

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête relative aux conséquences des accords du Touquet sur l'action publique et le respect des libertés et droits fondamentaux des personnes migrantes

- Audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel de Oliveira,
président de la Société nationale de sauvetage en mer
(SNSM) 2
- Présences en réunion 13

Mercredi

1^{er} avril 2026

Séance de 13 heures

Compte rendu n° 21

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de

M. Sébastien Huyghe,

Président de la commission



La séance est ouverte à treize heures.

M. le président Sébastien Huyghe. Vice-amiral d'escadre Emmanuel de Oliveira, nous vous accueillons aujourd'hui en votre qualité de président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), fonction que vous exercez depuis décembre 2019. Je rappelle que la SNSM est une association régie par la loi de 1901, reconnue d'utilité publique, dont les origines remontent au XIX^e siècle. Sa vocation est de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger en mer, le long des côtes françaises. Les bateaux de secours de la SNSM sont répartis sur près de 200 stations littorales et interviennent sous l'autorité et à la demande des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), qui coordonnent les secours en mer et dépendent de la direction des affaires maritimes. La SNSM participe ainsi à des missions de service public dans son domaine de compétences.

Sur le littoral du Calaisis et du Dunkerquois, vos bénévoles sont régulièrement sollicités en renfort des moyens de l'État pour assurer le sauvetage en mer des personnes migrantes qui tentent de rejoindre les côtes de la Grande-Bretagne, comme l'a évoqué devant notre commission le secrétaire général de la Mer la semaine dernière. Il était donc important de vous entendre à ce titre.

Je souhaite avoir une pensée pour les trois migrants décédés ce matin en tentant de traverser la Manche. Ils ont tenté de partir des plages de Petit-Fort-Philippe, à Gravelines. Peu après dix heures, les secours sont intervenus auprès d'une embarcation. Malheureusement, trois personnes en arrêt cardiaque ont été repêchées en mer, et les secours ne sont pas parvenus à les réanimer. C'est un drame supplémentaire sur nos côtes, je tenais à leur rendre hommage.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. Je vous laisserai la parole pour un propos liminaire, mais je dois au préalable vous rappeler que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées dans le cadre d'une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

M. Emmanuel de Oliveira prête serment.

M. Emmanuel de Oliveira, président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Merci, monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs. Je voudrais tout d'abord préciser d'où je parle. Je suis un marin, je connais les eaux de la Manche pour y avoir navigué à la pêche et au commerce. Je suis président bénévole de la SNSM depuis six ans et, à ce titre, je suis très attentivement les questions relatives aux traversées de migrants dans le détroit du Pas-de-Calais. Je me permets de noter que nous sommes la seule association agréée pour le sauvetage en mer. Je vous apporterai donc des réponses opérationnelles et techniques qui relèvent de mon domaine de responsabilité et de compétence.

La SNSM n'a pas de ministère de tutelle. Notre conseil d'administration ne compte aucun membre institutionnel et nous ne recevons pas d'instructions de l'État pour conduire nos missions. Nous jouissons donc d'une certaine indépendance dans la conduite de notre mission de service public. Nos missions consistent à sauver, former et prévenir : sauver des vies humaines en mer, comme vous l'avez rappelé, monsieur le président, former les sauveteurs et prévenir les accidents et les naufrages. Nous comptons 10 000 bénévoles, des stations de sauvetage réparties sur tout le territoire de l'Hexagone et dans les outre-mer. Nous assurons également la surveillance des plages – un tiers des plages françaises, y compris dans le Nord-Pas-de-Calais –, ce qui signifie que nous intervenons de la plage

jusqu'au large. Le budget de notre association s'élève à 75 millions d'euros, financé à 20 % par des fonds publics, le reste provenant de la générosité du public. Nous effectuons des sauvetages de personnes migrantes non seulement dans le Nord-Pas-de-Calais, mais également aux Antilles et à Mayotte.

Nos interventions de sauvetage se déroulent systématiquement sous les ordres et le contrôle du Cross, qui déclenche, conduit et supervise nos missions, principalement par liaisons radio mais aussi informatiques. La SNSM est donc un acteur de l'action de l'État en mer, aux côtés des administrations, des moyens privés et de ceux des collectivités, le Cross ayant pour rôle de coordonner l'ensemble de ces acteurs. La disponibilité de nos bénévoles d'astreinte est assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, avec un temps moyen d'appareillage de vingt minutes. Cela impose une exigence de disponibilité extrêmement forte, puisqu'en moins de vingt minutes, il faut avoir quitté sa famille ou ses loisirs, rallié le bateau, l'avoir mis en route et appareillé. Tous nos sauveteurs, sans exception, sont des bénévoles dotés d'un niveau de compétence quasi professionnel, nos diplômes de formation étant notamment reconnus par l'État.

