

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 sauveteurs en mer bénévoles de la station de Dunkerque de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : Mme Céline Delannoy, M. Philippe Gichtenaere, M. David Godin, M. Jean-Marc Gosset, M. Frédéric Janssen, M. Alain Ledaguenel et M. Emmanuel Pelletier 2
- Présences en réunion 18

Mardi

7 avril 2026

Séance de 13 heures 30

Compte rendu n° 24

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

**Présidence de
M. Sébastien Huyghe,
*Président de la commission***



La séance est ouverte à treize heures trente-cinq.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci à vous sept de venir témoigner devant notre commission. Certains d’entre vous l’ont déjà fait dans le film documentaire *One by One*, réalisé en 2025 et diffusé par la chaîne régionale Wéo, malheureusement disparue depuis – je profite de cette occasion pour rendre hommage à son dirigeant, Jean-Michel Lobry.

À travers vous, je voudrais saluer l’ensemble des bénévoles qui sauvent des vies dans la Manche et dans la mer du Nord. Malheureusement, tout le monde ne peut pas être sauvé. La semaine dernière, deux personnes encore ont perdu la vie en tentant de rejoindre la Grande-Bretagne. Nous avons déjà reçu le président de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), M. Emmanuel de Oliveira, mais il nous paraissait important d’entendre des sauveteurs qui sont sur le terrain, confrontés au quotidien à ces drames humains.

Avant de vous donner la parole, je rappelle que l’article 6 de l’ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d’enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Céline Delannoy, M. Philippe Gichtenaere, M. David Godin, M. Jean-Marc Gosset, M. Frédéric Janssen, M. Alain Ledaguenel et M. Emmanuel Pelletier prêtent successivement serment.)

M. Alain Ledaguenel. Je vous remercie de nous recevoir pour parler d’une situation qui dure depuis des années et qui nous touche profondément.

Je suis capitaine de la marine marchande et j’ai exercé les fonctions de pilote à Dunkerque pendant vingt-cinq ans. Je préside la station de sauvetage de Dunkerque depuis vingt-cinq ans aussi.

Nous allons nous présenter tour à tour, puis nous répondrons aux questions que vous souhaitez nous poser. Bien sûr, nous avons également quelques idées à vous soumettre.

Mme Céline Delannoy. J’ai 39 ans. Je suis à la station de Dunkerque depuis huit ans. Parallèlement, je suis sapeur-pompier professionnel.

M. Philippe Gichtenaere. J’ai 70 ans. J’ai rejoint la station de Dunkerque en 1987 et embarqué en 1989. Je suis officier de marine. J’étais capitaine de remorqueur à Dunkerque, après avoir navigué plusieurs années au long cours.

M. David Godin. Je suis professeur d’EPS (éducation physique et sportive). Je suis entré à la SNSM à 17 ans, il y a trente-neuf ans, et j’ai rejoint la station en 2003. Je suis canotier.

M. Jean-Marc Gosset. Je suis né le 20 juillet 1959, à Valenciennes. Je suis retraité. Je suis à la SNSM depuis 2009, en tant qu’équipier conduite navigation, nageur de bord – jusqu’à mes 63 ans – et mécano.

M. Frédéric Janssen. Je suis maître-nageur sauveteur dans les piscines du Dunkerquois. Je suis canotier à la station de Dunkerque depuis vingt ans et sauveteur en mer depuis quarante ans. J’exerce les fonctions de canotier, chef de bord et patron en semi-rigide.

M. Emmanuel Pelletier. J'ai 58 ans. Je suis retraité depuis peu, après vingt-quatre ans de pilotage au port de Dunkerque. Patron titulaire du canot de sauvetage de la station depuis un peu plus de douze ans, j'ai été impliqué dès le début dans ces nouveaux sauvetages auxquels nous avons été confrontés malgré nous et qu'il a fallu gérer.

M. Alain Ledaguenel. La station de Dunkerque, que nous représentons, est la première concernée par la situation puisqu'elle est la plus proche de la frontière belge, mais les quatre autres stations de sauvetage des Hauts-de-France qui interviennent dans la Manche et la mer du Nord, c'est-à-dire Gravelines, Calais, Boulogne et Berck-sur-Mer, le sont aussi.

J'en profite pour saluer les sauveteurs de Berck-sur-Mer, qui font preuve d'un dévouement et d'une implication dans le sauvetage de la vie humaine en mer assez incroyables. Ils disposent d'un semi-rigide qu'ils doivent mettre à l'eau à chaque intervention, car il n'y a pas de port à Berck. Ils ont également un aéroglisseur pour aller récupérer les gens perdus au milieu des marais de la baie de Somme.

Nos engagements sont individuels, homme par homme, femme par femme. Ils demandent beaucoup de présence et de disponibilité. Ce n'est pas un métier, mais on apprend à le faire, grâce aux différentes formations proposées en fonction des spécialités. Ce que nous faisons nous touche au plus profond de nous-mêmes, puisqu'il s'agit de sauver des vies humaines, quelles qu'elles soient.

Nous répondons aux appels du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), c'est-à-dire du représentant du préfet maritime, voire du Premier ministre et du secrétaire général de la Mer. Nos actions concernent uniquement le sauvetage en mer : il est entendu que nous ne luttons pas contre l'immigration clandestine, Emmanuel de Oliveira l'a certainement précisé. Nous ne sommes pas là pour ça. Notre mission est de sauver les gens.

Nous avons de petits moyens, que je pourrais comparer à un véhicule du Smur (structure mobile d'urgence et de réanimation). C'est un petit bateau de 17,60 mètres, dans lequel est concentré un maximum de moyens techniques et de compétences humaines. Nous avons à bord par exemple des médecins ou des capitaines de la marine marchande, qui connaissent bien la géographie de la mer du Nord, très différente de celle de la Manche. Elle est difficile, car il n'y a pas d'eau. De ce fait, les moyens de l'État ne peuvent pas accéder à une grande partie du territoire car leur tirant d'eau, c'est-à-dire la partie qui est sous l'eau, ne leur permet pas de s'approcher.

Nos moyens sont rapides, légers et extrêmement bien dotés en compétences, ce qui leur permet de porter secours aux gens qui ont émis un appel de détresse vers le Cross. Nous pouvons nous rendre vite sur les lieux d'un naufrage, et éventuellement attendre que des moyens lourds, qui ne peuvent pas s'approcher ou qui sont très lents, viennent nous aider – encore une fois comme le véhicule du Smur peut intervenir en attendant que les gros véhicules des sapeurs-pompiers ou d'autres moyens lourds arrivent.

