



Mémoire du sauvetage en mer
à Clohars-Carnoët, d'hier à demain
Lisa Jegou - Cercle Celtique Korollerien Laeta

Avant-propos

Du haut de mes 22 ans, je me présente cette année à l'élection de la Reine de Cornouaille. Depuis petite je regarde ces jeunes femmes élues, en nourrissant le secret espoir de devenir comme elles un jour.

Je fais partie du Cercle Celtique Korollerien Laeta de Clohars-Carnoët depuis mes 10 ans, j'y ai donc passé plus de la moitié de ma vie : au groupe enfant, au groupe spectacle, au conseil d'administration, à la commission chorégraphique... J'ai grandi et évolué au sein de cette association, où je n'ai pas rencontré que des amis, j'ai aussi découvert une seconde famille.

De nature touche à tout, je ne me suis pas intéressée qu'à la danse. Passionnée de musique, j'ai également fait de la bombarde au sein du bagadig puis du bagad de Quimperlé. Étant étudiante sage-femme, il m'a fallu faire des choix, bien que la musique reste toujours dans un coin de ma tête. La tradition bretonne ne me quitte plus depuis mon enfance et ma famille m'a toujours soutenue et encouragée en ce sens.

J'ai décidé de porter un costume de mariage des années 1930 mêlant l'ancien et le nouveau. En effet, ma jupe et ma camisole sont authentiques, léguées par une amie de ma famille. Je les ai entièrement reperlés. Mon tablier a été créé pour l'occasion à partir de dentelle de Calais-Caudry. Ma parure en tulle brodé m'a été gracieusement prêtée par le cercle, le reste de mes bijoux et ornements proviennent de trésors familiaux, d'heures de recherche à glaner les meilleures pièces. Bien entendu le tout provient d'une étude minutieuse de ce qui a pu se faire à cette époque.

Mes parents ont toujours été très investis dans le monde associatif et ont à cœur de partager des valeurs d'entraide et de solidarité. Mon père Jacques Jegou et ma mère Anne Marie Berthelot faisaient partis tous deux des premiers membres d'équipage de la seconde vedette SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer) de Clohars-Carnoët, ma mère fut même la première femme de la station. C'est ainsi que commença mon aventure avec le sauvetage en mer, une sacrée histoire de famille ...

J'en ai effectué des sorties avec la vedette « Capitaine Cook » ! Des pardons, des bénédictions, des sauvetages même. C'est pour toutes ces raisons que j'ai été choisie, en 2012, pour être marraine de la nouvelle vedette Cloharsienne «GMF Plac'h Doëlan», la fille de Doëlan.

Mes parents ne naviguent plus, moi non plus, mais je reste très attachée à cette organisation qui a tant besoin de nous tous pour survivre. Lors de la rédaction de mon dossier, j'apprends le tragique accident du 7 juin dernier qui a coûté la vie à 3 sauveteurs bénévoles de la station des Sables d'Olonnes, je fais ce travail aussi pour la SNSM. Pour tous ces hommes et ces femmes qui prennent des risques tous les jours de l'année, à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit, pour en sauver d'autres, au péril de leur propre vie. Pour le devoir de mémoire. Je veux par là leur rendre hommage.

Lisa Jegou - Juillet 2019

Remerciements

Beaucoup de personnes sont à remercier pour cette candidature...

Merci à *Marcel Brinquin*, Président de la station SNSM de Doëlan, pour son aide, les documents qu'il a pu me fournir , et pour son soutien. Merci également à tous les membres de la station de Doëlan.

Merci à *Patrice Brault*, responsable national des archives du sauvetage maritime au siège de la SNSM, pour ces documents, photographies et son engouement. Sans vous je n'aurais pas pu atteindre ce niveau d'exhaustivité.

Merci à *Albert Lozachmeur, André Le Mullois, Jacques Jegou* pour leurs précieux souvenirs, témoins de la mémoire vivante du sauvetage maritime Cloharsien.

Merci à tous les historiens qui se sont penchés sur l'Histoire de Clohars-Carnoët, notamment *M. Marcel Gozzi*.

Merci au *Cercle Celtique Korollerien Laeta* pour sa bienveillance, sa motivation, son soutien et son aide.

Merci à *Gilles et Evelyne Le Meurlay* pour leurs précieuses connaissances du patrimoine culturel vestimentaire cloharsien et pour la réalisation du tablier que je porte.

Merci à *Annie Furic* pour m'avoir légué une partie du costume que j'ai choisi de porter à cette occasion.

Merci tout particulièrement à ma tante, *Soizic*, qui m'a appris le plaisir de la couture et de la confection depuis toutes ces années. Merci pour son aide dans l'élaboration de ce costume.

Merci à *ma famille* pour leur soutien sans faille depuis toujours, pour leur aide précieuse dans mes recherches et pour m'avoir fait découvrir le monde associatif.

Merci à *Ronan Hirbec* mon cavalier.

Merci à tous *mes amis* membres du cercle ou non qui m'ont épaulée et soutenue pendant cette année de préparation. Merci aux personnes qui m'ont relue. Je ne peux tous vous citer, mais je vous porte tous avec moi.

Sommaire

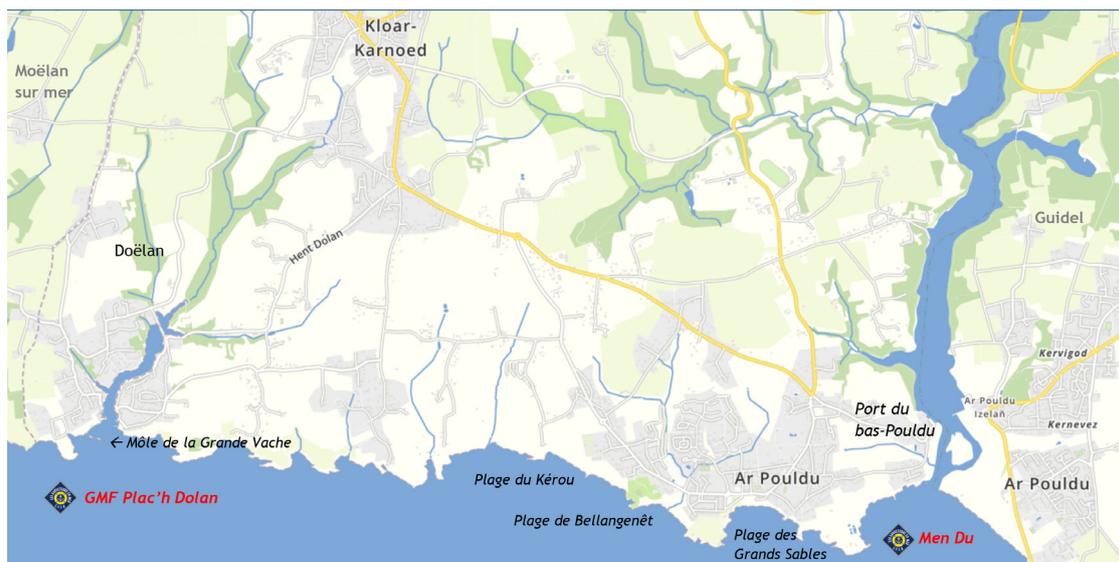
Histoire maritime de Clohars-Carnoët	p.5 à 7
a) Doëlan	p.5
b) Le Pouldu et le Bas-Pouldu	p.6
c) La plaisance à Clohars-Carnoët	p.6
Le sauvetage maritime	p.7 à 20
a) Les débuts, le canot « Le Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud »	p.8
b) L'entre deux	p.13
c) Enfin, la vedette « Capitaine Cook »	p.13
<i>Rencontre avec 3 anciens des débuts de la station de Doëlan</i>	p.16
d) Maintenant, la vedette « GMF Plac'h Dolan »	p.18
Conclusion : et après ?	p.21

« Et je n'ai jamais vu l'océan se mettre dans cet état. C'est parti sans crier gare, ça s'est mis à fermenter dur sous l'Herbe d'Or et aussitôt le ciel est entré en action, les vents nous ont foncé dessus de partout, ils n'arrivaient pas à trouver leur lit. Par moments tu te rappelles, ils se contrariaient tellement, ils barattaient si bien la surface qu'on aurait dit un tremblement de terre. »

L'herbe d'or
Pierre Jakez Heliaz - 1982

Clohars-Carnoët (Kloar-Karnoed en breton) fait partie des communes limitrophes de la Cornouaille, aux confins du Finistère. Cette commune est bordée par la rivière Laïta à l'Est, la séparant de Guidel (56) ; par Quimperlé (29) au Nord avec la forêt domaniale de Carnoët ; par Moëlan sur Mer à l'Ouest ; et bien sûr par l'océan au Sud. Ville aux multiples facettes, elle est divisée en trois zones géographiques : Doëlan, le port historique ; le Pouldu avec ses plages ; et Clohars-Carnoët, le centre-ville.

