

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

1 7 <sup>e</sup>      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 conjointe, ouverte à la presse, de M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, et de M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez..... 2
- Présences en réunion..... 19

Mercredi

6 mai 2026

Séance de 13 heures

Compte rendu n° 35

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.** Après la visite d'une délégation de notre commission d'enquête au Cap Gris-Nez le 16 avril, nous avons décidé d'entendre dans le cadre plus formel d'une audition M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), et M. Olivier Drevon, directeur du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez.

Messieurs, je vous remercie pour l'accueil qui nous a été réservé au Cap Gris-Nez, et pour les échanges avec vous-mêmes et vos équipes lors de cette visite, qui ont été très éclairants pour nous.

Avant de vous céder la parole pour un propos liminaire, je précise que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct.

Je rappelle également que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

*(M. Jean-Pascal Devis et M. Olivier Drevon prêtent serment).*

**M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture.** J'aimerais en premier lieu présenter le rôle et les missions de la DGAMPA en matière de sauvetage en mer. C'est en effet à travers ce seul prisme du sauvetage de personnes en danger en mer que la DGAMPA est appelée à intervenir et à contribuer à la réponse apportée par l'État aux conséquences de l'émigration vers le Royaume-Uni et des drames humains qui l'accompagnent. La mission *Search and Rescue* (SAR) s'inscrit dans un cadre juridique opérationnel d'abord défini dans le champ international puis décliné dans les eaux sous responsabilité française, dans une organisation interministérielle et une coopération interservices.

Dans la droite ligne de la convention *Safety of Life at Sea* (Solas) de 1974, la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime dite convention SAR, signée à Hambourg en 1979, fixe les principes généraux et les obligations des États en matière de recherche et de sauvetage en mer.

Ces obligations consistent notamment à mettre en place les éléments de base d'un service de recherche et de sauvetage, c'est-à-dire un cadre juridique, une autorité responsable, l'organisation de ressources, des moyens de communication, une capacité de coordination des opérations et des processus d'amélioration du service, comme les actions de formation et les coopérations nationales et internationales. La finalité de ce dispositif est, je cite, d'apporter une assistance « à toute personne en détresse en mer [...] sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée ».

Dans la même logique, le texte de la convention prévoit – et c'est un élément majeur issu de la longue tradition de solidarité et d'assistance mutuelle entre gens de mer – que, au-delà des seules unités de sauvetage spécialisées, les États peuvent faire appel à tout autre moyen disponible pour prêter assistance. Cette notion de mutualisation des moyens et d'optimisation de leur emploi constitue l'un des axes fondateurs de l'organisation de l'action de l'État en mer.

La convention SAR implique enfin, pour les États qui acceptent de prendre la responsabilité de zones de recherche et de sauvetage, la création de centres de coordination du sauvetage maritime (*Maritime Rescue Coordination Centres*, MRCC) chargés de recevoir les alertes de détresse et de diriger les opérations. Les normes et les préceptes de la convention SAR sont déclinés en droit français, notamment aux articles L. 742-8 à L. 742-11 et R. 742-1 à R. 742-14 du code de la sécurité intérieure, mais aussi par des arrêtés, des instructions, des procédures opérationnelles, ainsi que dans les dispositifs relevant de l'organisation de la réponse de sécurité civile maritime, le plan Orsec, décidés par les préfets maritimes.

L'ensemble des éléments constitutifs d'un service SAR est défini dans ce corpus : le ministre chargé de la mer définit la politique générale en matière de recherche et de sauvetage (article R.742-2) ; la responsabilité des opérations appartient au préfet maritime, qui assure la coordination de la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours, publics et privés, en mesure de participer à ces opérations (article R.742-4) ; le préfet maritime dispose du concours des moyens navals et aériens relevant des administrations et des organismes de secours et de sauvetage agréés, et peut également faire appel à tout navire à la mer dans la zone de la détresse et solliciter tous autres concours (article R. 742-7) ; les Cross sont formellement désignés comme centres de coordination de sauvetage maritime au sens de la convention de Hambourg (article R. 742-6) ; les Cross assurent la permanence opérationnelle et prennent, sous la responsabilité du préfet maritime, la direction de toute opération de recherche et de sauvetage maritimes (article R. 742-11).