Permettez-moi un focus sur les sauvetages dans le Nord-Pas-de-Calais. Dans le détroit, nous sauvons toute personne en mer en situation de détresse, sans nous interroger sur son identité, les raisons de sa présence en mer ou les circonstances de sa difficulté. Nos interventions auprès des migrants sont traitées techniquement comme n'importe quel autre sauvetage, bien qu'elles présentent des particularités. La première est le nombre de victimes, parfois très élevé. La seconde est liée aux eaux très froides du détroit, à la houle, aux puissants courants de marée et aux bancs de sable, situés principalement à l'est de Calais, entre Calais et Dunkerque. Le sauvetage est bien entendu gratuit. Nos sauveteurs sont également secouristes, ce qui est très utile pour prendre en charge des personnes blessées ou en hypothermie. Nous disposons de cinq stations de sauvetage dans le Nord-Pas-de-Calais – Dunkerque, Gravelines-Grand-Fort-Philippe, Calais, Boulogne et Berck –, mais d'autres stations de la SNSM sont intervenues lors de traversées de migrants, notamment celles de la Somme et de la Seine-Maritime (Le Tréport, Fécamp) et, de manière plus sporadique et antérieurement, des stations du Calvados comme Ouistreham ou de la Manche comme Barfleur. Lorsque nous sauvons des personnes migrantes, nous les débarquons presque systématiquement à notre port de départ, sauf si le Cross nous assigne une autre destination, ce qui arrive occasionnellement.

Je vous ai proposé un document présentant nos chiffres de sauvetage pour les années 2021 à 2026. Nous ne tenons pas de statistiques auparavant, car le phénomène des migrants n'avait pas la même ampleur. Ces chiffres révèlent trois grandes périodes. Avant 2018, les traversées de personnes migrantes étaient quasi inexistantes. Entre 2018 et le milieu de l'année 2022, nous avons observé une très forte croissance, avec une explosion du nombre de traversées en 2021 en particulier, comme en témoigne le nombre de personnes sauvées. Cette situation a saturé nos stations de sauvetage ; nos bénévoles, épuisés, effectuaient parfois jusqu'à trois sorties par jour, et nous avons dû faire appel à des renforts de sauveteurs bretons et normands pour leur permettre de se reposer. La deuxième période, de 2022 à 2024, a été marquée par une moindre activité pour nous, car elle correspond au déploiement par l'État d'un dispositif de moyens de sauvetage. Nous n'intervenons, durant ces années, que lorsque ce dispositif était saturé par le nombre de départs simultanés d'embarcations. Enfin, la troisième période, qui a débuté en 2024, voit notre activité augmenter très fortement en nombre d'interventions, tandis que le nombre de personnes sauvées reste quasi stable. Cela s'explique par l'apparition en 2024 des « taxi-boats », qui vous ont été décrits précédemment. Au titre de notre mission de prévention, il nous a été demandé d'escorter et d'accompagner ces embarcations, parfois depuis leur mise à l'eau jusqu'aux eaux anglaises, afin de prévenir les accidents. Ces missions sont

acceptables pour nos bénévoles, à ceci près que leur durée peut être très longue, jusqu'à huit ou dix heures, ce qui est épuisant. Je crois savoir que le Cross et le secrétariat général de la Mer veillent désormais à ne pas nous engager sur des durées excessives pour ce type de mission d'accompagnement et de sécurisation.

Depuis 2018, nous avons considérablement évolué en termes de formation, de matériel et d'équipement pour répondre aux défis posés par ces nouvelles missions. Je suis à votre entière disposition pour développer l'un ou l'autre de ces points.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez reçu une liste de questions. Pourriez-vous, s'il vous plaît, y apporter quelques réponses en complément, avant que nous vous posions des questions supplémentaires ?

M. Emmanuel de Oliveira. Très volontiers. Concernant mon appréciation générale des conséquences de l'application des accords du Touquet sur la situation des personnes migrantes dans le Calaisis, je suis au regret de ne pouvoir répondre, car cela sort de mon champ de compétence.

Je peux, si vous le souhaitez, préciser notre position sur les fonds Sandhurst. Au cours des trois dernières années, plusieurs demandes nous sont parvenues, émanant d'administrations de l'État ou de nos propres stations, pour que nous puissions bénéficier de la manne financière des fonds Sandhurst. Nous avons étudié ces demandes et lu le traité de Sandhurst. Nous avons constaté que ce traité, qui porte sur la lutte contre l'immigration clandestine, ne mentionne pas le domaine du sauvetage en mer, le *search and rescue* (SAR). En conséquence, et sachant que la lutte contre l'immigration ne fait pas partie de nos missions et qu'il est hors de question pour nous de participer à la police aux frontières ou à ce type d'actions, nous avons répondu à ces sollicitations que nous ne pouvions pas recevoir de fonds Sandhurst, et nous n'en avons pas reçu. En revanche, si à l'avenir les Britanniques étendaient le champ des accords pour y inclure le sauvetage en mer, nous pourrions bien entendu réviser notre position.

