



SAUVETAGE

138

4^e trimestre
2016

LE MAGAZINE DE LA SÉCURITÉ EN MER

WWW.SNSM.ORG



DOSSIER P. 18

LES DRONES, GADGETS OU FUTURS SAUVETEURS

FOCUS P. 32
LES LANCE-AMARRES



Les urgences maritimes au cœur du débat



De gauche à droite : Thierry Sauvage, chef du service de santé des gens de mer ; Charles Hudelo, président de la commission médicale de la SNSM ; Maria-Luisa Canals, International Maritime Health Association ; Jean-Pierre Auffray, président de la Société Française de Médecine Maritime.

© Francis Salaün

Avec une technologie en constante évolution, les bateaux sont de plus en plus rapides, avec pour conséquence un accroissement des risques pour les marins. Mais la sécurité ne suit pas toujours.

« *Le monde des courses au large, c'est un univers complexe. Très complexe, car il met en scène les marins, les organisateurs et les conditions de course.* » En deux phrases, un médecin urgentiste, habitué des épreuves de voile, résume toute la difficulté pour le corps médical « *d'assurer à toute personne embarquée des soins de qualité, comme à terre.* ». Voilà l'entrée en matière entendue lors de la 18^e journées de médecine des gens de mer, en octobre dernier, à Paris – La Défense, sur le thème « Urgences maritimes en plaisance et en course au large ». Dans la salle, un parterre de médecins, tous solidement amarinés, rompus aux sauvetages en mer et pour plusieurs d'entre eux bénévoles à la SNSM.

La majorité des accidents, qui nécessitent l'intervention des sauveteurs, ont lieu près des côtes. Ils permettent, par conséquent une prise en charge rapide des victimes. Mais, les urgentistes observent : « *les évolutions technologiques augmentent considérablement la vitesse des bateaux avec des pointes à 40 nœuds (75 km/h).* » Or, à cette vitesse, pas question d'utiliser le frein à main lorsqu'un danger se présente. « *Avec les trimarans de la classe ultime, les départs peuvent être source d'inquiétude. Pour les marins eux-mêmes et ceux de la flotte qui les accompagnent.* »

DES ACCIDENTS DE PLUS EN PLUS GRAVES

Exemple récent : le 16 juin 2015, à Lorient le *Spindrift II*, trimaran géant de 40 mètres, qui évolue dans la zone départ de la Volvo Race, heurte un semi-rigide de l'organisation. Présente sur l'eau, l'assistance médicale intervient très rapidement. Malheureusement, une jeune femme perd une jambe dans l'accident.

Les skippers sont aussi victimes de leurs machines, de plus en plus puissantes. En octobre 2013, au large de Belle-Île-en-Mer, *Virbac-Paprec*, un Mod 70, trimaran de 21 mètres, par des vents de 15 à 20 nœuds, s'envole sur

un flotteur puis se retourne complètement. La scène, filmée depuis un hélicoptère, est impressionnante. Son skipper, Jean-Pierre Dick fait une chute de 15 mètres de hauteur. Il souffre d'un tassement des vertèbres. Autre accident significatif, le 30 novembre 2015, en baie de Quiberon. Franck Cammas navigue sur un monotype GC32 pieds, catamaran à foils, qui préfigure les bateaux de la coupe de l'America (AC45F). En compagnie d'un bateau du même type, il répète les procédures de départ. Le vent souffle à 17-18 nœuds, mais le plan d'eau est calme. L'accident survient à l'accélération, lorsque le bateau se lève sur ses foils, à près de 50 km/h. Franck Cammas est déséquilibré et passe par-dessus bord. Au passage, il heurte l'appendice en carbone, qui lui occasionne une profonde blessure à une jambe. Rapidement sorti de l'eau et ramené à terre pour que lui soient prodigués les premiers secours, avant qu'il ne soit transporté en hélicoptère, au CHU de Nantes. Il souffre d'une fracture du tibia-péroné. Bien heureusement, l'artère, le nerf et le tendon ne sont pas touchés. Les chirurgiens le rassurent : il gardera l'usage de son pied. Aujourd'hui, il a repris les entraînements de la coupe de l'America. Alors, comment mieux protéger les skippers et les équipages. « *Il y a les casques, de plus en plus utilisés, les gilets renforcés... Mais, surtout, une formation par rapport aux conditions rencontrées, la simulation des scénarios pratiques à bord des navires et une trousse à pharmacie adaptée.* »

Mais, en définitive, à en croire Pierre Meisel, skipper de *Jolokia*, engagé dans la Volvo Race : « *Ce qui compte d'abord, c'est la performance du bateau. L'ensemble du budget y passe. Après vient la sécurité. On peut le regretter, mais, c'est ainsi pour la plupart des bateaux engagés dans les grandes épreuves.* ». Confirmation d'un urgentiste, qui collabore avec un très gros sponsor de la course au large : « *C'est l'argent qui manque pour progresser en terme de sécurité. Alors, on fait avec les moyens du bord.* »

FRANCIS SALAÜN