De par sa géographie et son Histoire, Clohars a de tous temps été principalement tourné vers le littoral avec sa façade maritime longue d'une vingtaine de kilomètres.



Carte du littoral de Kloar-Karnoed. Image Sandrine Le Guern

1. Historique maritime de Clohars-Carnoët

a. Doëlan

Dès le 11^e siècle, Doëlan, orthographié aussi « Douelan », « Doellan », ou encore « Doualan », offre un mouillage pour les barques.

Les activités de pêches se développent à partir du 14^e et 15^e, mais il faut attendre le milieu du 19^e siècle et l'essor de la pêche à la sardine pour vraiment voir se développer l'activité portuaire de Doëlan. Dans les années 1820, l'activité du port est alors en plein essor avec plus de 300 barques amarrées.

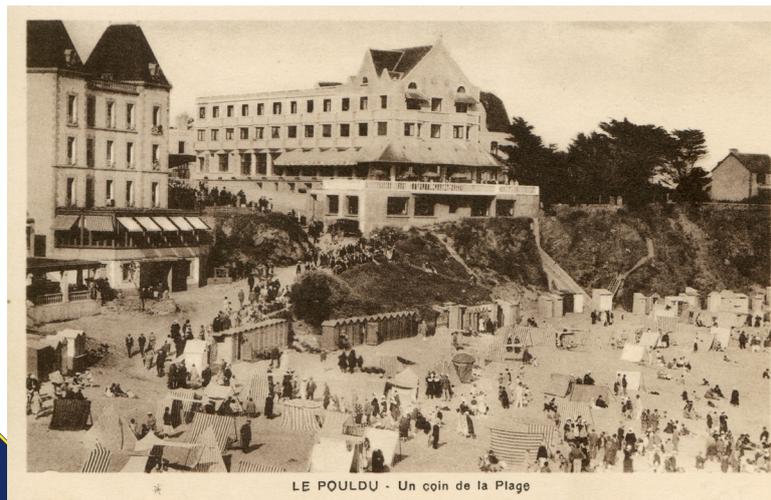
Doëlan connut un développement croissant car, en plus de la pêche à la sardine, c'était un lieu de transit et d'embarquement du bois suite à l'engorgement du trafic sur la Laïta.

Au début du 20^e siècle, Doëlan était le 6^e port du Finistère pour le volume d'activité. Il n'y avait pas moins de 305 barques, 500 pêcheurs, apportant plus de 50 tonnes de poissons par an. Des industriels venus de Douarnenez, Concarneau, Groix ont assuré la prospérité du port. Les usines de conserverie sur le rivage employaient de nombreux habitants.

Néanmoins, la sardine commença à devenir moins abondante, le nombre de pêcheurs diminua et l'activité des conserveries devint moins rentable. Pendant la seconde guerre mondiale, les sorties des bateaux étaient limitées voir même interdites parfois et les unes après les autres les usines cessèrent de fonctionner.



741. - Douelan. -- Un coin du Port



LE POULDU - Un coin de la Plage

Port de Douelan et Plage des grands sables.
Collection Roger Le Thoyer

Pêche à la sardine : l'or bleu du littoral

Dès le 19^e siècle, le développement du port de Doëlan fut concomitant à l'essor de la pêche à la sardine avec l'installation d'usines de pressage puis de conserverie à chaud. Cet or bleu du littoral a fait les beaux jours de la ria. La sardine était une denrée abondante, peu chère, facile à conditionner et à conserver bien que capricieuse et aléatoire. En 1876, on recensait six usines de conserverie à Doëlan, dans lesquelles les conditions de travail étaient parfois éprouvantes. Une seule survécut après la seconde guerre mondiale. Elle cessa de fonctionner en 1998 : c'était celle de la société Capitaine Cook.

b. Le Pouldu et le Bas-Pouldu

Le Bas-Pouldu fut longtemps un lieu de passage pour les bateaux empruntant la rivière Laïta afin de transporter le bois de la forêt voisine, le sel, le vin et le cidre. Quelques canots y pêchaient également la sardine ou le saumon. L'activité diminua avec l'arrivée de la gare de chemin de fer à Quimperlé en 1862.

Ce port peu profond a toujours été perturbé par les caprices de l'estuaire où les marées, les courants, et la mouvance des sables rendaient la navigation périlleuse.

A partir du milieu du 19^e siècle, ce port et surtout les plages alentours (les Grands Sables et Bellangenêt) prirent leur essor grâce à l'arrivée des touristes, « les baigneurs », et la création de la voie ferroviaire non loin. L'irruption des peintres impressionnistes de l'École de Pont Aven dans les années 1880, avec notamment Gauguin, Serusier, Meyer de Haan, qui pour certains prirent pension à la Buvette de la plage tenue par Marie Henry, ne fit que renforcer l'attrait de la station pouldusienne.

c. La plaisance à Clohars-Carnoët

Après la seconde guerre mondiale et les difficultés de la pêche, le port de Doëlan retrouva un nouvel élan via le développement de la plaisance par les marins pêcheurs retraités, ou encore de nouveaux venus, marins occasionnels ou touristes en vacances. Les ports du Pouldu et du Bas-Pouldu ne furent pas en reste avec la construction de maisons de plaisance et également d'hôtels dans le secteur des Grands Sables.

En 1978 est créée l'association des pêcheurs plaisanciers des ports de Clohars-Carnoët dont l'objectif principal est la régulation de l'activité car les navires trop nombreux, dépassent les capacités de mouillage des ports Cloharsiens.

La plaisance s'étant beaucoup développée et les embarcations manquant de place, on a vu une nette augmentation des bateaux «semi-rigides» facilement transportables appelés parfois Zodiac.

2. Le sauvetage maritime

L'océan n'est pas sans danger. En Bretagne, où la mer et la terre se marient dans une dentelle de falaises, rochers affleurant, plages, l'approche des côtes peut être dangereuse pour les navires. Les bateaux de pêches sont lourdement chargés et les accidents sont fréquents. Des marins tombent à l'eau, des navires sombrent ou s'échouent sur le rivage. Les tempêtes, la brume, la nuit favorisent ces catastrophes. Dans de telles conditions, la survie de ces naufragés tombés en mer dépasse rarement quelques dizaines de minutes.

Avant le développement de moyens techniques modernes, les anciens utilisaient des signaux pour se repérer et allumaient des feux de bois pour guider les marins et assurer leur retour au port. Les familles s'en remettaient bien souvent au divin avec les bénédictions de la mer ou les ex-voto.

Les repères, amers, balises, sémaphores, cornes de brumes ont guidé bon nombre de marins. Maintenant avec les moyens de navigation modernes, ils ont perdu une grande partie de leur intérêt.

Bénédition de la mer

A défaut de moyens techniques efficaces, pour se protéger du mal on a longtemps pratiqué la bénédiction de la mer. Il s'agit d'abord d'un rite protecteur pour favoriser les campagnes de pêche, et d'un acte sacré pour assurer le repos de l'âme des péris en mer. Cette tradition oubliée fut rétablie en 1991, à l'occasion du 40^e anniversaire de la Chapelle St Anne de Doëlan.



Bénédition de la mer à Doëlan. Photo Marcel Gozzi

Historique du sauvetage en mer

L'organisation du sauvetage maritime naît au milieu du 19^e siècle à partir de nombreuses initiatives spontanées de solidarité développées dans les villages du littoral. Ce sont les pêcheurs qui les premiers se regroupent et s'organisent entre eux. Pendant leurs séjours à terre, ils se constituent au niveau des villages en équipes de bénévoles prêtes à prendre le large en quelques minutes, de jour comme de nuit, pour porter secours aux marins en difficulté.

C'est Theodore Guadin, peintre de la Marine, qui en 1864 propose de rassembler toutes ces équipes en une seule organisation nationale. Il sollicite pour cela l'Amiral Charles Rigault de Genouilly, et obtient le soutien de l'impératrice Eugénie. Ce dernier devient en 1865 le premier président de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN).