J'espère que cette réponse vous convient. Je suis plus à même de m'exprimer sur des sujets de doctrine ou de matériel.

M. le président Sébastien Huyghe. Oui, tout à fait. Pourriez-vous nous expliciter vos modalités d'intervention et le matériel dont vous disposez ? J'en profite pour vous interroger sur la proportion de salariés parmi vos effectifs, qui comptent de nombreux bénévoles.

M. Emmanuel de Oliveira. Nous comptons 10 000 bénévoles et 140 salariés. Ces derniers sont affectés aux tâches administratives, à la formation et à nos chantiers navals, car nous réparons et construisons parfois nos propres bateaux.

M. le président Sébastien Huyghe. Pourriez-vous détailler ce qui correspond à l'ensemble de vos missions sur le reste du territoire, en faisant un focus sur ce qui relève du Calaisis et de la problématique entre la France et la Grande-Bretagne ?

M. Emmanuel de Oliveira. Sur l'ensemble du territoire, l'essentiel de nos interventions concerne les plaisanciers, qui représentent 80 % des usagers de la mer que nous secourons, contre 10 % pour la pêche et 10 % pour les autres catégories. Dans le Calaisis, la nature de nos interventions est très différente, puisque la majorité d'entre elles relève du sauvetage en mer au profit des migrants. La problématique est donc distincte.

Outre la surveillance des plages, sur laquelle je ne reviendrai pas sauf si vous le souhaitez, nos missions au profit des usagers de la mer incluent la recherche en mer et le sauvetage des personnes en détresse, ainsi que l'assistance aux navires. Il est parfois très difficile de dissocier cette dernière du sauvetage de vies humaines, car un navire en difficulté peut très rapidement entraîner une situation de danger vital. Ces missions sont donc très souvent couplées pour nous.

Enfin, nous assurons quelques tâches d'intérêt général, comme la dispersion de cendres en mer pour des familles endeuillées, y compris dans le Calaisis. Il existe d'autres missions de service annexes, mais elles sont moins importantes.

En termes de moyens humains, les cinq stations du Calaisis comptent environ 300 bénévoles. Pour traduire la proportion de cette activité en coût de fonctionnement, elle représente 0,5 % du budget de la SNSM. C'est donc extrêmement peu en termes de coût. Je n'ai pas les chiffres en heures, mais l'ordre de grandeur est similaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Puisque nous abordons la question des moyens, restons-y un instant. Vous indiquez que depuis 2024, les sollicitations envers les sauveteurs de la SNSM sont encore plus importantes. Faut-il en déduire que les moyens déployés directement par l'État sont soit insuffisants, soit inadaptés, soit les deux ?

M. Emmanuel de Oliveira. J'ai beaucoup de mal à vous répondre, car je n'ai pas la vision d'ensemble du dispositif. Je ne connais ni le nombre total de traversées, ni le nombre de personnes sauvées par les autres acteurs. Je ne peux m'exprimer que sur le périmètre de la SNSM, pour lequel je dispose de chiffres. Je suis donc incapable de me prononcer sur la situation des moyens de l'État ou des autres moyens face à ce problème. Ce que je peux simplement vous dire, c'est que notre perception de l'augmentation des interventions depuis 2024 est davantage liée à l'évolution de la typologie des traversées, qui recourent désormais aux « taxi-boats », qu'à d'autres facteurs que je ne maîtrise pas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vais reformuler ma question. Les navires affrétés par l'État vous semblent-ils adaptés à la situation du sauvetage en mer pour le type d'embarcations que nous rencontrons dans la Manche ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je n'ai pas d'avis sur cette question, car je ne connais pas ces navires affrétés. Il m'est difficile de me prononcer sur des bateaux que je ne connais pas. Ce que je peux vous dire, en revanche, c'est que nos propres moyens, à la SNSM, me semblent adaptés à la mission, après de nombreux débats, dialogues et expérimentations en matière de matériel et d'équipement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il est dommage de ne pas avoir votre avis, étant donné que vous connaissez bien la zone et que vous avez, je pense, un regard sur les navires de sauvetage affrétés par l'État.