Dans cet ordonnancement, la DGAMPA arme un réseau de MRCC, les Cross, chargés de la direction des opérations SAR pour le compte du préfet maritime et sous sa responsabilité. La DGAMPA n'assume pas de fonction opérationnelle au niveau central mais assume un rôle d'organisation du service et de support des centres sur les plans budgétaire et ressources humaines, via les directions interrégionales de la mer (DIRM), qui sont nos services déconcentrés.

Permettez-moi d'illustrer de manière concrète cette mission de la DGAMPA par quelques éléments généraux sur le réseau des MRCC français. La France dispose de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive, ce qui en fait la deuxième puissance maritime en termes de surface sous juridiction. Elle est également, et c'est moins connu, en responsabilité pour la recherche et le sauvetage sur environ 24 millions de kilomètres carrés, correspondant aux *Search and Rescue Regions* (SRR). Pour assumer ses responsabilités, un réseau complet comprenant huit MRCC, un centre secondaire basé en Corse (*Maritime Rescue Sub-Centre*, MRSC) et un centre aéronautique et maritime (*Joint Rescue Coordination Centre*, JRCC) a été institué pour assurer la permanence et la capacité de réponse requises par la convention SAR de 1979, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Dans une logique d'optimisation, ces MRCC sont intégrés au sein de Cross, qui sont des centres opérationnels multi-missions chargés, outre le sauvetage, de la surveillance de la navigation et de la surveillance des pollutions marines.

L'ensemble mobilise 340 agents : 50 officiers des affaires maritimes, 250 officiers-mariniers et officiers de la marine nationale et 40 civils, techniciens et secrétaires, pour une masse salariale globale d'environ 25 millions d'euros par an, portée par le budget mer sur le budget opérationnel de programme (BOP) 217, y compris pour les personnels mis à disposition par la marine nationale.

Ces dix centres exploitent quatre-vingts sites, dont soixante-dix stations radio ou radar déportées, soit environ quatre cents équipements représentant un patrimoine technique valorisé

à 50 millions d'euros, ce qui implique une charge de 5 millions d'euros par an pour en assurer le maintien en condition opérationnelle.

Le budget alloué aux Cross en 2026 s'élève à 14,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 9,3 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits permettent d'assurer la maintenance des équipements, le fonctionnement courant, notamment les fluides et les télécommunications, qui sont un poste très important, le maintien et la sécurisation des systèmes d'information, ainsi que des opérations d'entretien lourd, par exemple la rénovation prochaine de la Tour du Stiff à Ouessant pour 3,7 millions d'euros, ou la réfection et l'extension du Cross Méditerranée pour 2 millions d'euros.

En termes d'activité, le nombre d'opérations dans l'ensemble des eaux sous responsabilité française s'élève à environ 15 500 par an, avec 90 000 personnes impliquées, dont 50 % de migrants, essentiellement dans la zone du Cross Gris-Nez, et nous déplorons approximativement 340 décès ou disparitions chaque année. En matière de surveillance de navigation (Surnav), 170 000 navires et 900 à 1 000 situations d'avaries ou de situations dégradées font l'objet d'un suivi. Entre 600 et 800 signalements de pollution sont réceptionnés par les Cross chaque année, la moitié faisant l'objet d'une vérification.

Les Cross ne disposent pas de moyens opérationnels d'intervention propres : en application des principes rappelés précédemment, ils ont en revanche la faculté, agissant au nom du préfet maritime dont le directeur du Cross est le représentant permanent, d'engager tout moyen public ou privé, civil ou militaire, français ou étranger adapté aux besoins opérationnels et en capacité d'intervenir.

J'en viens à la situation très particulière du détroit du Pas-de-Calais, plus largement de la SRR du Cross Gris-Nez, où des adaptations ont été rendues nécessaires pour répondre au mieux à une situation inédite au cours des cinq premières décennies d'existence du réseau des Cross. Depuis 2018, le nombre de candidats à la traversée de la Manche est en constante augmentation, et l'on note une diversification des modes opératoires et des pratiques délictueuses des organisations criminelles qui opèrent ce trafic d'êtres humains.