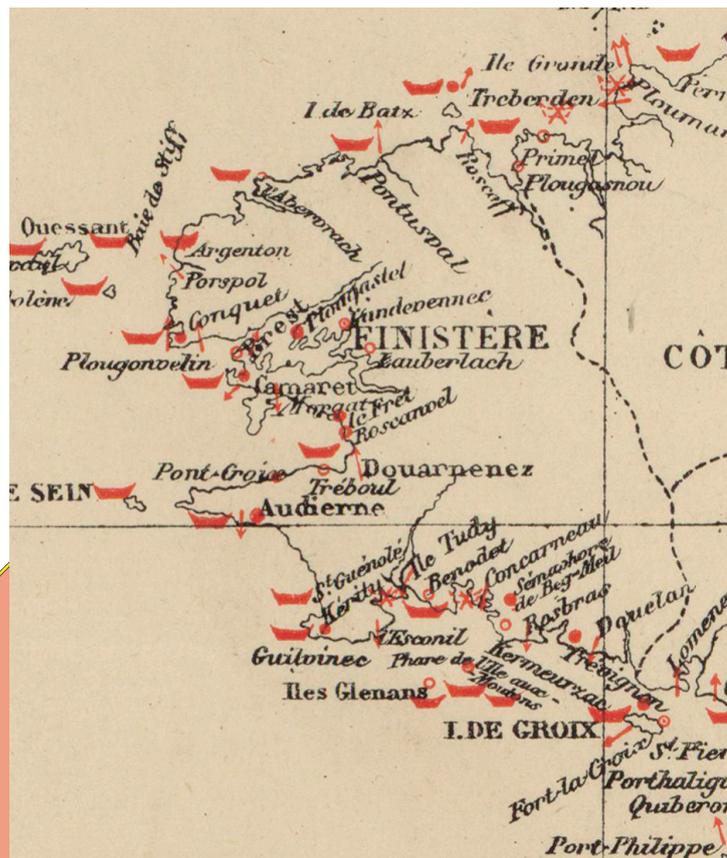
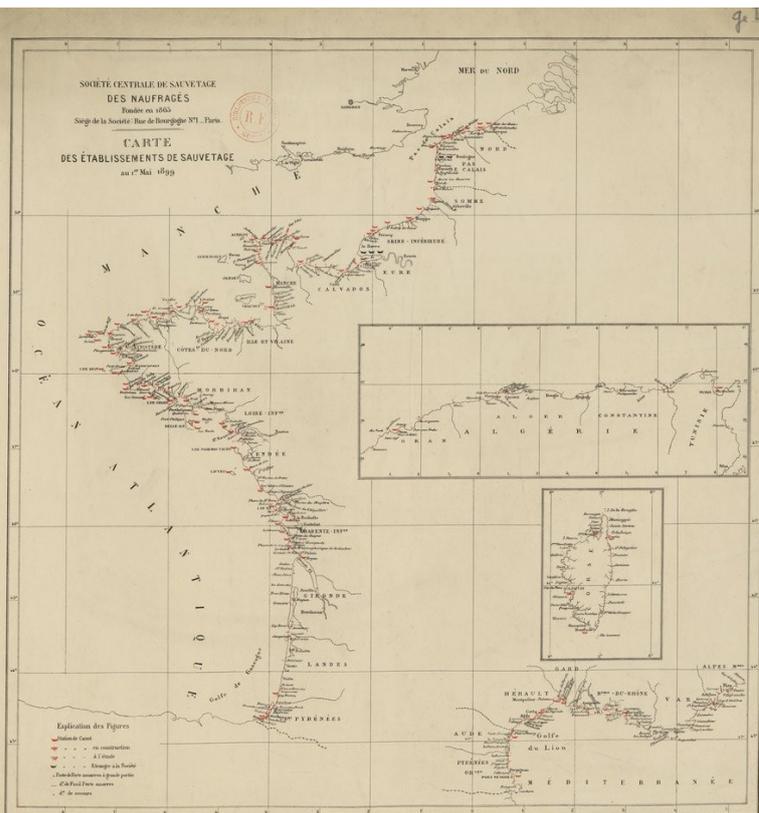
En 1873, Henri Nadaud de Buffon, magistrat, fonde à Rennes la société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB). Sa vocation est «d'exciter la population au bien». A partir de 1890, l'organisation croît rapidement sur toutes les côtes de France, en concomitance avec la pratique des bains de mer l'été. Les HSB se spécialisent dans le sauvetage à partir la côte et dans les approches immédiates du littoral.

Néanmoins les ressources sont rares. Ces deux sociétés survivent et traversent tant bien que mal les deux guerres mondiales. Avec des moyens plutôt rudimentaires, la motivation des bénévoles reste néanmoins très forte.

a. Les débuts, le canot «Le Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud»

Revenons-en à Kloar ... Dès 1889, au vu de l'importance de la station balnéaire du Pouldu, un poste de secours y est installé. A la demande du président de la sous-section de l'arrondissement de Quimperlé, les Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB) y implante «une boîte de secours munie des objets de première nécessité ainsi que divers engins de sauvetage» (Les annales du bien (HSB). Juin 1889).

On sait aussi que la brigade de Doëlan pouvait intervenir rapidement en cas de péril en mer comme nous témoigne le bulletin maritime 3^e fascicule de 1901 : «mention particulière à la brigade de Douélan, qui, s'élançant dans l'embarcation de la douane, a réussi, malgré une mer démontée, à tirer une chaloupe de pêche d'une situation des plus critiques» (cf. récit ci-près)



Carte des différentes stations de sauvetage françaises en 1899 (et détail). Bibliothèque Nationale de France

Un jour, un sauvetage : le 20 avril 1901

Rapport du sous-lieutenant M. Charrière : « Par suite d'une violente tempête S-E, la chaloupe « Saint-Joseph » avait dû entrer en relâche dans le port, le 20 avril, à dix heures du matin. Vers quatre heures de l'après-midi, heure de la pleine mer, le capitaine se disposait à regagner le large ; mais le vent, qui soufflait toujours fortement et était contraire, ne permit pas de franchir, à la voile, la passe de Douélan. Le capitaine fit fixer des amarres sur les bouées ; mais au moment où le bateau arrivait à hauteur de la jetée, une des amarres se rompit, et la chaloupe, poussée par le vent et le flot, vint talonner sur les rochers de la Grande Vache. L'avant, soulevé par les lames toujours très fortes à cet endroit, ne pouvait manquer de venir tomber sur la jetée. Aux cris de détresse poussés par l'équipage, l'embarcation de la douane, dans laquelle avaient embarqué, avec les engins de sauvetage, les agents désignés ci-dessous, se porta au secours du navire en péril, qu'une demi-heure après elle atteignit. Il était temps ; le capitaine et son mousse, qui se trouvaient dans leur embarcation, étaient exténués de fatigue, et le matelot resté à bord de la chaloupe était affolé ; après une heure et demi d'efforts, et grâce à l'intervention des sieurs Petton et Le Moing, qui étaient venus à notre aide dans le canot des Ponts et chaussées, le navire fut tiré de sa périlleuse situation et fut amené à quai. Le matériel de la Société n'a pas servi ; l'homme qui était resté à bord eut été incapable de nous seconder dans nos efforts ; il était donc essentiel d'accoster le navire, ce qui fut très difficile en raison des fortes lames et du ressac. Nous fûmes pourtant assez heureux pour y réussir à la troisième tentative. »

La station de Douëlan est créée par la suite en 1922, c'est la 23^e station créée par la SCSN dans le Finistère. Un canot de sauvetage était désiré à Doëlan depuis bien des années, et plusieurs études au cours des vingt dernières années ont été réalisées. Néanmoins, chaque fois les travaux étaient différés en raison du prix, des deux rives accores et des difficultés que l'orientation Sud-Sud-Ouest opposeraient à la sortie du port d'un canot à voile et avirons par gros temps. L'entrée en service des canots à moteurs permis de résoudre ces différents problèmes. De plus, la création du grand port de pêche à Lorient après la première guerre mondiale a eu pour effet d'intensifier considérablement l'activité maritime de toutes les communes avoisinantes. Avec environ 200 marins pêcheurs sur Doëlan, il y avait urgence à d'y fonder une station de sauvetage.

Cette station fut basée sur la rive droite (Ouest) du port, au Sud de la Petite Vache. L'autorisation administrative fut donnée dès le 1^{er} décembre 1920, 315 mètres carrés furent alloués à la construction d'une maison-abri de 16 mètres par 6,70 mètres. Le lancement du canot se fait par une cale en béton longue de 75 mètres pouvant supporter un canot de 6 tonnes. Le coût de ces travaux est estimé à 100 000 francs, ils sont initiés en 1921.