Je partage votre position quant au refus de bénéficier des fonds Sandhurst, puisqu'ils ne mentionnent pas la recherche et le sauvetage. Le secrétaire général de la Mer nous indiquait la semaine dernière que l'intégration des questions de sauvetage dans ces fonds était en cours de négociation pour la période 2026-2029. Êtes-vous à l'origine de cette demande ? La SNSM examine-t-elle la possibilité de réviser son avis si les négociations aboutissaient en ce sens ? Enfin, ne craignez-vous pas que, malgré l'inscription de cette mention dans les accords, des

demandes de participation à l'empêchement des départs ou à l'entrave des traversées soient adressées aux sauveteurs de la SNSM ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne suis absolument pas à l'origine de négociations sur la révision du traité de Sandhurst, dont j'ignore tout. Je n'ai pas de lien avec les administrations sur ce point, et la SNSM n'a pas à en avoir. Nous ne sommes que les exécutants d'une mission qui nous est ordonnée. Nous ne savons donc pas du tout ce qui se négocie actuellement avec les Britanniques. Je sais cependant que lorsque nous avons indiqué ne pas pouvoir recevoir les fonds Sandhurst, la réponse qui nous a été faite était : « Et si le domaine du sauvetage en mer était ouvert, pourriez-vous accepter ? » Nous avons répondu par l'affirmative, mais en précisant qu'il faudrait alors que les choses soient écrites et claires, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

Vous avez ensuite émis l'hypothèse que la SNSM pourrait participer à des entraves au départ. Je vais vous faire une réponse très franche sur ce point.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question était : ne craignez-vous pas que de telles demandes vous soient faites ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne le crains pas, car nos statuts associatifs sont parfaitement clairs à ce sujet. De manière très pratique, une station SNSM regroupe une cinquantaine ou une soixantaine de bénévoles de toutes origines sociales et de toutes opinions politiques. Pour partir en mer, risquer leur vie et abandonner leur famille sur leur temps libre, ces bénévoles ont besoin de croire en leur mission et d'y adhérer. Nous ne pourrions pas envoyer des bénévoles effectuer des missions de police. C'est inenvisageable.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. A-t-il déjà été demandé à des sauveteurs de la SNSM intervenant dans la Manche de crever un pneumatique, par exemple ?

M. Emmanuel de Oliveira. Non, cela n'est jamais arrivé. Je n'ai jamais entendu parler de cela. Crever un pneumatique est hors de question. Ah si, pardon, nous avons crevé des pneumatiques après avoir sauvé les occupants, lorsque les embarcations vides dérivait et présentaient un danger pour la navigation. Dans ce cas, nous avons effectivement crevé des embarcations pour qu'elles coulent et ne constituent plus un danger. C'est peut-être à cela que vous pensiez.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Non, c'était en lien avec ma question précédente. Un récent rapport du député Éric Bothorel, missionné par le secrétariat général de la Mer, préconise d'ériger une véritable force garde-côtes et d'« exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières qui s'éloignent du sauvetage en mer bénévole ». Que vous inspire cette citation au regard des missions de la SNSM ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne comprends pas cette citation et je pense qu'il y a une confusion. La SNSM n'a jamais participé à des missions de police et ne le fera pas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Avez-vous déjà eu, parmi vos bénévoles dans la Manche, des sauveteurs demandant à être exemptés des opérations spécifiques aux migrants ?

M. Emmanuel de Oliveira. Oui, c'est arrivé, essentiellement pour des raisons de santé mentale. Certains ne supportaient plus la dureté de ces missions.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. On les comprend. Ma question suivante porte justement sur le soutien psychologique. Quel dispositif existe pour les sauveteurs des Hauts-de-France ? Je m'associe évidemment à la pensée émue pour les trois personnes décédées ce matin dans la Manche. Nul doute que pour les sauveteurs, être confrontés à ces drames est une source de souffrance psychologique. Quel accompagnement spécifique, et j'insiste sur ce terme, existe-t-il pour ces sauveteurs ?

M. Emmanuel de Oliveira. Si vous me le permettez, madame la rapporteure, monsieur le président, avant de vous répondre, je voudrais décrire très brièvement ce qu'est une traversée en mer et une mission de sauvetage.

Depuis les collines de Boulogne, on voit la côte anglaise. Elle semble à portée de main, les falaises paraissent très proches. Par beau temps, la Manche ressemble à un lac, un miroir. On descend sur la plage, l'eau est calme. On embarque, sans jamais avoir pris la mer. Quelques centaines de mètres plus loin, on rencontre brutalement les courants de marée, qui sont permanents et très violents. La mer se lève, car dans le détroit, elle n'est jamais calme, notamment à cause de ces courants. Si le courant et le vent sont contraires, la mer déferle très rapidement et la houle devient violente. On se trouve sur une embarcation avec un moteur hors-bord poussif, avançant à peine plus vite qu'un nageur, en se guidant avec des téléphones portables. Rapidement, la côte française disparaît. On est perdu au milieu de l'eau. Dans cette embarcation, des dizaines de personnes sont entassées les unes contre les autres, les unes sur les autres. Certaines ont des gilets de sauvetage rudimentaires, mais pas toutes. Le fond souple en caoutchouc de l'embarcation se remplit d'un mélange d'eau de mer, de vomi et d'essence, qui devient très vite agressif pour la peau et provoque rapidement des blessures.