Quand l'appel du Cross sonne sur nos portables, nous sommes à bord dans le quart d'heure et nous appareillons dans les cinq minutes suivantes. C'est un temps de réactivité absolument remarquable, qui est pratiqué par toutes les stations, notamment dans les Hauts-de-France pour le secours aux exilés.

Tout cela a un coût. Les stations doivent non seulement entraîner et former leurs bénévoles et entretenir leur matériel, mais trouver de l'argent pour le faire. Depuis la crise migratoire – appelons-la ainsi –, notre budget annuel a beaucoup évolué. Nous devons trouver près de 90 000 euros par an sur le territoire. Nous ne touchons aucune aide, de personne. Nous n'avons aucune aide politique, ni du département, ni de la région. À un moment, le département avait émis l'idée de nous aider mais cela n'a fonctionné qu'une fois : depuis, ça bloque.

Se pose aussi la question du remplacement de nos moyens, qui vieillissent. Notre canot principal et les deux autres de Calais et de Boulogne atteignent ou dépassent les 30 ans d'âge. Ils ont en outre une capacité d'emport relativement limitée. Pour nous, récupérer quarante ou cinquante personnes est vraiment un maximum si nous ne voulons pas nous mettre nous-mêmes en danger. À quarante ou cinquante fois 80 kg, on arrive à 4 tonnes et notre stabilité peut être compromise, surtout si nous n'arrivons pas à contrôler les déplacements à bord. Nous demandons donc des bateaux adaptés au sauvetage de masse.

Comme nous avons été les premiers concernés, en 2019, nous avons mis au point des techniques de sauvetage de masse, qui ont d'ailleurs été adoptées par la marine nationale, voire d'autres administrations. La SNSM les appelle Novimar (nombreuses victimes en milieu maritime). Sortir quelqu'un de l'eau n'est vraiment pas facile – les sauveteurs qui sont ici pourraient vous en parler. Tenir 80 kg à bout de bras, ce n'est pas possible à deux : il faut être au moins trois. Quand il y a soixante personnes à sauver, on a de la chance quand tout se termine bien, sans drame et sans blessés. Nous ne pouvons pas les sortir de l'eau plus vite. C'est un par un, *one by one*.

M. le président Sébastien Huyghe. Pouvez-vous nous décrire une intervention type, du moment où vous êtes appelés jusqu'au moment où vous rentrez au port avec les migrants que vous avez secourus ?

M. Emmanuel Pelletier. Il n'y a pas vraiment d'intervention type. Quand on est appelé, on ne sait pas ce qu'on va trouver. On nous dit juste qu'il s'agit d'une opération de sauvetage pour les migrants, rien de plus.

Il existe deux sortes d'intervention. La première est assez récente : nous ne faisons ça que depuis deux ans. Il s'agit de se rendre sur place pour évaluer la situation, regarder le nombre de personnes, le pourcentage de brassières à bord, l'état de l'embarcation – si elle est bien gonflée, si elle risque de chavirer ou de couler, etc. Dans un premier temps, notre rôle se limite à ça. Ensuite, on nous demande de la suivre et de la sécuriser : ça c'est problématique, quand on a des métiers très prenants.

La vraie intervention, celle qui consiste à sauver des gens, commence aussi par une évaluation du nombre de personnes. On ne peut pas en récupérer quatre-vingts comme on en récupérerait vingt, parce que nous devons rester nous-mêmes en sécurité. Comme l'a dit Alain, le surpoids au-dessus de la flottaison peut entraîner des problèmes de stabilité. Ce sont des sujets un peu techniques qu'on apprend en marine marchande, mais il existe un vrai risque de chavirage de notre embarcation.

Des précautions énormes sont à prendre pour s'approcher d'un « small boat » qui est en surcharge, parce qu'un mouvement d'eau un peu trop important risquerait de le faire chavirer. S'il est seulement en panne moteur ou qu'il a perdu son hélice, cela se passe généralement bien. On s'approche et on le récupère. À Dunkerque, nous le faisons par l'arrière du canot pour canaliser le flux des naufragés qui sont embarqués : c'est le *one by one* – c'est aussi ce qu'on leur dit, pour qu'ils restent calmes et que nous ne nous fassions pas déborder par le nombre.

J'ajoute un troisième cas de figure, qui s'est produit le 18 juin dernier. Là, tout le monde était à l'eau – de mémoire, ils étaient soixante-dix-huit. Dans ce genre de cas, il n'y a vraiment pas de temps à perdre. Nous étions les seuls à pouvoir accéder sur zone. Le Cross m'ayant informé de la situation, nous étions suffisamment nombreux dans l'équipage et nous avons réussi à armer nos deux moyens, c'est-à-dire le canot tous-temps et notre semi-rigide. Comme ce n'était pas très loin, nous avons pu arriver sur place très rapidement. L'hélicoptère était déjà présent, ainsi que les semi-rigides des bâtiments de l'État qui, eux, ne pouvaient pas approcher à cause de leur tirant d'eau. Nous avons eu beaucoup de chance de sauver tout le monde. Nous avons récupéré cinquante-cinq personnes et le *Ridens*, qui est un navire affrété, en a récupéré vingt-trois – dont des blessés, des femmes et des enfants, comme c'est souvent le cas maintenant.

Quand on embarque des naufragés, l'urgence est de les ramener à terre. En fonction de leur état de santé, on demande la présence des pompiers, voire du Samu si nécessaire.

M. le président Sébastien Huyghe. Quel est le nombre de bénévoles à la station de Dunkerque ?

M. Emmanuel Pelletier. Nous sommes une trentaine dans l'équipage actuellement mais, comme dans toute association, il y a un noyau dur d'une douzaine de personnes qui sortent régulièrement. Les autres viennent de manière sporadique.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la moyenne d'âge ? Plus exactement, autour de la table, je vois des gens qui ont beaucoup d'expérience et un peu moins de jeunes.

M. Emmanuel Pelletier Nous sommes assez représentatifs de la moyenne d'âge !

M. le président Sébastien Huyghe. Réussissez-vous à attirer des jeunes ?

M. Alain Ledaguenel. Nous préférons avoir des bénévoles stables dans leur vie, qui habitent à proximité de la station et qui ont une certaine expérience de la vie en général, pas seulement du sauvetage. Ce sont des opérations mentalement assez dures à encaisser, et qui s'accumulent au fil du temps.

La plus jeune de nos bénévoles a 27 ans je crois et, à condition d'avoir les qualités physiques requises, on peut aller jusqu'à la limite d'âge supposée, qui est de 70 ans. Dans les faits, c'est plutôt 67 ans mais Philippe, ici présent, en a 70 : c'est un bel exemple de permanence de service.