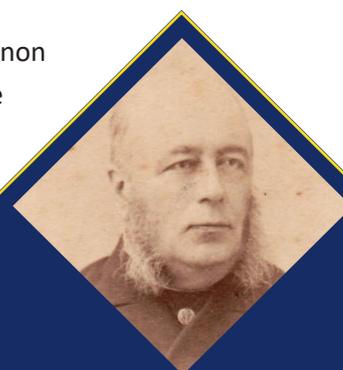
L'entrée en service de la station n'est effective qu'en 1922, car la construction du canot à moteur commandée le 23 mai 1921 a été plus longue que prévue. Il porte le nom de « *Contre-Amiral Charles-Léopold Gadaud* », et est immatriculé AND 142. Il a été construit par Augustin Normand puis, après des essais concluants, il est acheminé par chemin de fer du Havres à Lorient, où il est pris en charge par l'équipage. Il est livré à Doëlan le 1^{er} juin 1922.

Notons qu'en 1922 seules 18 stations sur 108 étaient dotées d'un canot à moteur, la station de Doëlan pouvait donc être qualifiée de très moderne.

Le «*Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud*» est un canot en bois de 9,80 mètres non redressable, à 6 avirons avec dériveur central, deux mats et une surface de voilure de 21 mètres carrés, il pèse 6,8 tonnes. Il est équipé d'un moteur auxiliaire



Maison-abri et rampe de lancement. Collection Roger Le Thoer



Contre-Amiral Charles Léopold Gadaud

Le nom de canot vient de sa donatrice, la veuve de l'Amiral Gadaud. En 1919, elle effectue un legs à la SCSN de 30 000 francs pour la création d'une station dont le canot portera le nom de « *Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud* » à quoi s'est ajoutée une somme de 1200 francs de rente pour l'entretien de cette station. Charles Leopold Gadaud (1836-1895) entre dans la marine en 1852, puis évolue au port de Brest puis de Lorient, il sera Commandeur de la Légion d'Honneur lors de sa carrière dans la Royale.

Renault 4 temps 4 cylindres de 12 CV avec hélice sous voûte lui assurant une vitesse de 6,3 nœuds (environ 11,5 km/h). Ce moteur sera remplacé en 1933 par un moteur Baudouin YH de 20 CV. Il n'existe pas de photos du canot Cloharsien, néanmoins il est du même modèle que le «*Felix William Spiers*» de 1914, appartenant à la station de Ploumanach.

La station est inaugurée et le canot est béni le dimanche 6 Août 1922 par le recteur de Clohars-Carnoët, en présence, entre autres, des représentants de la famille Gadaud, M. Marchis représentant le Directeur de l'Inscription Maritime, M. Dauban sous-préfet de Quimperlé, M. Bonnaire maire de Clohars-Carnoët, M. le Commandant Huon de Kermadec représentant le Vice-Amiral Charles Touchard, 7^e président de la SCSN. Le parrain du canot est M. Depelly, et la marraine une enfant de 10 ans : Mlle Winter. Le président du comité de sauvetage (station) de Doëlan est alors M. Lestiboudois, le secrétaire trésorier M. Scudeller, et le patron du canot François Tanguy.

Dans les années qui suivent, le canot effectuera des sorties pour assister des bateaux de pêche et de commerce. Un registre manuscrit des sorties des canots de sauvetage a enregistré 16 sorties du canot de Doëlan entre 1922 et 1941.



Canot «*Felix William Spiers*» dans les années 30.
Source : histoiremaritimebretagnenord.fr

A cette époque, une fois l'alerte donnée, les canotiers s'équipaient. Les hommes accouraient et revêtaient leur tenue de mer, sommaire pour l'époque, avec un simple surôit sur la tête en cas de tempête, ils pouvaient aussi porter une ceinture de sauvetage. L'équipage s'attachait au canot pour éviter de tomber par-dessus bord.

Durant la période 1922-1941, des travaux d'entretien doivent être entrepris sur le canot et la station. En janvier 1924, un raz de marée vient causer de sérieux dégâts (portes enfoncées, ferrures faussées, rampe d'accès démolie...). Le matériel est emporté et perdu en grande partie, mais le «*Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud*» ne subit aucun dégât. Dans les années qui suivent, des travaux d'entretien de la voie de lancement, du moteur du canot sont réalisés... Un treuil à moteur est installé en 1926.

A partir de 1941, le «*Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud*» est réquisitionné par les Allemands lors de l'Occupation et est détérioré pendant la Seconde Guerre Mondiale. La SCSN a du mal à maintenir son activité et défendre ses droits, et des stations comme celle de Doëlan perdent leur canot. Ce dernier est vendu en 1944 pour 190 000 francs aux Ets Lorientais de Conserves Alimentaires à Riec sur Belon. Il faudra attendre longtemps pour que la station soit à nouveau dotée d'une embarcation autre qu'un pneumatique.

Un jour, un sauvetage : le 27 mai 1926

Rapport du Président du Comité de Sauvetage M. Scudeller que l'on peut retrouver dans les annales du sauvetage de l'année 1926 et dans le rapport de mer adressé à la SCSN :
«Le 27 mai dernier, après une journée très orageuse, le temps grossissait subitement. Un petit canot de moins de 2 tonneaux (5,5 m3), le San Francisco, monté par un seul marin, venait de lever ses trémailles à proximité du port. Une des poulies du mât ayant cassé, le patron l'amena, mais ne put remâter, la mer étant devenue trop grosse. Il mouilla, mais son câble cassa, et il se rapprochait de la côte où la mer se brisait. Signalé au canot Emile (patron Tanguy) qui sortait pour la pêche à la dérive, ce dernier essaya de se rapprocher du San-Francisco, mais il manœuvrait difficilement, étant trop près de terre. Prévenu par le sous-patron Marchaland, je donnais l'ordre de mettre à la mer le canot de sauvetage Contre-Amiral Charles Leopold Gadaud (ce qui était d'ailleurs demandé par la population maritime).

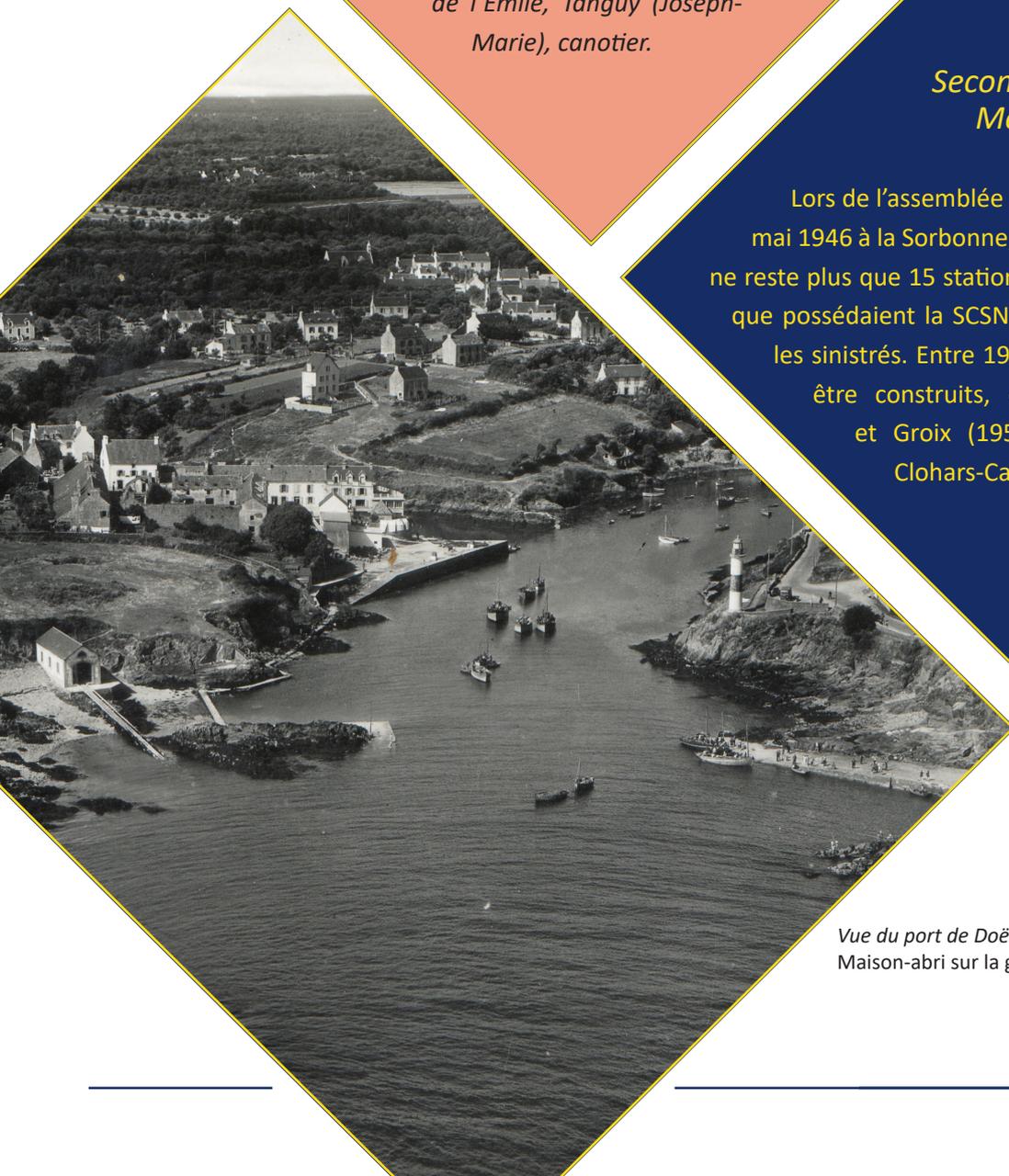
Entre temps, le canot Emile avait pu lancer une amarre au San Francisco et le déhalait de la côte, mais avec difficulté.