Parfois, l'histoire se termine bien : on atteint les eaux anglaises. Je ne sais pas ce qui se passe après. Parfois, l'histoire se termine mal. L'eau de mer est glacée, été comme hiver. Le temps de survie moyen dans l'eau est de quelques minutes à une ou deux heures. Pardon, il est difficile de parler de cela dans cette salle chauffée, les pieds sur la moquette. C'est inimaginable ce qui se passe.

Lorsque nos secours arrivent, il est arrivé plusieurs fois que les personnes migrantes se jettent toutes du même côté, fassent chavirer l'embarcation et se retrouvent à plusieurs dizaines dans l'eau. C'est notre cauchemar, le cauchemar des sauveteurs. Il faut alors très rapidement mettre en sécurité ces dizaines de personnes. Au début, nous n'avions que nos embarcations. Nous avons depuis développé d'autres techniques et d'autres moyens. Nous disposons actuellement de trois dispositifs collectifs qui permettent de maintenir les personnes en surface le temps de les hisser à bord. Il y a d'abord une grande plateforme de six mètres par trois, en expérimentation à Gravelines. Nous avons aussi, depuis plusieurs mois, de grandes bouées en forme de croix de Lorraine, auxquelles plusieurs dizaines de personnes peuvent s'accrocher. Enfin, nous utilisons des toboggans, semblables à ceux des avions, qui permettent de mettre quelques personnes en sécurité et relativement au sec.

On les embarque le plus vite possible. La majorité sont des hommes jeunes, mais il y a aussi des femmes. Dans ces moments, elles essaient de garder un minimum de pudeur et de dignité. Une fois à bord de nos navires, nous les isolons des hommes et les confions à des sauveteuses, afin qu'elles retrouvent une forme d'intimité. Et puis il y a les enfants, les bébés. Ils sont terrorisés. Nous avons appris que le meilleur moyen de rassurer un enfant, de calmer sa terreur, était de lui donner un ours en peluche. Nos bateaux disposent maintenant de stocks d'ours en peluche, et cela fonctionne.

Une fois ces personnes récupérées, il faut regagner la terre le plus vite possible car il y a forcément des blessés et des personnes en hypothermie. Nous les débarquons pour qu'elles soient prises en charge par les services compétents, toujours en liaison avec le Cross, qui évalue nos besoins et tente de faire venir ambulances, pompiers et structures d'accueil à notre arrivée. Nous avons constaté que nos retours à terre se font souvent de nuit, car nous sommes fréquemment déclenchés en début de soirée. Au milieu de la nuit, il est parfois difficile de trouver un SAMU ou une ambulance disponible.

Pour en venir au soutien psychologique, il est très dur d'être confronté à de telles situations. Je ne vous ai pas parlé de la récupération de cadavres. Pour nos sauveteurs, la première structure de soutien psychologique est la station elle-même, où règnent une fraternité et une amitié. Les sauveteurs s'observent, se connaissent très bien et repèrent ceux qui sont fragiles, qui craquent, et essaient de les aider. Dès que nous percevons qu'une personne est en état de traumatisme ou de stress, nous faisons d'abord appel à la cellule d'urgence médico-psychologique (Cump) du Samu, qui est à notre disposition dans le Calais et fonctionne très bien. Nous disposons également d'un service formidable, le Centre ressource d'aide psychologique en mer (Crapem). Il s'adresse à tous les marins et s'est mis à notre service, en particulier pour ces opérations. Basé à l'hôpital de Saint-Nazaire, il propose des téléconsultations, des visioconférences et même un suivi psychologique à long terme pour les personnes qui souffrent. Clairement, une partie de nos sauveteurs ne supporte plus la dureté de ces opérations.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pardonnez cette question qui suit un moment d'émotion intense. Si je comprends bien, il existe un dispositif général pour les sauveteurs en mer, mais pas de dispositif spécifique pour ceux qui sont régulièrement confrontés à ces situations particulières dans les Hauts-de-France, alors même que vous avez souligné les spécificités du sauvetage des migrants, et bien que le droit maritime ne fasse, à juste titre, aucune différence. Il n'y a donc pas eu de mise en place d'un accompagnement psychologique spécifique pour ces sauveteurs ?