Le drame du 24 novembre 2021, qui a coûté la vie à 27 personnes, a révélé avec la plus grande brutalité la réalité des nouvelles stratégies mises en œuvre par les passeurs pour traverser. Des embarcations plus grandes, plus chargées, des risques de naufrages décuplés et des événements de plus en plus proches des côtes : cette évolution est particulièrement marquée depuis 2024. Le phénomène migratoire étant devenu structurel, il génère aujourd'hui plus de la moitié des opérations coordonnées par le Cross Gris-Nez et représente presque la totalité des personnes secourues ou impliquées dans sa zone de compétences.

Dans ce contexte, plusieurs adaptations du dispositif ont été mises en œuvre. Elles concernent aussi bien les techniques et procédures opérationnelles que le renforcement des capacités d'intervention en mer et du Cross lui-même. J'évoquerai ici surtout le dernier point, puisque les procédures d'intervention et de sauvetage sont de la compétence du préfet maritime et du Cross, et les questions capacitaires relèvent du secrétaire général de la Mer et des administrations intervenantes qui apportent leur concours à cette mission.

À la suite d'une réunion interministérielle tenue le 25 novembre 2022, et sur proposition de la DGAMPA, six postes supplémentaires ont été créés au Cross Gris-Nez : un officier et cinq officiers-mariniers, soit une équipe de quart complète, qui a pris ses fonctions en 2023. En 2024, un ETP supplémentaire a été alloué par la DGAMPA au Cross Gris-Nez.

Le Cross dispose ainsi d'un effectif de cinquante-cinq personnes, avec un état-major comportant deux officiers de plus que dans les autres centres. À titre de comparaison, l'effectif des Cross de Jobourg et Corsen s'élève à quarante-huit, et celui du Cross Étel à quarante et une personnes. Le nombre de jours de réserve alloués au Cross atteint 500, alors que la moyenne dans les autres centres est de 300 jours.

Sur le plan des moyens matériels, 1,5 million d'euros a été investi au Cross Gris-Nez depuis 2010, afin d'améliorer les conditions de travail, mais surtout de renforcer sa résilience et de s'adapter à l'évolution de son activité opérationnelle. Une refonte de la passerelle opérations a été menée en avril 2024 afin d'améliorer l'ergonomie des postes et d'augmenter le nombre de postes de renfort. Une salle de formation est disponible depuis avril 2025, et une refonte et une modernisation du réseau téléphonique viennent d'être finalisées le 30 mars, dans une démarche d'amélioration. Au total, les investissements sur les équipements techniques ayant un impact direct sur la mission représentent plus de 751 000 euros depuis 2020.

Au-delà des réponses immédiates qui ont pu être apportées, notamment l'adaptation des procédures, et celles qui ont été poursuivies ou mises en œuvre à très court terme, dont le renforcement des effectifs, la DGAMPA développe une approche de fond visant à améliorer de manière pérenne la résilience des Cross et leur capacité à absorber et traiter des crises majeures ou durables. En 2022, le secrétaire d'État chargé de la mer a initié une réflexion interministérielle en vue de moderniser le réseau des Cross pour répondre aux impératifs de résilience, de soutenabilité sur le long terme. Il s'agit du projet que l'on nomme « Cross de nouvelle génération ».

Nous allons prochainement célébrer le sixantième anniversaire des Cross, dont l'organisation a peu évolué depuis leur création. Un travail d'adaptation fonctionnel et organisationnel est en cours, afin de répondre de manière optimale aux nouveaux enjeux et aux exigences de sécurité civile, de sauvetage et d'assistance, mais aussi de surveillance des activités maritimes. En effet, les Cross font face à une activité toujours plus diversifiée, croissante dans un contexte de tension, avec un risque de rupture capacitaire.

Au terme de dix-huit mois de travaux interservices, impliquant les préfets maritimes, les services concernés, les DIRM et les directeurs de Cross, le secrétaire général de la Mer et l'état-major de la marine, quatre axes de réforme ont été identifiés, sous-tendus par un volet de modernisation de la gestion des ressources humaines.

Le premier axe vise à instituer un Cross fonctionnel par façade maritime, avec deux MRCC par façade. L'objectif est d'accroître la résilience en développant une capacité de transfert d'activité d'un site vers l'autre, de manière à être en mesure d'absorber des pics sans arriver à saturation sur un centre. Cela requiert une transversalité maximale dans la préparation à la mission. L'enveloppe administrative Cross englobera les deux MRCC de leur périmètre, mais la préparation, la formation, le support et les ordres d'opération seront mutualisés, ce qui facilitera le transfert des opérations d'un centre à l'autre.