Le canot de sauvetage put les rejoindre et prit la remorque du San-Francisco et tous trois rentrèrent au port sans avarie.

A signaler la conduite du patron de l'Emile, Tanguy (Joseph-Marie), canotier.

Seconde Guerre Mondiale

Lors de l'assemblée générale de la SCSN du 26 mai 1946 à la Sorbonne, l'Amiral Lacaze constate qu'il ne reste plus que 15 stations de canots à moteur sur les 44 que possédaient la SCSN en 1940, Doëlan figure parmi les sinistrés. Entre 1946 et 1950, 12 canots vont être construits, dont Trévignon (1950) et Groix (1951) mais rien pour Clohars-Carnoët.



*Vue du port de Doëlan dans les années 50.
Maison-abri sur la gauche. Collection Roger Le Thoer*

b. L'entre deux

Le 22 mars 1963, l'abri est démoli faute de canot à héberger. Il aura duré 42 ans.

Les HSB installent des postes de secours sur différentes plages de la côte : un poste sera créé à Doëlan en 1956 comme confirmé par les Annales du Bien.

Il faut attendre 1966 pour que Roger Le Thoer (1925-2014), alors conseiller municipal de Clohars-Carnoët, entreprenne la mission de créer un poste saisonnier au Pouldu et réussisse à former une section locale. Ce poste relève encore des HSB et il est doté d'un pneumatique Zodiac Mark II immatriculé HSB 293 S, comme le stipule le n°56 du 2^e semestre des Annales du Bien. Ce zodiac est basé à Bellangenêt et permet de couvrir également les plages du Kérou et des Grands Sables. Avec l'aide de la mairie et des sapeurs-pompier, il est aussi installé un abri et un local permettant d'entreposer le matériel médical nécessaire. Les maitres-nageurs sauveteurs appartiennent à la gendarmerie.

Plus tard ce poste de secours estival se développera avec l'implantation de postes sur les plages du Kérou et des Grands Sables. Les maitres-nageurs-sauveteurs gendarmes sont remplacés par des membres de la SNSM et puis en 2015 par des sapeurs-pompier.

Joseph Sancéo (1929-1988), qui était président de la station saisonnière, souhaitait que Doëlan soit à nouveau doté d'une vedette de sauvetage. Il bataillera conjointement avec Roger Le Thoer pour obtenir cette vedette, ce qui ne se réalisera pas avant quelques années. En attendant, la station ne fait pas beaucoup parler d'elle ...

c. Enfin, la vedette « Capitaine Cook »

Ce n'est qu'en 1982, que Joseph Sancéo réussit à convaincre le siège de la SNSM, profitant de connaître l'Amiral Hamman, président de la SNSM et avec qui il avait navigué dans la marine nationale. Il obtient un don de l'usine de Doëlan exploitant la marque «Capitaine Cook». Le nom de la marque est alors gardé pour la nouvelle embarcation, original non ?

Création de la SNSM

L'Amiral Maurice Amman réalise en 1967 la délicate convergence de la «*Société Centrale de Sauvetage des Naufragés*» et des «*Hospitaliers Sauveteurs Bretons*» au sein de la toute nouvelle «*Société Nationale de Sauvetage en Mer*», association de droits privé reconnue d'utilité publique par décret le 30 avril 1970. Avec des ressources encore très modestes à l'époque, et dans un contexte d'explosion des activités de plaisance et de loisirs nautiques sollicitant toujours plus les sauveteurs, il s'efforce de promouvoir une dynamique de modernisation de la flotte. A partir des années 1970, la formation des jeunes nageurs sauveteurs qualifiés pour assurer la surveillance des plages se structure, des centres de formations sont créés pour accueillir les jeunes et leur permettre d'obtenir le diplôme d'état de secouriste maritime.

La nouvelle vedette SNS 211 «Capitaine Cook» de 2^e classe, est une ELIR 100 D (embarcation légère d'intervention rapide), construite par les chantiers vendéens Pouvreau à Vix (85). Réalisée en alliage d'aluminium, elle est insubmersible et propulsée par hydrojet équipée de 2 moteurs diesel Renault Marine 240 DTS de 220 CV chacun, lui assurant une vitesse de 23 nœuds (40 km/h). Elle mesure 10,50 mètres de long par 3,50 mètres de large. Son faible tirant d'eau (0,5 mètres) lui permet d'intervenir presque partout, mais en contrepartie, les algues peuvent bloquer les jets et interdire toute manœuvre. La vedette est aussi équipée d'un petit zodiac sur son toit permettant de passer des amarres pour le remorquage ou encore de récupérer un homme à l'eau. Elle aura coûté 617 000 francs, financé à 50% par le Conseil Régional et le département, 25% par le siège de la SNSM et 25% par la station elle-même.

Capitaine Cook

Cette marque est déposée en 1877 par Alphonse Canoville puis elle est cédée en 1901 et débarque en Bretagne en 1907, avec pour cible la sardine. En 1945, Paul Larzul achète la Société Industrielle du Poisson (SIP), dernière usine de conserverie encore en activité et lui redonne une seconde jeunesse. Elle change de nom en 1960 pour devenir «La Doëlanaise» puis «Capitaine Cook». En 1988, c'est le groupe Intermarché qui rachète l'entreprise et investit 10 ans plus tard dans une nouvelle usine dans la zone de Keranna (à la sortie du bourg de Clohars) et ferme alors la conserverie située à Doëlan.

Elle entre en service le 9 juillet 1982, la bénédiction de la vedette au lieu le 30 octobre 1982 par le recteur de Clohars-Carnoët. De nombreuses autorités sont présentes, entre autres : l'Amiral Amman (1904-1988) premier président de la SNSM ; de l'AGAM (Administrateur général des Affaires Maritime) Georgelin également vice-président du conseil d'administration de la SNSM ; de l'Amiral Le Borgne délégué départemental de la SNSM ; de Joseph Sancéo président de la station et de son équipage. Présent aussi Louis Le Pensec, ministre de la Mer ; Louis Orvoen président du Conseil Général ; Marcel Raoul maire de Clohars-Carnoët. La marraine de la vedette est Mme Philibot, épouse du patron de l'embarcation