M. Emmanuel de Oliveira. Nous n'avons pas mis en place d'accompagnement spécifique parce qu'ils ne l'ont pas demandé. Au début, parmi ces sauveteurs du Calais, il y a une forte proportion de gens de mer, assez rustiques et solides, qui ne souhaitaient pas ce type de soutien. Il n'y a pas eu de demande formelle, et nous nous sommes rendu compte au fil des années que l'aide apportée par les différents services psychologiques suffisait. Je pense, encore une fois, que c'est le soutien au sein même de la SNSM qui les aide le plus. Ils disent souvent que le fait de repartir en mer les aide à surmonter leurs traumatismes, car ils se retrouvent avec leurs camarades, dans cet esprit d'équipage. Pour ces sauveteurs, la plus belle fierté et la plus grande reconnaissance, c'est de sauver une vie. Quand ils sauvent une vie, je pense que cela efface une partie de la douleur.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai en mémoire l'intervention d'un sauveteur dans le documentaire *One by One*, que vous connaissez peut-être. Par suite d'événements dramatiques, il disait : « *Un homme qui ne pleure pas, ce n'est pas vraiment un homme.* » Ils ont intégré l'émotion dans leur pratique, mais je persiste à penser que si l'environnement proche est un soutien, des professionnels qualifiés pourraient apporter une aide psychologique importante.

Dernière question : en quoi le naufrage de novembre 2021 a-t-il modifié la coordination avec les autres forces intervenant dans la Manche pour le sauvetage des migrants ? Y a-t-il eu un avant et un après ? Je me souviens d'une discussion avec le responsable du Cross

il y a quelques années, qui expliquait que des moyens supplémentaires et plus adaptés avaient été demandés et mis en place à la suite de ce drame. D'ailleurs, je constate que vos statistiques commencent en 2021 ; je ne sais pas si c'est un hasard. Qu'est-ce qui a changé pour la SNSM et ses sauveteurs depuis ce naufrage ?

M. Emmanuel de Oliveira. Lors du naufrage du 24 novembre 2021, la SNSM n'est pas intervenue directement pour le sauvetage, mais pour la récupération des corps. Pour la SNSM, du moins dans le Calaisis, ce fut un tournant en raison du nombre de victimes et de l'émotion que cela a suscitée. Nos sauveteurs étaient habitués à ramener occasionnellement le corps d'un pêcheur, mais cela n'avait pas le même choc émotionnel que de ramener tous ces cadavres. À l'époque, nous étions tout à fait désarmés ; par exemple, chose aussi absurde qu'affreuse, nous n'avions pas de housses mortuaires à bord. Maintenant, nous en avons.

Dans la coordination avec les autres moyens de l'État, nous n'avions pas conscience à cette époque, peut-être par excès d'optimisme, que la mort pouvait survenir si vite. L'État a bien sûr réagi en mettant en place des moyens permanents de sauvetage qui n'existaient pas auparavant. De notre côté, nous avons pris conscience qu'il fallait intervenir très vite. Cela signifie que nous avons renforcé nos équipes pour être en mesure d'appareiller toujours plus rapidement. Nous avons aussi renforcé nos moyens, en ajoutant des semi-rigides là où il n'y en avait pas pour compléter nos canots-tous-temps. Nous avons développé toutes sortes de matériels et d'équipements de récupération et de soins aux naufragés que nous n'avions pas jusqu'alors, comme de simples couvertures de survie. C'est donc davantage dans la pratique que les choses ont changé.

M. le président Sébastien Huyghe. Considérez-vous disposer du matériel adéquat pour intervenir dans le Calaisis, ou identifiez-vous des manques importants ? Par ailleurs, les sauveteurs se mettent eux-mêmes en danger lors des interventions. Avez-vous eu à déplorer des pertes humaines parmi eux à cette occasion ?

M. Emmanuel de Oliveira. Monsieur le président, concernant le matériel, il faut distinguer les navires des équipements. Pour ce qui est des bateaux, je pense que nos canots-tous-temps sont bien adaptés à la mission. Notre seule préoccupation actuelle est leur vieillissement. Il nous faudra remplacer à court terme celui de Dunkerque et celui de Gravelines, ce qui posera un problème financier, car le prix d'un canot-tous-temps se situe désormais entre 2,5 et 3 millions d'euros. Nous comptons vivement sur le département du Nord et la région Hauts-de-France pour participer, comme ils l'ont fait jusqu'à présent, au cofinancement de ces navires. Pour les autres, le remplacement est plus lointain et ils sont adaptés à la mission.

Une spécificité à noter est que nous disposons maintenant de petits navires, des semi-rigides de type Zodiac, qui nous permettent d'intervenir dans des eaux très peu profondes, là où les autres moyens de l'État ne peuvent pas aller. Nous avons également à Berck un aéroglisseur, extrêmement précieux pour accéder aux zones lagunaires et aux bancs de sable où des personnes se retrouvent isolées par la marée. Du point de vue des navires, la situation est donc satisfaisante, mais un défi se présentera à court terme.

Pour ce qui est des équipements, comme je l'ai dit, nous développons des dispositifs de survie collective dans l'eau et nous aurons très certainement besoin d'en acheter un nombre conséquent prochainement. Jusqu'à présent, nous faisons un peu de bricolage en utilisant de vieux radeaux de survie périmés, donnés par des *shipchangers*, que nous gonflions en arrivant

pour accueillir de nombreuses personnes. Cette situation n'était pas satisfaisante. Il nous faut donc ces moyens collectifs de sauvetage pour être plus rapides, plus performants et, surtout, pour ne pas risquer de décès lors des opérations de repêchage.