Le deuxième axe consiste à créer un service d'appui au traitement de l'information maritime, de manière à être davantage capable d'absorber et de traiter l'ensemble des informations disponibles.

Le troisième axe se rapporte à la mise en place d'un service de soutien technique unique pour l'ensemble des Cross, d'harmonisation des matériels et d'entretien des compétences.

Enfin, le quatrième axe est la mise en place d'un service d'entraînement et de formation opérationnelle, qui s'appuiera davantage sur l'entraînement sur site, avec des salles de simulation, à l'image de celle récemment créée au Cross Gris-Nez. Ces salles permettront une formation continue plus efficace et plus simple à organiser que les stages effectués sur des sites lointains.

Une prochaine réunion du comité stratégique de pilotage de cette réforme est programmée au début de l'été. L'objectif est une mise en œuvre d'un réseau de Cross totalement rénovés en 2027.

Pour terminer ce propos liminaire, et au-delà de ces quelques éléments qu'il m'apparaissait utile de porter à votre connaissance quant au rôle et aux actions de la DGAMPA en matière de sauvetage des personnes en détresse en mer, je tiens à souligner toute l'importance que nous attachons au facteur humain dans la réalisation de ces missions complexes et dont l'issue n'est hélas pas toujours favorable. Celles et ceux d'entre vous qui se sont rendus au Cross Gris-Nez le 16 avril ont eu, je crois, l'opportunité de mesurer l'engagement et le professionnalisme qui animent les équipes du Cross.

Chacun est pleinement conscient des enjeux de chaque opération, dont aucune n'est banale ni simple. Et les difficultés qu'ils peuvent rencontrer, tout comme la satisfaction de contribuer de manière déterminante à sauver plus de six mille vies chaque année, forgent un esprit d'équipage qui lui-même renforce la capacité du centre à faire face.

**M. Olivier Drevon, directeur du Cross Gris-Nez.** Exerçant la fonction de coordonnateur de missions de sauvetage dans les Cross depuis vingt-quatre ans, j'ai été nommé directeur du Cross Gris-Nez en juin 2022. Auparavant, j'ai travaillé au Cross Jobourg, au centre de sauvetage de Polynésie française, au centre secondaire du Cross Méditerranée en Corse et au centre principal du Cross Méditerranée à Toulon.

Depuis juin 2022, j'agis au nom du préfet maritime dont je suis le représentant permanent sur la zone de responsabilité du Cross Gris-Nez. Celle-ci s'étend de la frontière belge au cap d'Antifer, au nord du Havre, au large de quatre départements : le Nord, le Pas-de-Calais, la Somme et une grande partie de la Seine maritime. Dans cette zone, le Cross assure les missions de recherche et sauvetage en mer, de surveillance de la navigation maritime dans le dispositif de séparation du trafic du détroit du Pas-de-Calais et de diffusion de l'information nautique.

Pour assurer ces missions, il dispose d'un ensemble d'équipements techniques installés sur site mais également répartis le long du littoral. Il s'agit de stations radioélectriques, de radars et de systèmes de réception d'alertes et de conduite des opérations.

L'effectif du centre est constitué d'une soixantaine de personnes : huit officiers qui assurent à tour de rôle la fonction de coordonnateur de missions de sauvetage, quarante officiers mariniers assurant la veille opérationnelle, la conduite des opérations et le soutien, six techniciens civils assurant la maintenance technique des équipements et un personnel administratif. Cet effectif permet d'assurer un fonctionnement du centre 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Une opération de sauvetage classique est déclenchée par le Cross à la réception d'une alerte de détresse ou d'éléments indiquant qu'une embarcation ou des personnes font face à un danger et ont besoin d'une assistance. L'alerte est reçue par téléphone, par radio ou par un

moyen satellitaire. Les éléments de l'alerte sont recueillis afin de définir la localisation de la détresse, le nombre de personnes impliquées, la nature de la détresse et sa temporalité. L'analyse de l'alerte conduit le coordonnateur de missions de sauvetage à définir les moyens les plus adéquats pour conduire l'intervention, à les engager et à les coordonner jusqu'au terme de l'opération.