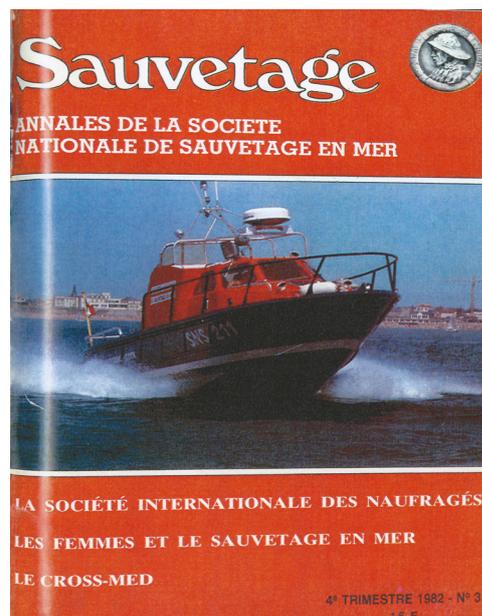
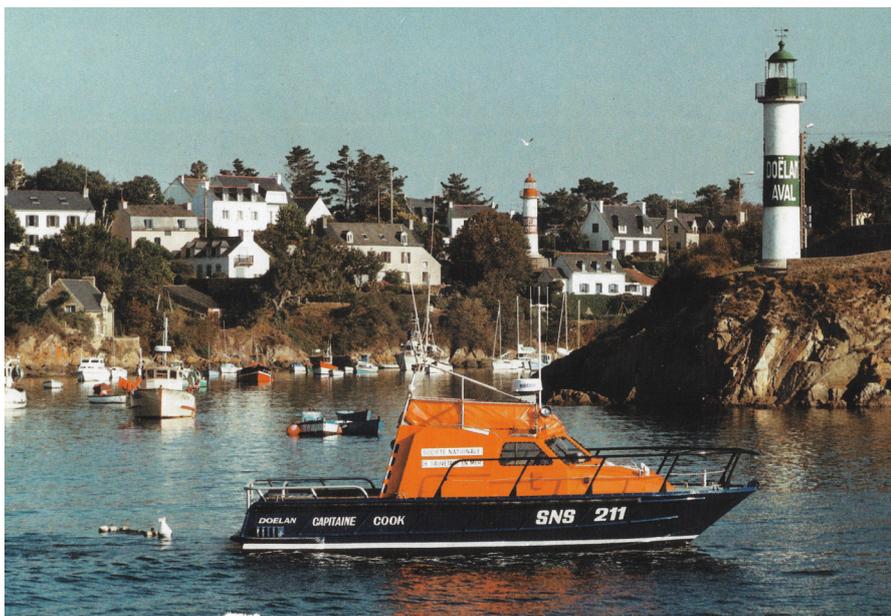
La vedette est armée par 5 bénévoles, l'armement règlementaire étant de 4 membres. Il s'agit d'Emile Philibot, Roger Le Thoer, Albert Lozachmeur, Jacques Jegou, Joseph Sancéo. Elle couvre un secteur allant de l'embouchure de la Laïta jusqu'à la pointe de Trévignon (Commune de Trégunc).

La station doit s'autofinancer. Les débuts sont difficiles, l'entretien et les réparations ainsi que le petit carénage sont effectués par l'équipage, aidé par les sapeurs-pompiers de Clohars. Des ventes de produits dérivés (t-shirt, boussole, autocollants ...) sont organisées, la station récupère également des dons de particuliers ou d'associations. Une vente aux enchères de tableaux, offerts par les artistes peintres locaux, est organisée bénévolement, rencontre un vif succès. Cela permet de remplacer le compas de la vedette «tout juste bon à s'orienter dans la forêt de Toulfouën». Le carburant est aussi à la charge de la station, et quand les moyens viennent à manquer, les pêcheurs du port n'hésitent pas à donner un coup de main et font le plein de la vedette.

Les années qui suivent, la vedette «Capitaine Cook» effectue entre 5 à 27 sorties à l'année dont malheureusement un certain nombre de fausses alertes, sans compter les nombreux entraînements et autres manifestations (pardons, bénédictions, dispersion de cendres ...).

Ce ne sont plus seulement les bateaux de pêche qui tombent en avarie mais également les embarcations plus légères

comme les planches à voiles, kitesurf, zodiac, kayak ... Le sauvetage n'est donc plus le même.



Vedette «Capitaine Cook». Une du magazine *Sauvetage* de la SNSM en 1982

Depuis les débuts de la station, les membres d'équipages s'entraînent régulièrement en situation quasi-réelle, scénario à l'appui. Avec le développement de la station, on voit apparaître en 1987 des exercices conjoints avec les sapeurs-pompiers, puis des exercices d'hélicoptère.

C'est en 1989 qu'arrive la toute première femme de la station, Mme Anne Marie Berthelot, alors médecin à Clohars-Carnoët. Peu de stations à l'époque peuvent s'enorgueillir de compter un médecin capitaine pompier dans leur rang. Elle se verra décerner en 2009 la plaquette de reconnaissance de la SNSM.

Comment l'alerte est donnée : CROSS

Les incidents et avaries en mer sont signalés au CROSS (Centre Régional Opérationnel de surveillance et de Sauvetage) par les VHF (radio very high frequency) des embarcations en difficulté. Il en existe cinq en France. Doëlan et ses environs dépendent du CROSS d'Etel (compétent de la Pointe de Penmarc'h à la frontière espagnole). Le CROSS évalue la situation et décide des moyens à mettre en œuvre : alerte du permanent de la station la plus proche, sapeurs-pompiers, gendarmerie, SAMU, hélicoptère ...



Équipage de la vedette «Capitaine Cook» en 1989. Collection SNSM Doëlan

Rencontre avec 3 anciens des débuts de la station de Doëlan : M. Albert Lozachmeur, ancien patron ; M. André Le Mullois, ancien président ; et M. Jacques Jegou, ancien trésorier et mécanicien.

Albert Lozachmeur 97 ans, était marin-pêcheur à Doëlan. Il a commencé très tôt comme cela se faisait à l'époque, vers l'âge de 14 ans. Son bateau de pêche, le «cavalier des vagues», 14 mètres, était le plus grand bateau de Doëlan. Il employait 10 matelots pour la pêche à la sardine. Ils se servaient d'un filet tournant de 300 mètres de long. Il pouvait ramener jusqu'à 10 tonnes de sardines (également des anchois et des maquereaux), parfois il y en avait tellement qu'il ne savait pas quoi en faire. Il vendait directement aux usines de Belle Ile, Lorient, Concarneau, Brigneau, Groix, Doëlan, cela dépendait d'où il pêchait.

Albert, tout comme Jacques (dit Jakez), 71 ans, faisait partie des 5 premiers canotiers de la station Doëlanaise en 1982 «avec Milo, Roger et Job». André Le Mullois (dit Dédé), 77 ans, arriva deux ans plus tard. Dédé et Jakez étaient sous-marinières avant de rejoindre la vedette, ils étaient tous deux sapeurs-pompiers bénévoles.

Comment l'équipage était-il prévenu ?

Les bateaux en détresse ou bien les personnes apercevant un naufrage prévenaient le CROSS. Ce dernier prévenait le patron par téléphone qui à son tour prévenait les autres membres d'équipage. Les femmes étaient souvent mises à contribution et appelaient les uns et les autres pendant que les hommes commençaient à appareiller ; «les portables n'existaient pas à l'époque, mais avec ce système on allait tout aussi vite». Puis après, il y eut le «tattoo», sorte de buzzer qui permettait de prévenir automatiquement tout le monde, mais on ne pouvait pas savoir si le message avait bien été reçu. Albert habitait à 200 mètres du quai et était le premier à démarrer les moteurs. «Il n'y avait pas d'annexes pour accéder au bateau, alors on prenait les premières embarcations que l'on trouvait au port», puis M. Quintin offrit sa vieille annexe à la vedette en 1992.

Comment vous habilliez-vous à l'époque ?

Il n'y avait pas grand-chose de neuf, une vareuse et un ciré, « a plupart du temps personne ne s'habillait et les gilets de sauvetage restaient rangés dans la cabine». Puis la SNSM a équipé les sauveteurs d'une veste flottante. La SNSM fournissait le matériel pour 4 personnes, pour les autres c'était à la station de les acheter.

Y avait-il des formations de secourisme ?

Albert a reçu une formation de 6 mois à l'école de pêche «c'était une formation difficile et qui avait un certain coût, mais avant les sociétés de secours, les marins s'aidaient déjà mutuellement». Dédé renchérit : «Avec notre formation de pompier, Jakez et moi on avait la trilogie (brevet national de secourisme, réanimation, secours routier). Puis les sauveteurs durent se former et passer le brevet de secourisme en équipe.»

Comment vous êtes-vous enrôlés dans la SNSM ?

«Par le bouche à oreille, tout le monde se connaissait», il était difficile au début de former un équipage disponible 24h/24, alors plusieurs marins-pêcheurs de Doëlan promirent de donner un coup de main si un jour il n'y avait pas assez monde pour armer la vedette et partir en sauvetage.

Un sauvetage qui vous a marqué ?

C'était le 12 février 1996. La vedette «Capitaine Cook» appareille sur ordre du CROSS d'Étel à 13h pour assistance à

une personne grièvement blessée (traumatisme crânien) à la suite d'un violent coup de bôme, sur un voilier de 10 mètres à 1,5 miles de Merrien avec 5 personnes à bord. La mer était très forte et le vent était de force 7. Le voilier a été remorqué délicatement du fait de l'état de la mer. Retour à Doëlan vers 14h, le blessé qui avait été pris en charge par le Dr Berthelot à bord de la vedette, est débarqué et pris en charge par les sapeurs-pompiers.