Toutes ces personnes exercent dans la vie civile des activités très variées.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous récemment constaté une évolution dans la fréquence et la gravité des interventions ? Comment vos équipes vivent-elles leur répétition, dans des conditions humaines souvent très difficiles ?

M. Alain Ledaguenel. Je vais faire un petit retour en arrière. Nous avons commencé à nous rendre compte de ce qui se passait en mer en 2019, quand l'accès au tunnel et aux ferries est devenu quasiment impossible pour les migrants. Nous avons commencé à voir de petites embarcations tenter de traverser, souvent dérobées dans les ports de plaisance, notamment de petits pneumatiques – mais de marque européenne, donc tout de même assez solides. À l'époque, il n'y avait guère que nous, les cinq stations des Hauts-de-France, pour intervenir et porter secours à ces personnes qui tentaient une aventure désespérée.

S'est ajoutée à cela, en 2020, la crise du covid et nous nous sommes retrouvés un peu abandonnés, voire beaucoup. Par exemple il fallait que les membres de l'équipage soient vaccinés pour réaliser des opérations de sauvetage – nous avons perdu deux bénévoles qui n'ont pas voulu l'être –, mais pas moyen d'obtenir des doses, nous n'étions pas prioritaires ! Or si nous n'allons pas en mer, personne n'y va à notre place. Trouver de l'argent est également devenu plus compliqué, parce que nous ne pouvions plus organiser de manifestations publiques pour collecter des fonds.

C'est vraiment une chose qui m'agace. Je n'ai plus envie de faire la quête à la sortie des églises. Nous sommes malgré tout un service public. Nous avons besoin d'être aidés et ce n'est peut-être pas à nous de chercher des fonds.

Pendant la crise du covid donc, nous n'avions plus de sous dès début mars – donc plus de gazole. Heureusement, le préfet maritime de l'époque nous a entendus et a pu nous dépanner, de manière très personnelle, d'environ 2 000 litres. Ensuite, il a fallu se battre pour trouver d'autres solutions. Nous avons pu obtenir les fameuses doses de vaccin grâce aux médecins de la station mais pour le gazole, nous avons vraiment failli nous retrouver à sec.

Après cela, 2021 a été la plus grosse année pour le secours des migrants. La station de Dunkerque a secouru 738 personnes, non pas en un an mais en seulement quatre mois. En 2022, il y en a eu 599. Ensuite, le nombre a commencé à baisser car en 2023, l'État a mis à la disposition du Cross des navires capables de recueillir des naufragés. Le préfet maritime actuel nous promet d'avoir toujours six navires disponibles à la mer. Espérons. Toutefois, ces navires ne sont pas forcément adaptés à la géographie de la mer du Nord. Entre Calais et la frontière belge, il y a de nombreux bancs de sable, avec des fonds inférieurs même à zéro par endroit. Seules de toutes petites embarcations peuvent intervenir, d'où la nécessité de doter les stations de moyens adaptés aux conditions de sauvetage dans la mer du Nord française.

Les frontières maritimes franco-belge et franco-britannique montent jusqu'à près de 40 milles au nord-est. Une opération dantesque s'est déroulée le 4 octobre 2020. Je n'étais pas à bord : c'est Manu qui était le patron du jour et d'autres ici étaient présents. Ils ont mis une heure et demie pour se rendre sur place mais cinq heures et demie pour revenir tellement le temps était mauvais. Les vingt-quatre personnes ont néanmoins pu être sauvées.

Il nous faut des bateaux adaptés. Pour ce qui est du financement, nous sollicitons les collectivités territoriales, la région et le département. Par le passé, l'État participait par l'intermédiaire du siège de la SNSM, et nous apportions notre part. Un bateau qui convient aux missions de sauvetage de masse coûte environ 3 millions d'euros. Les stations de Dunkerque et de Gravelines sont très demandeuses de bateaux adaptés aux missions. Nous ne demandons pas des bateaux gigantesques : un 18 mètres environ, soit globalement comme aujourd'hui, mais avec une capacité d'emport supérieure, de manière à pouvoir faire monter à bord quatre-vingts personnes sans mettre en danger la vie des sauveteurs.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment les équipes vivent-elles ces interventions parfois difficiles ? Bénéficient-elles d'un accompagnement psychologique ?

M. Alain Ledaguenel. Structurellement, il n'y a rien de spécifique. Nous pouvons toujours nous adresser au Crapem (centre ressource d'aide psychologique en mer), qui se trouve à Saint-Nazaire. C'est une équipe de psychiatres et de psychologues très à l'écoute, mais les contacter relève d'une démarche personnelle. Si vous avez vu le film, vous savez que les gens restent très marqués par certains événements même cinq ou six ans après. Heureusement, outre le Crapem,

nous avons nos médecins de bord, une chirurgienne et un cardiologue extraordinaires, qui sont très attentifs, même s'ils ne le montrent pas. Sans être psychiatres ou psychologues, ils essaient de repérer certains signaux, par exemple dans les propos qui sont tenus lors de nos réunions hebdomadaires. Nous, nous pouvons passer à côté mais eux y font attention.

M. le président Sébastien Huyghe. Lorsqu'un nouveau bénévole vous rejoint, reçoit-il une formation spécifique ? Est-ce vous qui l'assurez, presque sur le tas ? La gestion du stress dans les situations difficiles est-elle abordée ?

M. Emmanuel Pelletier. Tout nouvel arrivant commence par passer un an sous observation de l'équipage, qui devra l'accepter. Ses connaissances techniques sont prises en compte, mais surtout sa capacité à partager l'esprit du groupe, ce qui est essentiel quand on part en mer dans des conditions météorologiques ou psychologiques difficiles, comme dans le cas d'opérations de sauvetage de masse.

Nous formons chaque nouvel arrivant en interne pour lui apprendre ce que nous savons du point de vue maritime et, selon sa profession, du point de vue médical. Au niveau national, la SNSM propose des stages de formation tant sur les aspects nautiques que sur le secourisme, puisque nous sommes tous censés être sauveteurs-secouristes. Pour ce qui est de la dimension psychologique, ce sont nos médecins qui gardent un œil sur nous. Il n'y a pas de préparation spécifique. Nous comptons sur l'esprit d'équipage.

M. le président Sébastien Huyghe. Parmi les différentes missions de la SNSM, quelle proportion représente le sauvetage des migrants ?

M. Alain Ledaguenel. Le dernier rapport du Cross Gris-Nez, qui fait le bilan de l'année 2025, montre que, même si les moyens de l'État ont été largement renforcés, la moitié des interventions concernant le sauvetage de la vie humaine en mer – pas seulement des migrants – est assurée par les embarcations de la SNSM. Pour notre station, sur trente-huit opérations de sauvetage, dix-huit auront concerné des « civils » et les autres des migrants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie d'être parmi nous. Toutes les personnes présentes ici – je pense pouvoir m'exprimer en leur nom – ont une grande admiration pour ce que vous faites au quotidien, que ce soit pour des gens de mer ou des personnes en situation d'exil. Que la préservation de la vie humaine soit votre priorité a quelque chose de particulièrement touchant dans la période que nous vivons. Merci pour ça.