Depuis 2018, le Cross est confronté à une nouvelle typologie d'opérations de sauvetage liées aux tentatives de traversée de la Manche, de la France vers le Royaume-Uni, par des personnes migrantes embarquées sur des semi-rigides de fortune, de plus en plus surchargés.

Tous les signalements d'embarcations de migrants reçus au Cross sont traités au titre de la recherche et du sauvetage en mer dans un contexte opérationnel particulier.

Nous sommes en effet confrontés au refus d'assistance des personnes se trouvant à bord de ces embarcations, qui ne souhaitent pas être secourues par les moyens de sauvetage français avant d'avoir atteint les eaux britanniques. Elles ne demandent donc assistance qu'en dernier recours lorsque leur situation est déjà très dégradée.

Les embarcations gonflables sur lesquelles elles naviguent sont sous-motorisées et présentent une fragilité structurelle : dégonflement des boudins, rupture du plancher ou du tableau arrière sous la pression du nombre d'occupants ou des conditions de mer. En outre, elles sont de plus en plus surchargées, puisque nous dénombrons en moyenne 67 personnes à bord en 2026, contre 63 en 2025 et 54 en 2024, de plus en plus d'embarcations dépassant les cent personnes à bord, certaines en état de grande vulnérabilité : nourrissons, femmes enceintes, ou encore personnes âgées.

Malgré l'absence d'équipements d'aide à la flottabilité individuelle, les embarcations empruntent une voie particulièrement périlleuse, perpendiculaire au flux de trafic des gros navires de commerce, ce qui entraîne un risque de chavirement ou de dégradation brutale de la flottabilité. Les embarquements ont lieu depuis le rivage, ce qui oblige parfois les personnes à s'immerger dans l'eau voire à attendre afin de tenter de se hisser, souvent tous en même temps, à bord de l'embarcation. Les départs sont observés toute l'année, dès que le vent est faible mais avec le risque de conditions météorologiques changeantes, de forts courants de marée, d'une visibilité parfois mauvaise et d'une température de l'eau très basse.

La dangerosité de ces trajets est susceptible de surmobiliser le dispositif permanent de sauvetage coordonné par le Cross, au risque de le saturer, et de mettre en tension les capacités d'intervention des moyens de sauvetage, étant donné que soixante-dix personnes au maximum peuvent embarquer sur un canot tous temps de la SNSM. Les opérations de sauvetage peuvent durer jusqu'à une vingtaine d'heures. Lors d'une journée favorable aux traversées, les alertes se multiplient, et jusqu'à trente opérations sont lancées, sans interruption durant 48 heures, malgré l'insuffisance de fiabilité des informations reçues, notamment s'agissant de la localisation de l'embarcation ou du nombre de personnes à bord.

Pour faire face à cette situation, le Cross a été soutenu en termes de moyens humains et techniques, à la faveur de l'affectation de personnels supplémentaires permettant d'adopter une organisation souple et adaptée aux pics d'activité, de la mise à disposition de crédits permettant la refonte de la salle opérationnelle, de l'amélioration de son ergonomie et de la mise en place de postes de travail supplémentaires ainsi que la création d'une salle de formation et d'entraînement.

En parallèle, les moyens à la disposition du Cross pour intervenir sur ces opérations ont été renforcés. Un dispositif de sauvetage à six navires, trois navires affrétés et trois navires des administrations de l'action de l'État en mer, de capacités et de caractéristiques complémentaires permettant d'apporter une réponse efficace et adaptée aux particularités géographiques de la zone, a été déployé. En période estivale, le Cross recourt à un drone et bénéficie d'un soutien nocturne de l'avion affrété par le ministère de l'intérieur. Un travail de connaissance mutuelle avec les navires professionnels de la zone, et notamment avec les ferries, a été engagé et du matériel de sauvetage et d'aide à la flottabilité a été acquis par l'ensemble des moyens concernés par la mission.

Enfin, le Cross travaille en permanence à adapter ses procédures et son organisation à cette typologie d'opérations. Une doctrine opérationnelle visant à organiser la réponse efficace à un naufrage massif a été créée. Elle prévoit de fixer la situation, de secourir les naufragés, de les prendre en charge médicalement et de rechercher sur la zone de naufrage.