Ces trois marins et sauveteurs furent tous décorés par la SNSM pour leurs actes.



Dédé, Albert et Jakez. Equipage de la vedette «Capitaine Cook»
Collection SNSM Doëlan



35 ans plus tard, Albert, Jakez et Dédé. Photo personnelle

A la fin de l'année 1998, la SNS 211 «Capitaine Cook» aura le droit à un petit coup de jeune au CERO (Centre d'Entretien et de Réparation de l'Ouest) de Saint Malo (appelé maintenant Pôle de Soutien de la Flotte). Sa coque est remise à neuf et elle reçoit deux nouveaux moteurs Iveco 8061-SRM 33 de 270 CV chacun. Pendant les travaux qui ont duré 3 mois, elle est remplacée par une vedette de 3^e classe de 8m, la SNS 323 «Commandant Prud'homme», construite en 1981 par le chantier Bénéteau Antares, affectée successivement au Centre d'Intervention et de Formation (CFI) Manche, à Courseulles, à Doëlan, à Saint-Suliac puis au CFI de Lorient.

Les problèmes de moteurs rencontrés par la vedette «Capitaine Cook» vont perdurer et un nouveau changement de moteur est réalisé en 2001. La vedette est alors dotée de 2 moteurs Iveco 8060 SRM 33 de 220 kw chacun (230 CV).

En septembre 2005, après 4 ans de réflexion, est inauguré au port de Doëlan un local multifonction dont une partie est allouée à la station SNSM de Doëlan. La station de Clohars-Carnoët, avec 14 membres d'équipage, était vraisemblablement la seule station du Sud-Finistère à ne pas posséder de local. Les surfaces dédiées à la SNSM sont mises à disposition pour une durée de 30 ans. Le bâtiment aura coûté 110 000€, subventionné par le Conseil Général à hauteur de 15% soit 28 700€ et par la SNSM à hauteur de 10 000€ et par la station à hauteur de 5 000€.

De 1994 à 2011, la station de Doëlan assiste l'Aéronaval pour récupérer les chaînes SAR (Search and Rescues) larguées en mer. Quand un sinistre survient en mer, un avion de l'aéronavale largue ce dispositif comprenant une embarcation pneumatique, une balise de détresse, une radio VHF, des éléments essentiels à la survie (eau, nourriture, premier secours). La vedette est rémunérée à l'heure, cela permet également de la sortir et de former l'équipage. Cet argent est ensuite réinvesti dans la vedette. Cependant le contrat n'a pas été renouvelé et a été confié à une société privée.

Depuis les années 90, la vedette permet à ceux qui le souhaitent de disperser les cendres des défunts en mer, en échange d'une libre contrepartie financière à la station. Un livre d'or a d'ailleurs été créé en 2008 spécialement pour cela.

La SNS 211 «*Capitaine Cook*» sera active pendant 30 ans à Clohars-Carnoët et sera réformée à la date du 7 décembre 2012. Ne pouvant être remplacée faute de moyens, elle fera cinq années de plus. Elle aura eu plus de 400 sorties à son actif, effectuées sous la conduite de 4 patrons successifs, et aura permis de secourir près de 1200 personnes.

d. Maintenant, la vedette «GMF Plac'h Dolan»

Un jour un sauvetage : le 14 juillet 2004

Le 14 juillet 2004, de retour de la bénédiction de la mer à Trevignon (où j'étais présente), la vedette fait escale à Rosbras puis appareillage pour Doëlan à 18h. Sortie de l'Aven avec de la brume et 100 mètres de visibilité, juste devant nous : un bout d'étrave sortant de l'eau avec trois personnes accrochées à la quille : 2 adultes et 1 enfant de 6 ans. A 18h40, après une manœuvre rapide, les trois personnes choquées sont récupérées. La prise en charge par le médecin présent ce jour sur la vedette est immédiate. Elles sont en hypothermie surtout l'enfant : je garde le souvenir de lui avoir donné mes chaussettes. Pendant ce temps, le CROSS, averti par la famille qui ne les voyaient pas rentrer, prévenait la vedette. Mais l'équipage avait déjà récupéré les naufragés. Le bateau a été redressé, vidé de son eau et remorqué jusqu'à Brigneau à faible vitesse. A 19h30, les naufragés sont débarqués et pris en charge par les 3 camions de sapeurs-pompiers de Moëlan-sur-Mer qui les attendent.

*Ces 3 personnes ont été sauvées
d'une mort certaine.*

La remplaçante de «*Capitaine Cook*» est une vedette de 2^e classe nouvelle génération, la SNS 206 «*GMF Plac'h Dolan*» (la fille de Doëlan en breton). Elle a été construite par le chantier Sibiril à Carantec. Elle est insubmersible, autoredressable et mesure 11,95 mètres de long (soit 2 de plus que «*Capitaine Cook*») et 4,20 mètres de large. «*GMF Plac'h Dolan*» est équipée de 2 moteurs Caterpillar type CAT C7 ACERT de 460 CV chacun, lui assurant une vitesse de 24 nœuds (soit 44 km/h) ; la propulsion s'effectuant par 2 hélices au lieu d'un jet. Elle possède également un zodiac à l'arrière du bateau sur une plateforme permettant une mise à l'eau plus rapide. Elle sera transférée le 24 mars 2012 de Roscoff à Clohars-Carnoët convoyée par 7 équipiers, elle ne sera opérationnelle que courant avril.

La nouvelle vedette aura couté 460 000€, financé par GMF Solidarité à hauteur de 25% (plus une somme versée au siège de la SNSM), par la Région et le Département à hauteur de 25%, par la station de Clohars-Carnoët à 25% et par la SNSM pour également 25% avec quelques autres dons divers à hauteur de 3 000€.

La bénédiction de la vedette «*GMF Plac'h Dolan*» a lieu le 12 mai 2012 par le curé de Pont Aven, en présence de l'Amiral Lagane, 6^e président de la SNSM, de Jean-Jacques Mazairat président du conseil d'administration du Fonds d'entraide du groupe GMF, de l'Amiral Le Duc directeur départemental de la SNSM, de Michaël Quernez vice-président du Conseil Général, des élus locaux et des autorités civiles et militaires. J'ai été choisie comme marraine de la vedette, étant

GMF Plac'h Dolan

«*Plac'h Dolan*» signifie «*filles de Doëlan*» en breton, ce nom a été choisi pour ne pas donner de nom honorifique à la nouvelle vedette. Elle devait porter un nom féminin, comme le voulait la coutume. Cela correspond bien à cette nouvelle vedette désirée depuis plusieurs années.

la fille de Jacques Jegou, canotier et mécanicien de l'ancienne vedette «*Capitaine Cook*» et d'Anne Marie Berthelot, médecin capitaine des sapeurs-pompiers et canotière de la station ; j'avais alors 15 ans.

A bord de cette nouvelle vedette sont embarqués des systèmes d'aide à la navigation (radar, sondeur, GPS...), des équipements de recherche et de localisation des naufragés (radio VHF, jumelles nocturnes, projecteur ...), des systèmes de communication (système AIS permettant d'identifier un bateau grâce à son matricule et le localiser en temps réel) ainsi que du matériel de premier secours (défibrillateur semi-automatique, oxygène ...).

L'équipage se compose de 6 personnes dans l'idéal et 4 personnes minimum. En conditions extrêmes, lors de sauvetage, la capacité maximale de la vedette est de 30 personnes en plus de l'équipage. Pour les sorties de plaisance, elle peut accueillir jusqu'à 10 personnes.

La SNSM fournit un équipement pour 8 membres d'équipage. Composé d'un sac étanche, une brassière, une combinaison de travail, une salopette de mer, une veste de mer à flottabilité intégrée, un gilet de sauvetage et une paire de bottes. L'équipement pour une seule personne coûte 1500€. La station doit acheter les équipements pour les autres membres d'équipage, chaque trousseau étant individuel. Ils ont aussi à leur disposition un casque de protection.