Quand on est prof d'EPS ou pompier, comment fait-on pour concilier cet engagement bénévole très consommateur de temps avec son activité professionnelle, sans parler de sa vie familiale et personnelle ? Êtes-vous parfois obligés de prendre des congés, faites-vous du bénévolat au lieu de partir en vacances ?

M. David Godin. Il est arrivé qu'une alerte soit déclenchée pendant un cours d'EPS : dans ce cas-là, il est évident que je ne pars pas. Je ne peux pas laisser ma classe. Les interventions comme celle du 4 octobre, où on rentre à 7 heures du matin trop fatigué pour aller travailler, sont plus compliquées. Il faut essayer de négocier avec le proviseur pour lui expliquer la situation. Parfois, ça se passe bien. Parfois, ça se passe mal. J'ai déjà été convoqué une fois par un proviseur qui m'a demandé de faire la part des choses, en me signifiant que mon métier était professeur d'EPS. Dans certains lycées, des arrangements sont sans doute possibles. C'est une question de personne. Je ne sais pas ce qu'il en est

légalement, à part le fait qu'un enseignant ne doit pas laisser sa classe, quoi qu'il arrive. En tout cas, c'est toujours très compliqué. Nous sommes en permanence sur une ligne de crête. En tant que professeur, on ne peut pas être libéré.

Mme Céline Delannoy. Les pompiers n'ont pas de convention avec la SNSM. Donc, le boulot est prioritaire. Quand on part en intervention, on ne sait jamais pour combien de temps, contrairement à mon métier où l'on sait par exemple que cela peut tourner autour d'une heure. Là, on ne sait pas quand on va revenir donc il faut savoir allier les deux. Quand ça sonne à 5 heures du matin, je sais que je ne prendrai malheureusement pas le départ, parce que je travaille à 8 heures. Le travail passe avant tout.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour ceux qui ont encadré des bénévoles, avez-vous connaissance de métiers ayant mis en place des partenariats ou des systèmes de récompense de cet engagement, par exemple par des temps de congé supplémentaires ?

M. Alain Ledaguenel. De manière exceptionnelle, certains employeurs acceptent, à la demande du bénévole, de conclure un accord, mais c'est très rare. Ensuite, c'est de la responsabilité de chacun. L'un de nos médecins est cardiologue libéral : il ne peut pas planter son patient sur la table d'observation et lui demander de reprendre rendez-vous avec le secrétariat...

Cela devient très compliqué quand il s'agit de faire de l'accompagnement et de la sécurisation d'embarcations, car une opération peut parfois durer huit à dix heures. Manu a beaucoup de mal avec ce type de mission. Il est déjà arrivé que notre chirurgienne embarque à 4 heures du matin et qu'elle soit bloquée en mer, alors que son bloc était prêt pour 8 heures, avec le patient, l'anesthésiste et toute l'équipe ! Ce n'est pas possible, et cela a pour conséquence de réduire le nombre de gens disponibles. Nous avons une liste de gens disponibles sur une application : tout le monde est partant pour faire du sauvetage, à tout instant, mais dès qu'il est question d'accompagnement, elle se rétrécit. Ce n'est pas à nous de faire ça. Nous ne faisons pas de LIC (lutte contre l'immigration clandestine). Nous ne sommes pas là pour assurer la sécurité et la sûreté. En revanche, si une embarcation appelle au secours, nous serons présents et nous serons probablement les premiers sur place.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous arrive-t-il de ne pas pouvoir répondre à un appel, de ne pas partir pour une opération de sauvetage parce que vous ne disposez pas des ressources nécessaires ?

M. Emmanuel Pelletier. C'est arrivé exceptionnellement, alors que nous savions qu'il s'agissait d'un suivi de migrants. Il y a une vraie démotivation des canotiers sur ces missions.

Le Cross nous demande de nous rendre sur place juste pour évaluer la situation. Mais ensuite, il nous demande de suivre l'embarcation. Il y a une sorte de chantage : on nous dit que si un accident se produit et qu'on n'est plus là, ce sera notre faute. Pour ma part, quand je suis patron de l'embarcation, je refuse de faire de l'accompagnement. Les gens qui sont à bord ne peuvent pas planter leur métier juste pour ça, ce n'est pas acceptable. Évidemment, on resterait pour une opération de sauvetage.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pourriez-vous expliquer, pour que tout le monde le sache, ce qu'est l'accompagnement ?

M. Emmanuel Pelletier. L'accompagnement consiste à rester derrière le « small boat », qui avance à 3 ou 4 nœuds, juste au cas où il arriverait quelque chose. Généralement, nous sommes appelés quand ils partent de la plage de Malo et nous les suivons jusqu'à ce que nous soyons remplacés par un navire de l'État. Mais quand il y a beaucoup d'opérations simultanées et que le dispositif est saturé, aucun n'est disponible. Dans ce cas, nous les accompagnons jusqu'à la frontière anglaise et cela peut durer huit à dix heures. Nous l'avons fait très régulièrement. Le Cross essaye de ne plus nous l'imposer, mais il est parfois dépassé.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le Cross vous demande d'effectuer des missions qui ne correspondent pas à votre raison d'être et qui dépassent le cadre de vos interventions habituelles ? Est-il arrivé que des demandes aillent plus loin ? Par exemple, a-t-il déjà été demandé à un bénévole de la SNSM d'entraver un passage ou de crever un boudin ?

M. Emmanuel Pelletier. Absolument jamais. De toute façon, personne chez nous ne ferait ça, patron ou équipage. On fait du sauvetage, on n'entrave rien du tout.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question était une manière de vous le faire dire. Je vous remercie.

Tout à l'heure, vous avez évoqué la nécessité d'une stabilité émotionnelle chez les bénévoles. Pourquoi est-elle indispensable ? Cela revient à vous demander à quoi vous êtes confrontés. Certains événements doivent être plus marquants que d'autres. Dans le documentaire *One by One*, l'un des sauveteurs dit : « heureusement, ce n'est pas tous les jours comme ça ». Pouvez-vous nous expliquer à quoi vous devez faire face, au quotidien ou de manière plus exceptionnelle ?

