

Le remplacement des unités d'intervention et le futur de la SISL

Approché sur ce sujet par la rédaction du Bulletin et confronté, dans ma section, au renouvellement des unités de sauvetage, je vous livre ici des considérations qui me sont propres, pas forcément en accord avec chaque sauveteur, mais qui sont une vision générale de notre société.

Le sauveteur du Léman, bénévole, doit être disponible, répondre rapidement aux alarmes et se rendre au plus vite à l'endroit indiqué.

Le grand nombre de nos sections et la grandeur toute relative de notre Léman nous permettent de remplir au mieux cette tâche, mais les moyens utilisés ne sont-ils pas parfois un peu disproportionnés ?

Lors d'un changement d'unité, plusieurs facteurs entrent en ligne de compte : le prix, la grandeur, la structure du bateau, la motorisation, les équipements, pour les points importants.

Chacun regarde ses finances, son secteur, son port et tente de réaliser son projet.

Et il arrive parfois que la nouvelle unité soit également apte à assurer le sauvetage en mer, de par sa taille et ses spécificités.

Ces investissements quelquefois énormes sont généralement couverts par des fonds recherchés par les sections et c'est très bien pour leur autonomie.

Ces mêmes sections, que leurs communes respectives, chargent d'assurer la sécurité de leurs rives, économisent certes des sommes non négligeables aux collectivités, en évitant des structures fonctionnalisées et en garantissant le résultat, mais pendant combien de temps ?

Notre société se doit, dans son ensemble, de rester totalement indépendante des pouvoirs publics dans sa gestion, mais si l'on garde à l'esprit l'adage de « qui paie commande », on pourrait en arriver à des situations plus délicates.

Un changement d'unité reste une affaire interne à chaque section ; mais il serait bon qu'avant la décision d'achat, une réflexion soit menée et prenne en compte la taille des unités d'intervention des sections voisines, le besoin dans le secteur de bateaux de remorquage ou d'unités rapides, la navigation dans les environs, le nombre de bateaux au port le plus proche, le nombre d'interventions annuelles en moyenne ainsi que tous les autres paramètres propres à chaque section.

Un fait important n'est pas à négliger : nous sommes dans l'ère des dérives américaines et il arrivera de plus en plus souvent que lors de nos interventions délicates, une collision, petite ou grande, sera inévitable. Les dégâts occasionnés lors de notre intervention pourront nous être facturés, une action en justice pas exclue.

Une unité d'intervention semi-rigide, de toute taille, peut atténuer ce désagrément.

C'est un choix qui, personnellement, m'est préférable mais ce n'est pas au président central d'en décider.

La diminution des personnes pouvant intervenir durant la journée pour raisons professionnelles, comme celle des métiers lémaniques qui offriraient aux sections des pilotes chevronnés et sans cesse sur l'eau, nous amènera tôt ou tard à une réflexion commune concernant le renouvellement de notre matériel et de notre façon de procéder en intervention.

C'est à nous, à vous, de décider de notre avenir, de celui de la SISL.

Ces quelques lignes n'ont pas la prétention de dicter une ligne directrice aux sections, mais simplement de donner quelques pistes de réflexion afin que l'évolution future de notre société garantisse une totale complémentarité et efficacité entre les sauveteurs lémaniques.

Michel Detrey, président