

La section de SAINT GINGOLPH

SAINT GINGOLPH s'offre au regard du visiteur comme un charmant village au pied du Grammont, séparé en deux par la Morge. Ce torrent symbolise une frontière qui n'existe que sur le plan administratif. En effet, depuis toujours, les habitants de ce bourg ne forment qu'une seule entité face au destin.

Ainsi, depuis sa création, il y a 115 ans, la Société de Sauvetage de SAINT-GINGOLPH compte dans ses rangs des membres des deux rives. Des générations de sauveteurs se sont succédées au rythme des saisons et des années au port de la Bâtiаз pour surveiller les naus de pêche, les cochères, les naviois, les bricks.... les corsaires, les baigneurs malgré tous les coups du sort et ne s'intéresser qu' à une seule chose: sauver des vies !

Pour reprendre l'idée Albert DUNANT (membre fondateur de la SISL), l'ombre et la lumière se succèdent sur l'histoire de notre société locale : Officiellement créée le 11 octobre 1885 à Nyon, lors d'une réunion du Comité Central, la Section de SAINT GINGOLPH s'est trouvée brisée dans son élan par le décès brutal de son promoteur Monsieur Pierre F. DERIVAZ. Ce dernier disparu, personne dans le village ne veut relever le flambeau. Il faut attendre le 29 mai 1887 pour que l'espoir reprenne au travers d'une dizaine de villageois exerçant des métiers du lac. Ils se regroupent et fondent la Section par un engagement solennel. Parmi eux, Benjamin DERIVAZ, constructeur et réparateur de barques, prend la première Présidence. Le 26 juin 1887 la Section est admise au sein de la SISL.

UN VRAI MIRACLE

La première unité qui répond au doux nom d' "Etoile-bleue", voit le jour au mois de juin 1889 mais les archives manquent cruellement sur cette embarcation dont nous parlent les Anciens.

Elle rejoint presque la légende lorsqu'elle apparaît dans le récit du sauvetage du 5 janvier 1906 de la "Marguerite Hélène". Cette barque s'était retournée au large du quai français suite à un ouragan entraînant avec elle son équipage que l'on sauva in extremis, sauf un dénommé CHRISTIN qui était resté emprisonné à l'intérieur de l'épave. Quand l' "Etoile bleue" put enfin l'aborder, le lendemain au matin, on perça un trou dans la coque et le rescapé en jaillit comme un bouchon de Champagne.. En 1928, cette vénérable baleinière fut déclassée par le Comité Central, ce qui obligea la Section de SAINT-GINGOLPH à construire un nouveau canot de type DUCRET à LUGRIN. Cette nouvelle "Etoile bleue" est une baleinière en bois, longue de 10,3m et large de 2,35m. Elle possède 12 tolets et peut accueillir jusqu'à vingt personnes. Toujours en activité dans notre Section, elle a servi jusque dans les années quatre-vingt comme principale unité d'intervention grâce à l'appui d'un moteur auxiliaire qu'on installait sur le côté. Son hangar se dresse fièrement malgré les effondrements du sol à l'entrée du port de la Bâtiаз. L'inauguration de ce bateau eut lieu en 1929 et la Société organisa une poule comme si de rien n'était, malgré l'interdiction du Comité Central décrétée en 1925 sur ces affrontements (où chaque section utilise son propre canot).

Certains n'hésitent pas à y voir l'indépendance de caractère des Gingolais. En 1931, SAINT-GINGOLPH est rappelé à l'ordre par M JACOTTET. « si une Section ne participe pas à la plongée, et aux soins aux noyés, elle se verra exclue des courses de canot. » Dès lors, notre équipe s'organise pour trouver des volontaires devant la menace. 69 ans plus tard, le problème demeure! La plongée reste la bête noire de notre Société, car il est difficile d'aligner quatre bons nageurs locaux face à la concurrence de certaines équipes.



L'équipe des soins 2000 : une jeunesse ambitieuse

LES PAGES SOMBRES DE L'HISTOIRE

En 1940, la Section traverse l'orage de la guerre avec peine. En effet, ses membres suisses sont mobilisés, quant aux français, ce n'est pas mieux, ils sont sous les drapeaux ou faits prisonniers. Les entraînements subsistent grâce au renforcement des soldats suisses stationnés au village et qui appartiennent souvent à des Sociétés soeurs vaudoises. Ainsi le 17 mai 1942, un soldat du train, emporté par sa monture au large de la Bâtiatz, panique et s'accroche à la tête de son cheval qui s'enfonce sous l'eau. Grâce à l'intervention courageuse de Messieurs WEBER, CHAPERON et CAPPEY (de la Section de VILLENEUVE), le malheureux est ramené à la vie au bout de dix minutes par la pratique de la respiration artificielle.. preuve que la plongée et les soins aux noyés sont nécessaires à un sauveteur. En 1944, la partie supérieure du village français brûle et deux de nos membres (Messieurs BOCH René et DERIVAZ Elie) font partie des huit fusillés par les SS.

L'après guerre appelle une modernisation que notre Société ne peut suivre, faute de moyens. Ne pouvant se motoriser elle entraîne de solides gaillards qui, comme leurs pères, continueront à braver les coups de tabac à la force des bras. Ils deviendront les terreurs des concours du Haut Lac. Pour la deuxième fois, après 1926, SAINT-GINGOLPH panse ses blessures en organisant l'Internationale de 1946 (suivront 1973 et 1984), ce qui permettra à la société de se mettre un peu d'argent de côté en vue de sa modernisation.

En 1963, le 12 mars, le drame frappe à nouveau notre société avec le naufrage du chaland "Aubonne" : Après deux jours de recherches désespérées, l' "Etoile bleue" rentre au port épuisée. Le bilan est lourd...quatre disparus, dont trois membres : FORNAY François, BENET Sylvain, BENET Raymond.

Les années se suivent et la Société en économisant ici, en organisant son annuel loto le dimanche du Jeûne, en organisant des fêtes, arrive en 1979 à acquérir enfin un local qui se trouve sur la rive française dans la "Résidence de France". Elle peut alors organiser ses archives...et entreposer ses trophées dont deux vases de Sèvres (un troisième devrait y figurer mais on ne l'a jamais reçu comme nous le racontent les vieux.. qui défilèrent avec un pot de chambre). En 1987, le rêve des plus vieux se réalise : la Société inaugure son nouveau moyen d'intervention rapide "Etoile bleue II". Elle a fière allure cette vedette, un Boston Whaler Revenge 20 Outrage avec une puissance de 150 CV (actuellement 90 CV). Mais le rêve se ternira vite avec les tracasseries administratives des gens de Sion...et à chaque nouveauté, la caisse de la Société souffre, sans compter les déboires relatifs à la formation des jeunes pilotes et moins jeunes... la modernité coûte cher !





"Etoile bleue" et son équipage lors du marathon 1996

Cependant, notre Société ne manque pas d'énergie pour relever le défi du XXI^{ème} siècle. En effet, grâce à la fidélité des anciens et à l'arrivée des jeunes, l'avenir s'annonce sous de belles couleurs. Formation des jeunes, recherche d'un nouveau local, brevet de sauvetage et de pilote, sauvegarde de notre hangar et de notre canot... puissance de la vedette, archivage de l'histoire de notre Société, les plaisirs ne manquent pas pour ces prochaines années.