M. Jean-Marc Gosset. Quand on part, on ne sait pas ce qu'on va découvrir. Il est donc compliqué de se préparer émotionnellement. En arrivant sur zone le 4 octobre 2020, par exemple, la situation est devenue dangereuse. Personnellement, je pense à ma famille. On se demande si on va rentrer, comme je l'ai dit dans le reportage. À l'époque, il n'existait aucune structure. Quand on rentre à la maison, c'est la famille qui nous entoure.

M. Philippe Gichtenaere. Je faisais du sauvetage depuis très longtemps, mais en 2019 ou 2020, nous avons été confrontés à des situations que nous n'avions jamais connues avant. On est surpris quand on fait du sauvetage de masse. Tout le monde parle des migrants sans vraiment savoir de quoi il s'agit et sans se rendre compte de ce qu'ils vivent. Il faut avoir été au contact des migrants, les avoir secourus, pour comprendre à quel point ils sont désespérés. Ils mettent leur vie entre nos mains, ils sont au bout du rouleau. On ne peut pas rester indifférent face à ça. Ce n'est pas possible. On peut trouver des enfants, de jeunes ados, des bébés, des mamans enceintes allongées au fond du bateau. Ça vous prend à la gorge. On n'est que des êtres humains.

Quand on entend parfois des bêtises sur les migrants, on se dit que les gens ne savent pas de quoi ils parlent, mais on reste un peu marqué par tout ça. On est des marins et on a l'habitude de prendre sur nous. Quand on rentre, on en parle entre nous et avec nos familles. Les gens ont du mal à comprendre.

M. Jean-Marc Gosset. Je voudrais préciser qu'il n'y a aucune émotion pendant l'opération. On reste concentré sur les gens qu'on doit sauver.

Un jour, alors que nous rentrions au port de Dunkerque, j'avais un gamin dans mes bras, qui ne bougeait pas. Ses larmes coulaient. Rentrer, c'est un échec pour eux. On n'y peut rien, nous on les a sauvés.

M. David Godin. Ce qui m'apparaît le plus souvent, c'est l'absurdité de la chose. Nous sommes un peu les Sisyphe de la mer. On prend cette charge, on aide ces gens, on fait au mieux notre travail, mais ça recommence sans cesse, voire ça s'accroît. À un moment, il est naturel de se demander quand nous allons être aidés, nous, les sauveteurs.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ressentez-vous parfois de l'hostilité, pas de la part de votre entourage proche, dont je comprends qu'il joue parfois le rôle de soupape, mais dans votre voisinage ou votre univers professionnel, quand vous dites que vous êtes sauveteurs bénévoles en Manche et en mer du Nord ?

M. Jean-Marc Gosset. En effet, certaines personnes nous reprochent d'y aller. Ils ne comprennent pas que c'est notre mission. J'ai voulu entrer à la SNSM pour donner sans recevoir. Ça paraît bête et d'ailleurs ça ne marche pas, parce que je ne reçois que du bonheur de la part de mes collègues. Quand on rentre, tout le monde appelle. On ne se laisse pas tomber. On ne reste pas une journée sans se voir, même s'il n'y a pas d'intervention.

M. Frédéric Janssen. Je vois de l'hostilité dans mon métier, puisque je suis maître-nageur et que les migrants viennent régulièrement à la piscine pour se laver lorsqu'ils ne peuvent pas le faire sur les campements : on sent une agressivité de la part d'autres clientèles.

Je voulais également revenir sur le fait que, quand on ramène les migrants à quai, ils sont généralement livrés à eux-mêmes. On les retrouve à attendre sous l'abribus. Parfois, la police est là, ou des associations. Parfois, il n'y a personne. Ils sont livrés à eux-mêmes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je suis désolée de cette question et mon objectif n'est pas de faire du pathos, mais les morts qui surviennent en mer sont l'une des réalités auxquelles vous êtes confrontés et également l'une des raisons d'être de cette commission d'enquête. Y êtes-vous confrontés régulièrement ? Comment vous y préparez-vous ? Que se passe-t-il lorsque vous recueillez à bord des personnes décédées ?

M. Emmanuel Pelletier. À Dunkerque, nous avons eu de la chance, nous avons été relativement épargnés. Nous n'avons été confrontés à cette situation qu'une fois, quand nous avons dû récupérer un noyé qui avait dérivé pendant plusieurs jours depuis le port de Calais. En revanche, d'autres stations, surtout celle de Calais, ont été engagées régulièrement pour récupérer des personnes décédées au milieu des survivants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans un rapport rédigé à la demande du secrétariat général de la Mer, un député préconise de « ériger une vraie force garde-côtes et exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières, qui s'éloignent du sauvetage en mer conduit par des bénévoles ». Pensez-vous que votre mission auprès des migrants s'éloigne de votre mission de sauvetage en mer bénévole ?

M. Alain Ledaguenel. Encore une fois, on ne fait pas de lutte contre l'immigration clandestine mais du sauvetage en mer. Notre engagement, à chacun et chacune d'entre nous, est de porter secours aux gens qui se trouvent en détresse en mer.

Il y a des traités internationaux. Lors du naufrage du *Titanic*, le 14 avril 1912, les associations d'États se sont rendu compte que rien n'était prévu pour porter secours aux naufragés en mer. Cela a donné les conventions de Hambourg et de Paris, par lesquelles les États riverains d'un littoral s'engagent à proposer, selon des modalités qu'ils définissent eux-mêmes, des moyens de sauvetage en mer. En France, dans la bande des 300 mètres, ils sont de la responsabilité du maire, qui peut éventuellement engager les sapeurs-pompiers. Au-delà, la fonction garde-côtes – puisqu'il n'y a pas de garde-côtes en France – est assurée par différentes administrations. La SNSM y participe dans la bande des 20 milles, c'est-à-dire entre 300 mètres et 20 milles au large – un peu plus à Dunkerque, parce que les frontières y sont un peu bizarres. Au-delà des 20 milles, ce sont les bâtiments des administrations de l'État qui interviennent, à commencer par la marine nationale, puis les douanes, les affaires maritimes ou la gendarmerie maritime.

Les Américains ont un corps de garde-côtes spécifique. Ils ont des bâtiments de grande taille sur lesquels sont représentées toutes les administrations – douanes, armée, etc. En France, nous faisons le contraire : le Cross décide des moyens adaptés à la mission qui doit être réalisée. C'est une mission garde-côtes, qui peut aller du sauvetage en mer – celui qui intervient dépend de la distance par rapport au rivage – jusqu'à la lutte contre les trafics illicites par exemple.

En tant que bénévoles, nous sommes bien dans nos bottes. On est bien dans ce qu'on fait, on se forme, on a des gens compétents dans tous les domaines – maritimes, médicaux et paramédicaux, techniques ou mécaniques. Depuis 200 ans – la SNSM existe depuis 1824 –, on fait le job comme il faut. Mais, en effet, la situation se complexifie et il faudrait sans doute qu'on soit davantage soutenu.