La coopération avec les services terrestres pour le sauvetage et l'accueil à terre des naufragés a été renforcée. Les principes de l'aide médicale en mer ont été adaptés aux caractéristiques de ces opérations, dont la cinématique est rapide. Nous avons procédé à la refonte de la documentation opérationnelle et de la formation des personnels de quart et des officiers. Des échanges permanents durant les opérations et des retours d'expérience permettent d'affermir la coopération entre le Cross et le MRCC de Douvres. En outre, des exercices avec échanges de personnels sont organisés entre les deux centres. Un chapitre dédié a été ajouté dans le plan Orsec maritime de la façade, sous l'égide de la préfecture maritime, et des comptes rendus sont dorénavant remis de manière systématique aux autorités, ainsi que des retours d'expérience internes.

Soyez assurés que l'état-major et les équipes opérationnelles du Cross Gris-Nez, avec le soutien de la DGAMPA et du préfet maritime, sont pleinement engagés, jour et nuit, pour conduire ces opérations difficiles dans le contexte exigeant qui vient de vous être présenté. Même si nous avons des moments de doute où nous sommes sous pression, mes équipes sont fières du devoir accompli. Le sauvetage des vies humaines en mer est une mission gratifiante qui les motive beaucoup malgré les drames récurrents sur ces opérations singulières.

**M. le président Sébastien Huyghe.** J'aimerais, au nom de notre commission, commencer par remercier l'ensemble des personnels qui, très régulièrement, sauvent des vies en mer. Malheureusement, on a des drames à déplorer.

Je voudrais aussi avoir une pensée pour deux personnes décédées dans la nuit de samedi à dimanche près de Neufchâtel-Hardelot dans une tentative de traversée de la Manche. Pour les habitants des Hauts-de-France, Neufchâtel-Hardelot et Le Touquet sont des stations balnéaires. Pour ces deux jeunes femmes, âgées d'une vingtaine d'années, c'est le lieu de la fin de leur vie. D'après les informations que j'ai pu obtenir, elles se trouvaient sur un bateau surchargé, en perdition, et sont probablement mortes asphyxiées. Trois personnes ont été grièvement blessées. Je ne peux qu'imaginer la panique à bord. Je pense que les personnels du Cross ont été à la manœuvre cette nuit-là.

Ma première série de questions porte sur la doctrine opérationnelle appliquée lorsqu'une embarcation est signalée dans le détroit du Pas-de-Calais. À partir de quel moment une mission de surveillance devient-elle une mission de sauvetage ? Êtes-vous parfois confrontés à des situations de désaccord avec les autorités britanniques sur les modalités de la prise en charge d'une embarcation en difficulté ? Comment ces désaccords sont-ils surmontés ?

Enfin, existe-t-il dans votre doctrine et vos pratiques opérationnelles des marges d'interprétation susceptibles de différer ou de prioriser certains types d'interventions ? Je pense notamment au cas où des appels concernent plusieurs embarcations en même temps. Il arrive aussi que plusieurs personnes à bord de la même embarcation vous appellent. Comment se déroule le processus pour déterminer que plusieurs appels proviennent d'un même bateau, sachant que ces appels se font souvent à l'insu des autres personnes à bord qui, comme vous l'avez dit, ne souhaitent pas d'assistance tant que le bateau n'est pas dans les eaux britanniques ? Comment procédez-vous dans ces situations ?

**M. Olivier Drevon.** Le principe défini dans notre doctrine opérationnelle impose que chaque embarcation qui nous est signalée soit mise sous surveillance. Une fois qu'une embarcation est détectée, nous évaluons sa situation. Certaines embarcations sont à l'évidence dangereuses, d'autres sont bien gonflées et le nombre de passagers est raisonnable. En fonction de ces éléments, nous définissons des priorités de surveillance.

Nous basculons de la surveillance au sauvetage selon ce que nous indiquent les moyens sur zone et les appels des personnes à bord. Il arrive que nous recevions des appels de personnes paniquées à bord, mais nos éléments d'appréciation nous montrent que ces appels sont motivés par une peur bien compréhensible sans que l'embarcation soit en situation de péril immédiat. Fréquemment, les moyens sur zone, qui surveillent les embarcations, assistent au naufrage et mettent aussitôt tout en œuvre pour extraire les personnes de ce milieu très hostile qu'est l'eau froide de la Manche. Il s'agit, finalement, d'une opération de sauvetage classique.

