



*Appeler les secours - Extraits de la revue « Sauvetage » de la SNSM*

**Nous espérons que ce dossier vous sera totalement inutile. Vous êtes un bon marin, prévoyant, sur un bon bateau avec un bon équipage. Mais l'inattendu et la fatalité existent qui font qu'un jour on peut être amené à appeler les secours ou bien à porter secours aux autres.**

Le matériel de sécurité obligatoire que nous avons tous embarqué un jour en cas de contrôle et soigneusement caché quelque part dans le bateau recèle quelques outils de communication déjà plus utilisables. Les célèbres pavillons N et C sont certes quelque peu surannés et peu utilisés. En revanche on oublie trop que traîne quelque part un miroir de signalisation qui peut s'avérer bien utile un jour si le soleil est de la partie. Enfin la corne de brume obligatoire peut, surtout si elle est montée sur une cartouche de gaz liquéfié, devenir un avertisseur très puissant pour attirer l'attention des bateaux voisins. Un son long et continu est le signal de détresse officiel. En effet, il ne faut jamais oublier que les premiers sauveteurs potentiels sont les bateaux proches du bateau en difficulté.

Les fameuses fusées dont nous guettons avec inquiétude la date de péremption ne sont évidemment pas là pour rien. La fusée parachute, montant officiellement à 300 mètres, est particulièrement visible de loin, notamment la nuit si le vent veut bien et qu'on arrive à la tirer convenablement dans la panique. Un de leurs inconvénients semble être que leur existence est assez bien connue du public. Elles contribuent aux fausses alertes provenant de personnes qui de la côte croient avoir vu une fusée ou prennent un feu de chenal pour une fusée. Une raison de plus pour ne pas tirer ses fusées périmées même le 14 juillet.

**La reine des signaux d'appel : la VHF**

Reste la méthode reine, plus d'actualité que jamais, celle qui ne fait pas partie de l'armement obligatoire mais qui mérite toute votre attention : la radio VHF. En mai dernier, au cours du forum Mer en Sécurité organisé par la SNSM, un débat était consacré aux nouvelles technologies. On parla certes de nouvelles technologies mais pratiquement tous les navigateurs et experts présents, de Thierry Dubois, spécialiste des stages de survie, à Georges Touret, président de l'institut maritime de prévention, rappelèrent que nous disposons d'un outil magique universel et toujours moderne : la VHF. Dans la zone côtière la VHF est captée partout jusqu'à 20 miles des côtes au moins. Il faut avoir vu et entendu la salle de quart d'un CROSS pour se persuader de la puissance de cet outil. Où que vous appeliez, votre appel est immédiatement capté par une des stations VHF côtières et relayé dans la salle de quart du CROSS. Un écran d'ordinateur permet au responsable de quart de savoir de quelle station vous êtes le plus proche et - par radiogoniométrie- il peut savoir rapidement d'où vous émettez. De plus, tous les bateaux sur zone, s'ils sont en veille, peuvent vous entendre et contribuer le cas échéant à vous secourir. Grand avantage de la VHF par rapport au téléphone portable sur lequel nous reviendrons plus tard.

**Des obstacles au développement de la VHF ?**

Obstacles ? Le prix ? Les catalogues offrent l'embarras du choix entre 150 et 400 euros. Ajoutons une antenne et une antenne de secours (un voilier peut démâter), 150 euros ? Le plus compliqué sur un voilier est peut-être l'installation de l'antenne en tête de mât et le passage du fil dans le mât. Les ondes VHF se diffusent en ligne droite et étant limitées par la rotondité de la terre il y a en effet intérêt à installer son antenne le plus haut possible.