*Un
jour
un
sauvetage :
Marcel Brinquin
raconte le 5 Août 2013*

Le dimanche 4 Août 2013, suite à une régates entre Port-Manec'h et les Glénans, 3h après le départ, les organisateurs lancent un cri d'alarme car on était sans nouvelle d'un voilier avec 3 personnes à bord. Les organisateurs appellent le CROSS d'Etel qui fait appareiller la vedette de Doëlan pour recherche du bateau dans la zone entre Port-Manec'h et les Glénans. Il fait mauvais temps, 40 nœuds de vent et mer forte. Dans un premier temps les naufragés sont repérés près de l'île de Penfret par un voilier signalant 3 hommes à la mer. Une fois arrivé sur zone, le bateau est immergé et les personnes sont debouts sur la coque. Avec les vagues ils ont tantôt les pieds mouillés tantôt de l'eau jusqu'au cou, et ce pendant presque 6h. Le zodiac est mis à l'eau pour récupérer les 3 personnes, 2 hommes de 48 et 57 ans et une femme de 47 ans en hypothermie avancée. On leur prodigue les premiers soins, ils sont ramenés sur Port-Manec'h où les attendent les sapeurs-pompiers direction le centre hospitalier de Quimperlé. Une fois les naufragés débarqués, la vedette fait route sur le point estimé du navire afin de le remorquer, mais plus de trace du bateau : il avait dû couler quelques temps après.

Depuis 2015 la station de Doëlan a acquis un zodiac pneumatique SNS 29168 «*Avel Gornog*» (Vent d'Ouest en breton), c'est un zodiac SR6 de 2002 stationné d'abord au Conquet ensuite au CFI de Brest puis à Clohars-Carnoët en 2015. Il est stationné au port du Bas Pouldu pour la couverture de la barre de la Laïta et le pourtour des plages avoisinantes. Rappelons qu'à partir de 300 mètres de la plage, le secours ne relève plus des maîtres-nageurs sauveteurs mais de la SNSM. Il sera réformé le 20 décembre 2017 et cédé gratuitement à Loctudy.

Depuis juin 2017 la station peut compter sur un nouveau zodiac, le SNS 666 «*Men Du*» (Pierre noire en breton). Il s'agit un zodiac semi rigide Zeppelin 20 V PRO de 2017, il fait 6,10 mètres de long et est équipé d'un moteur Mercury CT Seapro de 115 CV lui assurant une





«GMF Plac'h Dolan». Collection SNSM Doëlan

vitesse de 35 noeuds, il pèse 950kg. C'est un monstre de technologie. Il est équipé d'une centralisation électronique avec GPS et contrôle des paramètres moteurs et également du système AIS.

La bénédiction du zodiac a eu lieu le 7 octobre, et il a pour marraine Soizic Corne, animatrice TV. Il aura couté 46 000€ (sans son armement de sauvetage), financé à hauteur de 50% par la station SNSM de Doëlan, à 25% par la Région et à 25% par le Département. Ce baptême fut l'occasion d'inaugurer le nouveau local au Bas-Pouldu, qui aura couté environ 50 000€. La station de Clohars-Carnoët dispose ainsi de deux bases : Doëlan et le Bas-Pouldu.

Le zodiac est basé au port du Bas Pouldu et peut intervenir en renfort à la vedette ou bien seul dans l'estuaire de la Laita, endroit très dangereux où cette dernière n'a pas toujours accès. Il faut 3 personnes pour faire appareiller le «*Men Du*».

Le budget annuel de la station est de 30 000€. La station reçoit des subventions des communes environnantes : Clohars, Moëlan sur Mer, Quimperlé, Trémeven, Riec sur Belon et Guidel pour un peu plus de 2000€. Une autre partie provient de dons provenant de différentes associations : associations de plaisanciers, associations sportives, jumelages, écoles... La majeure partie de l'argent provient des adhésions à la station : la station compte de 300 à 500 adhérents chaque année, venant de toute la France. Un autre moment fort de la station est la vente annuelle de calendriers, permettant de rapporter 7 000€ soit presque un quart du budget annuel.

La station SNSM de Doëlan compte à ce jour 22 bénévoles, de 23 à 76 ans. Parmi eux, 6 sont capables de faire appareiller la vedette. Ils doivent pouvoir appareiller en 15 minutes après l'alerte, montre en main. Ces membres sont tous bénévoles, disponibles en permanence et habitent à moins de 15 minutes de la station. Ils connaissent la côte et ses dangers, écueils et courants. Ils sont également formés au secourisme par le centre de formation de Quimper (niveau PSE1).

La vedette effectue environ 70 sorties à l'année, de l'exercice en mer seul ou en collaboration avec les autres équipes de secours ; de la représentation aux baptêmes, ainsi que pour les bénédiction et les pardons. Elle réalise également les dispersions de cendres, ainsi que des missions de sensibilisation auprès des plaisanciers ; et bien évidemment les opérations sauvetages, à hauteur de 20 à 30 par an.

3. Conclusion : Et après ?

Aujourd'hui, les quatre missions principales de la SNSM sont le sauvetage des vies sur le littoral et en mer, la formation des sauveteurs, la prévention et la sécurité civile. Pour cela, elle s'appuie sur 8000 bénévoles répartis dans toute la France et les DOM TOM. En 2018, les sauveteurs embarqués et les nageurs sauveteurs ont porté secours à 30.000 personnes dont plus de 9000 en mer. Les ressources de la SNSM proviennent à 80% de fonds privés. L'état participe pour 14% et les collectivités territoriales pour 6%. Les sauveteurs embarqués ont en moyenne 49 ans et seulement 12% sont des femmes. La SNSM est labélisée grande cause nationale depuis 2017. Depuis quelques années l'organisation travaille au projet d'une nouvelle flotte standardisée, plus homogène, plus performante, plus moderne. L'effort est porté en 2019 sur la formation et l'aide à la prise en main des stations.

Sans dons, les stations SNSM ne peuvent fonctionner, il a donc été organisé depuis 2016 une journée nationale de sensibilisation et de collecte : «*le mille SNSM*», l'occasion de se faire connaître et de rappeler les premiers gestes à avoir.

Le drame des Sables d'Olonne a fait resurgir le manque de moyens de la SNSM. Seule institution disposant conjointement des compétences et qualifications nécessaires pour intervenir de la plage au large. Son budget qui représente une trentaine de millions d'euros, semble être un chiffre dérisoire en comparaison avec ce que coûterait une administration à la collectivité, et ce grâce au bénévolat de toutes ces personnes, le bénévolat étant une tradition dans le milieu marin.

L'évolution de l'origine professionnelle des Sauveteurs en Mer, de moins en moins issus des professions maritimes, a incité la SNSM à développer des cursus de formations adaptés et ciblés. De plus, le développement constant des outils technologiques au service de la sécurité en mer a créé de nouveaux besoins de formation. Dernièrement, la judiciarisation à tout va n'ayant pas épargné le monde associatif, il apparaît primordial de protéger les sauveteurs par des formations adéquates.

Clohars n'est pas en reste, les projets à venir sont l'agrandissement du local de Doëlan pour y aménager une salle de réunion, ainsi que la pérennisation de la formation des sauveteurs. Le matériel de la station (vedette et zodiac) reste récent mais il faut néanmoins l'entretenir pour qu'il puisse durer le plus longtemps possible afin que le sauvetage en mer à Clohars-Carnoët puisse perdurer pour de nombreuses années encore, grâce à tous ces bénévoles.



Exercice d'hélicoptère 2008. Collection SNSM Doëlan

Bibliographie

M. Gozzi, J Le Thoer, J. Vallois - *Clohars-Carnoët et la Mer* - 2012

P. Le Thoer, M. Gozzi - *Clohars-Carnoët au fil du temps* - 2008

M. Gozzi - *Le Pouldu* - 2019

G. Piouffre - *Sauveteur en Mer* - 2017

M. Giard - *La grande histoire du Sauvetage en Mer* - 2009

L. Nivet - *SNSM* - 2008

Coupures de presse Ouest France et Télégramme - 1984 à 2019

P. Brault (responsable des archives du sauvetage maritime SNSM Paris) *Histoire de la station de sauvetage de Clohars-Carnoët, Doëlan*. 2019

Archives de la station SNSM de Doëlan

Rapports de mer de la station Doëlan - 1922 à 2019

Hospitalier Sauveteurs Bretons (HSB) - *Annales du bien* - Périodique - 1889 à 1967

Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (SCSN) - *Annales du sauvetage* - 1922 à 1945

Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) - *Magazine Sauvetage* - 1982 à 2019

SNSM - site web : <https://www.snsm.org>

Les CROSS - site web : <http://www.netmarine.net/g/bat/abeille/cross.htm>

Photographies : collection privée Roger Le Thoer, Emile Philibot et Station Doëlan

«Pour faire un
sauveteur, il faut
d'abord des moyens
physiques suffisants,
un moral où dominent
le courage et l'esprit de
dévouement»

Annales du bien
(HSB)
-1913

*«Pour que l'eau
salée n'ait jamais le
goût des larmes»*

Campagne de pub SNSM