M. le président Sébastien Huyghe. Ceux que vous ramenez sur le sol français n'ont pas abandonné l'idée de passer en Grande-Bretagne. Vous arrive-t-il de sauver plusieurs fois les mêmes personnes ? Les reconnaissez-vous ? C'est le Sisyphe que vous avez évoqué tout à l'heure : après les avoir sauvés une première fois, vous êtes « obligés » de retourner en mer pour recommencer, parce que leur seul but est de passer en Grande-Bretagne.

M. Alain Ledaguenel. Je me souviens d'avoir secouru une famille avec trois enfants, dont une gamine magnifique, rayonnante une fois à bord. Elle faisait partie des vingt-sept victimes du 24 novembre 2021. On l'avait sauvée dix jours avant.

M. Emmanuel Pelletier. Dans la nuit de Noël 2024, on est parti à 2 heures du matin pour rentrer vers 10 heures je crois. On n'a pas ramené tout le monde, mais une quinzaine ou vingtaine de personnes qui ne se sentaient pas bien sur le « small boat ». Deux jours plus tard, le 27 décembre, on les a retrouvées alors qu'elles tentaient à nouveau la traversée. On sécurisait de nouveau l'embarcation et on les a suivies jusqu'aux eaux anglaises.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans les eaux anglaises, ce sont les Anglais qui prennent le relais ?

M. Emmanuel Pelletier. Oui, dès qu'ils arrivent à la frontière. Maintenant, tout le monde s'est adapté et des navires de la Border Force anglaise sont prépositionnés. Au tout début, c'étaient des navires de la RNLI (*Royal National Lifeboat Institution*), l'équivalent de la SNSM, qui venaient récupérer les naufragés. Une fois dans les eaux anglaises, ils n'essayent pas d'aller plus loin : ils appellent au secours pour être ramenés à terre rapidement.

Mme Soumya Bourouaha (GDR). Je vous remercie d'être présents aujourd'hui. Vous nous avez décrit des situations difficiles à imaginer et à comprendre. Je salue votre engagement et votre courage. Vous faites des choses extraordinaires, au détriment de vos vies professionnelles et familiales.

Quel est le nombre de bénévoles, dans les cinq stations des Hauts-de-France ? On m'a transmis le chiffre de 10 000, mais je suppose qu'ils ne sont pas tous sauveteurs.

Le financement de vos activités repose largement sur la générosité du public, puisque 74 % de vos ressources sont d'origine privée, dont 60 % qui viennent d'associations. Le sauvetage en mer, qui relève normalement de la responsabilité régalienne, dépend donc majoritairement de contributions privées, avec toutes les incertitudes qui en découlent. Or vous devez entretenir les bateaux, renouveler les équipements, former les équipages. Vos besoins sont importants et les investissements parfois lourds. Le modèle actuel vous paraît-il soutenable – je crois que non à l'écoute de vos propos –, notamment dans les zones comme le littoral du Nord, où les opérations de sauvetage se multiplient ? Considérez-vous qu'un renforcement de l'engagement financier de l'État serait nécessaire pour sécuriser vos missions dans la durée et vous permettre d'intervenir dans de meilleures conditions ?

M. Alain Ledaguenel. Nous savons que les finances de l'État ne se portent pas très bien. Théoriquement, il participe au financement de nos investissements. Les années précédentes, quand il fallait acheter un canot de sauvetage tous temps, le financement était supporté à hauteur d'un quart par le budget par l'État – par l'intermédiaire du siège de la SNSM –, un quart par le département, un quart par la région et un quart par nous. Il semblerait que ce modèle ne soit plus viable. Il faut donc trouver des ressources locales, mais les budgets des collectivités territoriales sont aussi très contraints.

Le département du Nord en effet est le plus peuplé de France, et doit supporter de grosses charges. De plus, le littoral dunkerquois ne représente que 40 kilomètres, alors que le département s'étend sur 250 kilomètres : compte tenu de sa géographie, il est donc plus tourné vers l'intérieur et la question du sauvetage en mer ne le préoccupait pas tellement jusqu'à présent. Cela changera peut-être. Nos élus locaux essayent de sensibiliser le président du département à notre financement.

Le temps des Hospitaliers sauveteurs bretons ou de la Société centrale de sauvetage des naufragés est révolu. On a trop de contraintes. Il faut former les gens, repasser les diplômes, maintenir les compétences à niveau. Tout cela représente des coûts qui ont explosé ces dernières années, en plus des besoins d'investissement. Or c'est une mission régalienne – je n'ai pas cité tout à l'heure la convention de Montego Bay, qui a entraîné la signature d'autres conventions sur le sauvetage par les États.

Nous côtoyons souvent nos amis britanniques et la RNLI, notre homologue, compte plus de 400 000 donateurs. En France, on en est très loin. Certes, la Grande-Bretagne est constituée d'îles et toutes ses frontières sont maritimes. Il faudrait néanmoins que nous réussissions à convaincre davantage. La SNSM s'y emploie et organise des campagnes publicitaires, mais cela ne suffit pas. Nous avons besoin d'engagements à long terme pour le renouvellement de nos moyens. Cela ne peut pas dépendre de la bonne volonté des gens.

Dans le Nord et le Pas-de-Calais, nous devons être à peu près 200 bénévoles répartis dans cinq stations qui couvrent 250 kilomètres de côtes. Le Finistère dispose de vingt-sept stations, même s'il est vrai que les côtes y sont très découpées et les risques différents. Votre

chiffre de 10 000 bénévoles concerne les 225 stations qui couvrent toutes les plages et côtes du littoral français, y compris ultramarin.

M. David Godin. Il me semble que les nageurs sauveteurs qui sont sur les plages sont comptés dans ce chiffre.

M. Alain Ledaguenel. Les nageurs sauveteurs sont des jeunes formés dans les centres de formation et d'intervention – il y en a un à Lille – un peu avant leurs 18 ans, de manière à être opérationnels à 18 ans. Ils sont répartis sur tout le littoral pour assurer la sécurité des plages. La SNSM prend part à cette mission – elle n'est pas la seule – et couvre environ 50 % des plages du littoral français. Ces jeunes ne sont pas bénévoles et sont rémunérés par les municipalités qui les accueillent. Cela fait du monde, mais ils ne sont pas comptés dans les bénévoles.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Merci pour votre présence et votre mobilisation au quotidien. J'ai participé à des maraudes sur le littoral et j'ai pu constater la situation dans laquelle se trouvent les personnes qui reviennent, souvent dans une relative indifférence.