Autre obstacle et peut-être le plus sérieux : **la réglementation**. Pour avoir une VHF à bord il faut en principe être titulaire du CRR (Certificat Restreint de Radiotéléphoniste) et il faut posséder une licence délivrée par l'ANFR (Agence Nationale des Fréquences). Dans le souci de généraliser l'utilisation de la VHF chez les plaisanciers, les affaires maritimes évoquent depuis des mois une **libéralisation de la réglementation**. Elle a enfin été officialisée par un arrêté du 22 février 2011 publié au Journal Officiel. Pour comprendre le temps qu'a mis cette modification et les réticences de l'Agence des Fréquences, il faut se souvenir qu'un grand nombre de règles régissant la navigation, la radio et le sauvetage sont des règles internationales (convention SOLAS pour la sauvegarde de la vie humaine en mer, réglementation de l'UIT (Union Internationale des Télécommunications), etc.... C'est la

raison pour laquelle la libéralisation annoncée ne concerne que la navigation dans les eaux françaises.

*Premier aspect*, les plaisanciers pourront désormais utiliser des VHF portables de moins de 6 watts, sans CRR ni permis bateau à condition qu'elles ne soient pas équipées de l'ASN (appel sélectif numérique). La portée de ces VHF portables, souvent utilisées au niveau de l'eau, est évidemment inférieure à celle d'une VHF fixe. Mais elles constituent une solution très intéressante pour tous les petits bateaux de promenade et de pêche jusqu'aux kayaks de mer. De

nombreux modèles sont en effet étanches. Le tout est qu'elles soient bien chargées avant la sortie en mer.



**Prochain volet de Pêche Plaisance n° 35 : Pourquoi une VHF plutôt qu'un portable ?**

*Deuxième aspect* de la libéralisation en cours, toujours dans les eaux territoriales, l'utilisateur d'une VHF fixe de 25 watts serait dispensé de CRR s'il a le permis plaisance et ceci vaudra pour ceux qui ont déjà le permis. Les questions du permis concernant la VHF seront un peu amplifiées.

Ce qui ne change pas, c'est l'obligation de demander une « **licence** ». Les VHF portables ne sont d'ailleurs pas dispensées de licence, contrairement à ce qui avait été dit. Derrière ce nom mystérieux, fleurant bon l'administration, se cache une préoccupation pratique et utile. Il s'agit simplement d'enregistrer le bateau en lui donnant un **identifiant unique** qui permette de le reconnaître facilement s'il demande des secours. Pour remplir cette obligation, il suffit de se déclarer sur le site internet de l'Agence Nationale des Fréquences ([www.anfr.fr](http://www.anfr.fr)). Cette identification prend tout son sens avec l'Appel Sélectif Numérique (ASN) dont sont équipées maintenant la plupart des VHF proposées sur le marché. Le bateau doit en effet avoir une sorte de numéro de sécurité sociale, « *une série de neuf chiffres qui constitue le passeport du bateau dans le monde entier* » comme le précise un document des affaires maritimes. C'est le MMSI (Mobile Marine Service Identity). Encore de l'anglais ! En cas d'appel et notamment d'appel de détresse, la radio envoie automatiquement ce numéro d'identification unique du bateau (et non pas de l'appareil radio) qui doit être d'ailleurs le même pour les balises de détresse s'il y en a à bord.

Encouragement supplémentaire à s'équiper en VHF avec ASN, celle-ci peut être couplée avec le GPS du bateau. À ce moment-là, en cas de message d'alerte, elle envoie aussi automatiquement la position du bateau. C'est la raison pour laquelle l'équipement en VHF-ASN-GPS permet d'être dispensé des fumigènes et fusées parachute dans l'équipement réglementaire.

Cerise sur le gâteau, moyennant une antenne adaptée, la VHF capte aussi les signaux AIS (Automatic Identification System) qui sont envoyés en permanence par les bateaux importants dits « *astreints* » sur leur VHF pour identifier leur position. La VHF peut alors servir à un plaisancier de complément ou de substitut au radar ce qui peut être intéressant dans le brouillard par exemple. Les vedettes de la SNSM sont d'ailleurs de plus en plus équipées en AIS pour que les CROSS puisse connaître leur position en permanence quand elles sont de sortie sans avoir à les interroger.