M. le président Sébastien Huyghe. Ma deuxième question portait sur le fait que les sauveteurs mettent leur vie en péril. Avez-vous malheureusement eu à déplorer des pertes ?

M. Emmanuel de Oliveira. Fort heureusement, et je croise les doigts en pensant aux trois malheureux décédés ce matin, nous n'avons jamais eu de perte de sauveteurs dans le Calais. Nous avons eu des blessés, mais aucun cas de handicap lourd, à l'exception d'un plongeur qui est passé dans les hélices et a été très gravement blessé. Je pense à ce pauvre Vincent Loumis, qui a beaucoup souffert et est aujourd'hui handicapé.

Mme Stella Dupont (NI). Merci, monsieur le président de la SNSM, pour votre intervention. Je m'excuse de mon retard et j'espère ne pas poser de questions auxquelles vous auriez déjà répondu. En tant que parlementaire parfois éloignée de la côte, puisque je suis députée du Maine-et-Loire, je m'intéresse à ce sujet depuis de nombreuses années et me suis rendue à plusieurs reprises dans le Calais, mais je suis consciente que l'on ne connaît jamais la réalité comme vous et vos sauveteurs la vivez.

J'ai d'abord une remarque, qui est aussi une interrogation. J'ai également été frappée par le documentaire *One by One*, qui permet de toucher du doigt la complexité et la difficulté de la tâche des sauveteurs. J'ai été particulièrement interpellée par le témoignage de l'un d'entre eux qui parle des enfants avec beaucoup d'émotion, comme vous venez de le faire. Il explique qu'il s'efforce de les détendre, de détourner leur attention de la terreur qu'ils viennent de subir. Mais certains enfants sont prostrés, sans réaction, complètement terrorisés. Parfois, un lien peut se nouer, et il évoquait le souvenir d'une petite fille qu'il avait pu sauver et avec qui il avait pu échanger. Malheureusement, quelques jours plus tard, il la retrouvait noyée.

Ma question est la suivante : face à la dureté inhumaine de ces sauvetages récurrents, comment vos sauveteurs réussissent-ils à faire face à ce qui s'apparente à un non-sens ? Ces traversées n'en finissent pas, les migrants prennent des risques immenses et les réitèrent même après un naufrage. Comment vos sauveteurs réagissent-ils à cela ? Vous avez parlé de santé mentale, et je l'imagine fort bien, il faut une ressource personnelle et collective très forte pour résister.

J'ai ensuite des questions plus terre à terre. Entre la période d'avant 2015-2016, où les traversées étaient moins nombreuses, et aujourd'hui, vos sorties sont beaucoup plus fréquentes. On connaît les spécificités du financement de la SNSM et la forte solidarité qui l'entoure, mais je pense qu'il est nécessaire, comme vous l'avez dit, de renouveler le matériel. Quel est l'apport de l'État pour ces missions spécifiques ?

Enfin, les points de départ sont plus nombreux que par le passé, s'étendant de la Belgique à des zones beaucoup plus au sud. Comment la SNSM s'est-elle adaptée à cette évolution ?

M. Emmanuel de Oliveira. Madame la députée, vous m'interrogez sur la motivation des sauveteurs à repartir en mission malgré la dureté de celles-ci. J'y vois deux réponses. La première est la force du collectif à la SNSM. Bien sûr, c'est une somme d'individus, chacun avec ses souffrances et son vécu, mais ils se retrouvent au sein des stations dans une ambiance d'amitié très forte. Ils se connaissent tous, et lorsque l'un d'eux vacille, les autres le soutiennent.

À bord, l'esprit d'équipage est très fort ; chacun compte sur les autres. Je crois que c'est ce qui les soude et leur donne la force de partir ensemble. La deuxième raison, comme je l'ai dit, est que sauver une vie constitue une immense motivation. Quand ils rentrent chez eux en se disant : « Aujourd'hui, j'ai sauvé une personne, je peux mettre un visage sur elle », c'est formidable. C'est de là, je crois, qu'ils tirent leur courage.

Sur les moyens financiers, je l'ai dit brièvement, les missions liées aux migrants représentent 0,5 % du coût de fonctionnement de la SNSM. Pour nous, c'est absorbé dans notre budget global, et l'État ne nous alloue pas de moyens spécifiques pour cela. La SNSM est une association unique avec un budget national unique, et ces missions ne posent pas de difficulté financière particulière.