Quelles sont vos relations avec les préfetures ou la police aux frontières ? Quel regard portent-ils sur votre présence ? Par ailleurs, comment devient-on bénévole pour participer à ces opérations de secours, éprouvantes à tout point de vue ? Enfin, vous avez fait référence à un cadre réglementaire adopté après le naufrage du *Titanic*. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet ?

M. Alain Ledaguenel. Après le naufrage du *Titanic*, le 14 avril 1912, le grand concert des nations a pris conscience du drame épouvantable qui s'était produit et a adopté des conventions comme celles de Hambourg, de Paris ou de Montego Bay qui contraignent leurs signataires à avoir une politique de sauvetage de la vie humaine en mer.

En France, la SNSM assure la sécurité dans une bande comprise entre 300 mètres du rivage et 20 milles au large. Au-delà, ce sont les moyens de l'État qui interviennent, aériens et de haute mer. Nous ne sommes plus concernés : avec des bateaux de 18 mètres, nous n'allons pas nous amuser à traverser l'Atlantique.

S'agissant des autorités, nous répondons aux ordres du Cross, qui est sous la responsabilité du préfet maritime. Pour nous, il s'agit du Cross Gris-Nez et du préfet maritime de Cherbourg, Benoît de Guibert, avec qui nous entretenons de bonnes relations. Il porte une attention particulière à l'activité des bénévoles de la SNSM. On ne demande pas de médaille ni de gratification, mais cette reconnaissance nous fait plaisir.

Les préfets civils ont un regard un peu différent, mais sont également attentifs à ce que nous faisons. Ils savent bien, comme le dit le Cross, qu'il y aurait de gros problèmes si nous n'étions pas là.

Les trois dernières années, le préfet de région, le sous-préfet et le préfet de la zone de défense m'ont demandé, en tant que président de la station, de faire connaître nos besoins. Pendant trois ans, un peu avant Noël, je suis allé leur dire que j'avais besoin de 3 millions pour un nouveau canot. Ils m'ont dit ah bon. Les collectivités locales, la communauté urbaine ou les sapeurs-pompiers eux aussi demandaient un tas de sous, mais ils les ont eus. Nous, nous n'avons jamais rien eu, jamais.

Je ne sais pas si vous souhaitiez évoquer le soutien financier des Britanniques à la lutte contre l'immigration clandestine : nous ne sommes pas concernés, puisque nous ne faisons pas de lutte contre l'immigration clandestine. En revanche, ils vont peut-être – si la France arrive à

signer l'accord – intégrer la notion de SAR, le *Search And Rescue* (recherche et sauvetage) dans leurs financements. Dans ce cas, si le siège de la SNSM s'y intéresse, nous pourrions peut-être récupérer quelque argent. Cela nous soulagerait. Comme tout un chacun, notre situation financière n'est pas brillante.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Et quels sont vos parcours ?

M. Alain Ledaguenel. Manu, Philippe et moi sommes des capitaines de la marine marchande. Nous avons travaillé dans le port ou les environs de Dunkerque. Si nous avions été médecins, nous aurions sans doute rejoint Médecins Sans Frontières mais en l'occurrence, nos compétences nous ont portés naturellement vers le sauvetage en mer. Personnellement, je l'ai fait aussi de manière professionnelle. J'avais 25 ans quand j'ai fait ma première intervention en tant que sauveteur en mer, à Saint-Malo.

Voilà pour les marins. Certains de mes camarades sont maîtres-nageurs, il y a aussi un rapport avec l'eau. En tout cas, c'est un engagement unique et personnel.

Mme Céline Delannoy. Je suis sapeur-pompier et c'est dans la continuité de mon métier. J'ai toujours été attirée par la mer – même si je n'ai pas forcément le pied marin ! – et je voulais élargir mon champ de compétences. Mais je ne viens pas du tout de la mer, je viens de Lille.

M. Alain Ledaguenel. Céline n'est pas le seul pompier professionnel parmi les bénévoles, et nous avons aussi des pompiers volontaires. C'est un gros avantage pour nous de les avoir à bord. Ils ont malheureusement l'habitude du secours à la personne humaine. Ils voient beaucoup plus de victimes que nous, ne serait-ce que sur les routes ; or, même si nous sommes formés aux premiers secours au meilleur niveau, il nous manque la pratique. Eux, l'ont. Quand on récupère des naufragés, ils interviennent rapidement et efficacement.

Mme Céline Hervieu (SOC). Merci pour votre présence et vos témoignages, qui sont d'utilité publique. À l'Assemblée nationale comme dans le débat public en général, les propos sur les migrations et les migrants sont parfois extrêmement violents. Ce sont des positions idéologiques, mais qui témoignent aussi, comme vous l'avez souligné, d'une profonde méconnaissance des drames qui se jouent. Pour cette raison, vos témoignages devraient être portés à la connaissance bien sûr des élus, mais aussi de l'ensemble de la société, car beaucoup de Français ignorent cette réalité.

Quelles relations entretenez-vous avec les autres associations de sauvetage en mer ? Vous arrivent-ils d'être plusieurs à intervenir pour une même opération de sauvetage, au risque d'avoir des difficultés de coordination ?

Vous êtes très concentrés sur votre mission pendant le sauvetage, mais réussissez-vous à entrer en relation avec les personnes que vous récupérez ? Je suppose qu'elles ne sont pas forcément francophones. Est-ce que vous communiquez en anglais ? Est-ce que des choses parviennent à se dire sur le chemin du retour ?

Enfin, n'ayant jamais vu directement d'opération, j'aimerais savoir comment les personnes que vous sauvez sont équipées. Ont-elles des gilets de sauvetage ? Même s'il peut y avoir de la confusion quand vous intervenez, les canots vous semblent-ils un minimum organisés, avec un leader qui encadre le groupe, des vivres, etc. ?

M. Emmanuel Pelletier. En dehors des moyens de l'État comme la gendarmerie maritime ou la douane, il n'y a pas d'autre organisation de sauvetage. C'est le Cross qui organise tout sauvetage et définit les tâches qui sont dévolues à l'un ou l'autre navire.

Lors du sauvetage, la priorité est d'essayer de maintenir le plus grand calme à bord. Embarquer cinquante personnes d'un coup est une opération très complexe. Si elle est mal conduite, nous nous mettons nous-mêmes en danger. On a établi des procédures – nous avons dû les inventer, parce qu'elles n'existaient pas – qui ne fonctionnent pas trop mal en pratique.