Rappelons enfin aux skippers et autres patrons d'embarcation que la meilleure des sécurités est la prévention, et que celle-ci consiste notamment à écouter la météo. En VHF, les côtes françaises sont de plus en plus largement couvertes par le nouveau système des CROSS qui répète le bulletin météo tous les quarts d'heure. De plus, en cas de dégradation prévue (avis de grand frais ou de coup de vent) les CROSS diffusent un avis toutes les heures sur le 16.

### La VHF en pratique

En pratique, un équipier non titulaire du CRR ni du permis peut se retrouver seul devant une VHF. Il est bon par conséquent que toute personne qui navigue ait une idée sommaire de son utilisation. Les manuels de préparation au permis donnent les indications de base sur l'utilisation de la VHF. Autre source précieuse, l'ANFR met généreusement en ligne sur son site déjà mentionné le manuel de préparation au CRR.

En quoi consiste le minimum à savoir ? Une fois qu'on a trouvé comment allumer la VHF (que le skipper avait peut-être déjà allumée en veille), qu'on a réglé le « *sqelch* » juste au dessus du niveau où on entend le bruit de souffle, il faut s'assurer que l'appareil n'est pas en position « *low* » (puissance réduite à 1 W) sauf si on veut justement communiquer à courte distance à puissance réduite pour ne pas gêner les autres. Enfin, les VHF de base fonctionnent en mode « *simplex* », c'est-à-dire qu'il faut appuyer sur le bouton, en général solidaire du micro, pour parler et le relâcher pour écouter. Si l'on envisage d'émettre, il faut savoir qu'en VHF classique et pour les échanges en phonie **le canal 16 est réservé aux communications d'urgence**. Si l'on y entend parfois des appels autres que d'urgence ils sont normalement très brefs et « *dégagent* » rapidement sur un autre canal.

L'appareil qu'on a sous les yeux donne l'impression d'un choix infini : des dizaines de canaux se partageant la bande des 156 à 162 Mhz réservée aux communications maritimes. En réalité quand on enlève tous les canaux réservés à la Marine Nationale, aux autorités portuaires, au CROSS, etc... il reste peu de canaux « *utiles* » pour l'utilisateur de base, notamment plaisancier. Pour parler avec un bateau ami on a le choix entre le 6, le 8, le 72 et le 77. On utilise le 9 pour appeler les ports de plaisance et le 79 ou 80 pour écouter la météo.

En cas d'appel d'urgence sur le 16, l'urgence et son degré s'expriment en faisant précéder l'appel d'une des trois formules internationales, soit du plus grave au moins grave : **MAYDAY, PAN ou SECURITÉ**. Le Mayday est une demande d'assistance urgente, le message de sécurité permet de signaler aux autres un danger du genre objet à la dérive. **L'intermédiaire PAN** permet de signaler au CROSS un problème à bord (panne de moteur, démâtage, problème médical) sans forcément mobiliser les secours tout de suite (le CROSS peut vous mettre en communication avec un médecin pour évaluer la situation).

Évidemment, on s'identifie (nom du bateau, indicatif radio s'il est clairement affiché près de la radio), on donne sa position (en principe affichée sur le GPS) ou par rapport à un repère quelconque.

En ASN, au lieu de passer immédiatement à la voix, on va appuyer sur le bouton « **DISTRESS** » qui va envoyer et répéter autant que de besoin le message de détresse en identifiant le bateau et en le positionnant si la VHF est couplée au GPS. Ce n'est qu'après réception d'un message attestant que l'appel a été reçu qu'on repasse en phonie classique sur le canal 16.

À propos de ces boutons « *Distress* », un message essentiel. Ils donnent lieu à beaucoup de fausses alertes, sans doute par inadvertance. Une seule consigne à ce propos : n'ayez pas honte, ne vous cachez pas au fond de votre bateau. Même en cas de simple doute, appelez le CROSS sur le canal 16 pour signaler votre éventuelle fausse manœuvre. Cela vous donnera l'occasion de tester votre VHF et votre capacité à l'utiliser et, surtout, d'éviter de mobiliser des moyens de secours précieux sur une fausse alerte.

Jean-Claude Hazera