Quant à l'extension de notre zone d'action, elle va désormais de la frontière belge, où nous opérons de temps en temps, jusqu'à Fécamp, qui est la station la plus au sud à avoir été engagée. Nous observons un glissement progressif, avec de plus en plus de départs depuis la Somme et la Seine-Maritime. Cela ne nous pose pas de difficulté technique, car ces sauvetages ressemblent aux autres, même s'il y a plus de victimes. En revanche, cela nous oblige à former nos stations au sauvetage d'un très grand nombre de victimes, ce qui pourrait aussi être le cas lors d'un accident de ferry. Nous avons donc mis au point une formation spécifique de deux jours et demi, appelée Novimar (nombreuses victimes maritimes). Nous avons développé des techniques, formé des formateurs et nous organisons des exercices en conditions réelles, en mettant à l'eau plusieurs dizaines de personnes – en général des élèves de lycées maritimes – pour nous entraîner à les récupérer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aurais une demande de précision et une dernière question. Vous avez mentionné 20 % de fonds publics sur un budget de 75 millions d'euros. Pourriez-vous détailler cette part ? Par ailleurs, vous aviez dit que vous développeriez le sujet de l'intervention des sauveteurs de la SNSM pour la récupération des corps. Pourriez-vous expliquer leur mission dans ce cadre et préciser à qui les dépouilles sont ensuite confiées ?

M. Emmanuel de Oliveira. Concernant les 20 % de fonds publics, ils proviennent d'abord de l'État, qui nous versait autrefois 10,5 millions d'euros via le programme 205 des affaires maritimes. Depuis 2025, cette subvention a été réduite de 25 % pour les budgets 2025 et 2026. Nous avons cependant d'autres ressources étatiques, notamment des taxes affectées. La taxe additionnelle sur les engins motorisés de plaisance (TAEMP) nous rapporte un peu moins de 4 millions d'euros par an. Nous percevons également, par la loi, 5 % de la taxe sur l'éolien en mer territoriale, ce qui correspond à environ 400 000 euros par an et par champ éolien. Cette année, par exemple, nous avons perçu 1,8 million d'euros de cette taxe, ce qui compense partiellement la baisse de la subvention de l'État. Enfin, les régions et les départements cofinancent nos investissements en navires, qui représentent nos dépenses les plus lourdes. Traditionnellement, pour un navire neuf coûtant entre 2,5 et 3 millions d'euros, la SNSM finance la moitié, la région 25 % et le département 25 %. C'est une charge lourde pour ces collectivités, même si elle ne se reproduit que tous les trente ans, durée de vie de nos bateaux. Cependant, dans la conjoncture actuelle, beaucoup de régions et de départements ont du mal à poursuivre ce cofinancement, ce qui n'est pas le cas pour l'instant dans le Pas-de-Calais.

Sur la question des décès, nos sauveteurs sont d'abord des secouristes. Lorsque nous sommes déclenchés, nous ne savons pas si nous allons trouver des personnes décédées ou encore en vie. En secourisme, une personne est toujours considérée comme vivante, sauf si le corps est en putréfaction ou décapité. Dans les autres cas, nous considérons qu'elle est

potentiellement en vie. Donc, lorsque nous voyons une personne dans l'eau, même avec les voies respiratoires immergées, nous la sortons le plus vite possible. Pour cela, nous utilisons prioritairement des nageurs de bord, une spécialité que nous sommes les seuls à avoir développée en Europe, car les autres pays la jugent trop dangereuse. Nos nageurs de bord sont de bons nageurs, très bien équipés, et se jettent à l'eau, même de nuit dans les déferlantes, ce qui demande un courage étonnant. Leur arrivée a un effet rassurant sur une personne vivante en état de panique. S'ils trouvent une personne potentiellement décédée, ils la hissent le plus vite possible à bord du canot, où nous disposons de défibrillateurs et d'oxygène. Nous faisons tout pour la réanimer. Quand cela réussit, c'est merveilleux. Dans les autres cas, nous disposons maintenant de housses mortuaires dans lesquelles nous plaçons la personne si, manifestement, rien ne peut la réanimer. Une fois à quai, elle est prise en charge par le Samu, des ambulances spécialisées ou les pompiers.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci, amiral, pour cette audition, pour ce témoignage poignant et très instructif. Je tiens à vous remercier personnellement pour l'action que vous menez. Je vous saurais gré de transmettre aux 10 000 bénévoles et aux 140 salariés de la SNSM les remerciements de la représentation nationale pour leur action. Leur engagement est essentiel, et chaque vie sauvée est primordiale. Ils en sauvent tant chaque année que nous nous inclinons devant eux et les remercions pour leur dévouement.

La séance s'achève à quatorze heures.

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Stella Dupont, Mme Elsa Faucillon, M. Sébastien Huyghe,
Mme Catherine Rimbert

Excusés. - M. Charles Fournier, M. Jonathan Gery, M. Philippe Gosselin