Quand on récupère les gens, on les embarque *one by one* – en effet, nous communiquons en anglais avec eux. Cela permet de les voir un par un et de les filtrer tout de suite. Les femmes et les enfants sont placés à l'intérieur du bateau. Ce n'est pas toujours facile quand il y a des familles, mais nous les séparons : on reste ferme à ce sujet. On regroupe les hommes à l'avant pour pouvoir continuer à travailler à l'arrière du canot. On repère ainsi s'il y a des blessés ou des urgences – je me souviens d'une femme enceinte qui n'était plus capable de marcher. Elle est tombée dans les pommes et il a fallu la porter.

Voir toutes les personnes une par une nous permet de faire un tri. On communique tant bien que mal. Quand il y a des enfants, certains ont appris le français dans les camps. Sinon, on leur parle en anglais. On essaye de savoir de quel pays ils viennent. Nous avons tous des enfants, et c'est toujours marquant d'en récupérer. On pense d'abord à ça et on essaye de gérer les familles en priorité.

S'agissant des leaders, il arrive en effet que des passeurs soient à bord. On les identifie parce que ce sont généralement eux qui tiennent le moteur ou qui sont à l'avant pour indiquer la direction avec leur téléphone portable. On les reconnaît plus ou moins, mais on ne peut rien prouver donc on ne dit rien. On les récupère comme tout le monde.

M. Alain Ledaguenel. Pour ce qui est des associations, il y a nos homologues britanniques de la RNLI, qui fonctionnent à peu près comme nous.

Le Brexit n'a pas arrangé les choses. Il y a cette fameuse frontière maritime au milieu du détroit – il est important de distinguer la Manche et la mer du Nord, qui ont leurs propres difficultés. On a de très bonnes relations avec la RNLI, mais on ne travaille plus ensemble comme on a pu le faire avant le Brexit.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Merci beaucoup pour votre engagement, votre courage et votre humanisme. Vous nous rappelez une évidence que certains ont oubliée ou contestent volontairement : une vie humaine est une vie humaine et, quelle que soit son histoire, d'où qu'elle vienne, on doit lui venir en aide. Votre témoignage démontre également que lorsqu'on veut aller quelque part pour sauver sa peau, on n'hésite pas à multiplier les tentatives malgré le danger. Aucun barbelé ne sera la solution.

Vous avez bien détaillé vos moyens budgétaires. J'ai compris que vous ne trouviez pas forcément normal que votre action relève intégralement du bénévolat. Si vous assurez une mission de service public, c'est bien parce que celui-ci est défaillant. La France a cette culture de s'appuyer sur des bénévoles, notamment chez les pompiers ou à la protection civile, mais, en l'occurrence, vous suppléiez totalement le service public.

Année après année, nous prenons à bras-le-corps ces questions de financement dans les batailles autour du budget – que nous ne sommes même plus autorisés à voter. Je reste convaincue que nous pourrions sans problème dégager les moyens financiers nécessaires : c'est la volonté politique qui manque.

Vous avez évoqué les difficultés que vous rencontrez pour obtenir une autorisation d'absence ou de la compréhension de la part de votre employeur, quand vous rentrez d'une nuit entière d'intervention et que vous n'êtes pas en état de travailler. N'y aurait-il pas un travail à faire du côté législatif ? Peut-être d'ailleurs y a-t-il déjà des dispositions concernant le statut de bénévole au sein de la protection civile ou des pompiers. En tout cas c'est à creuser.

Par ailleurs, un film montrant des gendarmes en train de lacérer un canot de sauvetage a été diffusé dans les médias en juillet 2025. Certaines associations y ont vu une volonté de communiquer sur un durcissement des pratiques. Vous est-il déjà arrivé de secourir des naufragés dont le bateau avait été lacéré ? Je sais que votre action se circonscrit au sauvetage en mer et que vous ne portez pas de jugements de valeur. Par conséquent, je vous demande juste si vous avez été confrontés à une telle situation.

M. Emmanuel Pelletier. Nous n'avons jamais vu d'embarcations lacérées. Si elles sont lacérées, *a priori* elles ne devraient plus pouvoir flotter ni atteindre la zone où nous sommes susceptibles de récupérer des naufragés.

M. Alain Ledaguenel. Les embarcations sont lacérées quand elles sont sur le rivage, avant de flotter. Dès qu'elles sont dans l'eau, les forces de l'ordre ne peuvent plus intervenir. Une nouvelle possibilité leur a quand même été ouverte pour intercepter les « taxi boats », qui arrivent par la mer, en ce moment plutôt du côté de la Belgique, et viennent sur les plages du département du Nord pour charger le maximum de personnes – parfois quatre-vingts. L'année dernière, on a vu des embarcations avec plus de cent personnes à bord, ce qui est complètement dingue – si on tombe sur une telle embarcation en détresse, on ne sait pas quoi faire. Les forces de l'ordre sont donc autorisées à intervenir et à les empêcher de continuer à embarquer du monde.

En revanche, cela ne se pratique pas en mer. Les ordres sont très précis. D'ailleurs, les gendarmes et les forces de l'ordre en général sont atterrés par ce qui passe, par toutes ces difficultés humaines. Ils ne vont pas intercepter les gens par plaisir. Si nous voulons que les Anglais signent la nouvelle mouture de l'accord de Sandhurst, il faut peut-être en passer par là. Je ne sais pas. Ce n'est pas moi qui m'occupe de ça.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous quelque chose à nous dire avant de terminer cette audition ?

M. Emmanuel Pelletier. Vous savez que nos moyens nautiques ont presque 30 ans et doivent être remplacés. J'aimerais insister sur le rôle du patron, qui est le mien au niveau de la station comme du canot de sauvetage.

La responsabilité du patron est toujours engagée. Il sera le premier à être inculpé en cas d'accident sur le bateau. Je ne sais pas où en est le rapport Bothorel, mais la protection juridique du patron est quelque chose d'extrêmement important pour nous. On prend des risques juridiques en commandant un canot de sauvetage.

Pour en revenir aux moyens, en tant que patron, j'aimerais vraiment disposer d'un navire adapté, de taille suffisante pour embarquer tous les naufragés – peut-être pas pour cent personnes, parce que le cas reste rare, mais cohérent avec nos missions.

M. le président Sébastien Huyghe. L'objet de cette commission d'enquête est de faire des propositions pour essayer d'améliorer la situation, et cela inclut les difficultés auxquelles vous êtes confrontés dans votre quotidien.

Au nom de la représentation nationale, je vous remercie pour le temps que vous nous avez consacré et pour votre action si essentielle. Je tiens à dire combien vous faites honneur à notre nation. (*Applaudissements de l'ensemble des députés.*)

La séance s'achève à quinze heures.

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Soumya Bourouaha, Mme Elsa Faucillon, Mme Céline Hervieu, M. Sébastien Huyghe, Mme Élisabeth Martin, Mme Danielle Simonnet

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