Concernant la coopération avec les autorités britanniques, l'organisation est très claire. De chaque côté de la Manche, dans chaque zone de responsabilité, se trouve un coordinateur de mission de sauvetage, le coordinateur français exerçant au Cross Gris-Nez. Ces deux personnes échangent en permanence et se soutiennent, ce qui évite tout désaccord. Lors d'une opération de sauvetage, un message est diffusé à tous les navires de la zone, si bien que Français et Britanniques sont instantanément informés. Si le Cross Gris-Nez mène l'opération, les Britanniques proposent leur aide et réciproquement, parce que nous avons la même et unique préoccupation, qui est d'apporter assistance à des personnes en danger. Les textes prévoient d'ailleurs que, dans un souci d'efficacité et après concertation, une opération de sauvetage dans les eaux françaises soit coordonnée par les Britanniques, et inversement.

Concernant les marges d'interprétation pour prioriser les interventions, cela rejoint ce que j'ai exposé précédemment. En fonction de tous les éléments que nous avons sur ces embarcations, nous positionnons notre dispositif permanent de sauvetage. Nous le repositionnons en permanence pour être en mesure d'intervenir. Avec six navires permanents pour parfois dix départs, nous ne pouvons pas affecter un navire en permanence à chaque embarcation. En revanche, nous allons trouver des moyens supplémentaires, aériens par exemple, et réévaluer constamment notre dispositif. Si une embarcation bien gonflée compte 20 personnes, nous pouvons mettre un petit navire à proximité. Si une autre en compte 95, nous prépositionnerons un gros navire. Nous réajustons en permanence ce dispositif pour être en mesure d'intervenir immédiatement en cas de naufrage.

Enfin, il arrive que personne à bord n'appelle, et d'autres fois, cinq ou dix personnes de la même embarcation appellent. L'objectif est de déterminer la provenance des appels, et pour cela nous recourons à des techniques qui ne font pas partie des modes opératoires habituels des centres de sauvetage, puisque nous faisons appeler les personnes sur notre numéro d'urgence afin de les géolocaliser et de déterminer si plusieurs appels viennent d'une même embarcation. Dans ce cas, si un moyen de sauvetage se trouve à proximité, nous lui signalons

ces multiples appels et lui demandons un point de situation. En fonction de son retour, nous mettons en œuvre les moyens adaptés.

**M. le président Sébastien Huyghe.** Vous l'avez rappelé, certaines personnes à bord ne souhaitent pas d'assistance, parce qu'elles ne veulent pas mettre un terme à la traversée, quand d'autres le réclament. Cette divergence est susceptible de générer des tensions à bord. Comment vos équipes gèrent-elles ces situations ?

**M. Olivier Drevon.** Il s'agit en effet d'une difficulté à laquelle sont régulièrement confrontés les moyens de sauvetage. Parfois, des personnes manifestent le souhait d'être secourues, extraites de l'embarcation, quand d'autres refusent de s'arrêter, à commencer par celui qui tient le moteur. Gérer cette situation réclame de la part des moyens de sauvetage un certain tact pour faire comprendre que des personnes à bord ont peur et souhaitent quitter l'embarcation. La plupart du temps, ils parviennent à convaincre ceux qui veulent continuer de laisser débarquer ceux qui le souhaitent.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Existe-t-il des zones en mer où aucun appel téléphonique n'est possible ?

**M. Olivier Drevon.** Il en existe, mais pas dans la zone du Pas-de-Calais. Globalement, les appels passent correctement. Du fait de la proximité avec l'Angleterre, les Britanniques peuvent recevoir les appels que nous n'aurions pas captés. Dans cette zone assez resserrée, nous n'avons pas de problème sur ce point.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** J'aimerais savoir si des normes réglementaires imposent la présence à bord des navires de sauvetage de certains équipements : matériel médical, vêtements de rechange ou de survie, etc. Je parle évidemment des navires spécifiquement affrétés pour les opérations de sauvetage, et non des navires privés qui se trouveraient à proximité.

**M. Olivier Drevon.** Il s'agit de navires de commerce, qui embarquent une dotation médicale destinée à l'équipage. Cependant, ils disposent d'équipements renforcés pour faire face aux situations d'urgence, notamment du matériel de premier secours, de l'oxygène médical, de gilets de sauvetage et de vêtements.

L'Abeille Normandie, par exemple, emporte un magasin de vêtements donnés par des associations et des particuliers, qui permet aux personnes secourues, une fois à bord, de se changer avec des vêtements secs, ce qui est important car le premier motif de secours est l'hypothermie.

**M. Jean-Pascal Devis.** En complément de la convention SAR de Hambourg, un manuel technique pour les recherches et le sauvetage aériens et maritimes (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue, Iamsar*), édité conjointement par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale de l'aviation civile, précise les principes d'organisation du sauvetage et les procédures pratiques à mettre en œuvre. Il est composé de trois volumes. Le premier, à la rédaction duquel la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont largement contribué dans les années 1970, est destiné aux États pour la mise en place de leur service SAR. Le deuxième volume s'adresse aux unités d'intervention dédiées et comporte un certain nombre de principes techniques relatifs aux équipements et aux modes opératoires. Le troisième volume, qui est pour l'essentiel un résumé des deux premiers, est obligatoirement embarqué à bord des navires privés susceptibles d'apporter un concours à la

demande d'un centre de coordination. Il s'agit d'un guide qui leur permet de s'insérer dans un dispositif de sauvetage.

En droit français, l'article R.749 du code de la sécurité intérieure précise que « chaque unité de sauvetage doit être composée du personnel et dotée du matériel approprié à l'accomplissement de sa mission en application des chapitres 1<sup>er</sup> et 2 de la Convention internationale de Hambourg ».

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Monsieur Devis, vous avez souligné dans votre introduction que le naufrage de novembre 2021 avait mis en évidence une évolution des pratiques des passeurs. Cet épisode a-t-il également révélé une inadaptation ou une insuffisance des moyens du Cross pour faire face à ces évolutions ? Considérez-vous que le Cross dispose des moyens humains et financiers suffisants et adaptés pour faire face à la situation actuelle ?

**M. Olivier Drevon.** Je précise que je suis arrivé au Cross Gris-Nez l'année suivant le naufrage, en juin 2022. Toutefois, je sais que cet événement dramatique a été le déclencheur d'un certain nombre de mesures destinées à donner au Cross la capacité d'être encore plus efficace dans le traitement de ces opérations. Nous avons bénéficié du renfort en personnel évoqué par M. Devis, ce qui m'a permis de mettre en place une organisation plus agile et à même de monter en puissance.

En outre, nous pouvons compter sur les moyens du service départemental d'incendie et de secours (Sdis) et du centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (Codis), qui ont adapté leurs procédures au type de situation auquel nous sommes confrontés. Cela nous permet, depuis quatre ans, d'y faire face.

À mon arrivée, en 2022, les embarcations n'étaient relativement pas trop chargées. Depuis l'année dernière, on voit régulièrement des bateaux embarquer plus de cent personnes à bord, ce qui nous impose une adaptation permanente. L'embarquement sur la plage est déjà périlleux, avec une petite foule qui se bouscule pour monter à bord, et le drame de Neufchâtel-Hardelot que vous avez évoqué, monsieur le président, l'illustre tragiquement.

**M. Jean-Pascal Devis.** Le drame de 2021 a été un facteur d'accélération d'une adaptation permanente, davantage qu'un facteur de prise de conscience d'une inadaptation. Il importe d'appréhender le fonctionnement des Cross depuis l'origine de ce dispositif. Les Cross ont toujours été dans une logique d'adaptation aux situations. L'évolution des équipements, des formations, des procédures s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. Les renforts en personnels sont intervenus après et en lien avec la crise migratoire. En revanche, les évolutions en termes de matériel avaient été engagées auparavant dans les Cross. Aussi, pour répondre précisément à votre question, madame la rapporteure, je dirais que nous ne constatons pas tant une inadaptation que des possibilités d'amélioration. Dans le fonctionnement et la gestion des opérations, nous cultivons le doute, ce qui nous incite constamment à revoir notre dispositif, y compris en cours d'opération.

La démarche Cross de nouvelle génération, que j'ai mentionnée dans mon propos introductif, a été initiée en raison des évolutions de l'activité maritime. Elle s'appuie sur l'idée que l'augmentation des effectifs serait vaine sans une réflexion sur l'adaptation. Celle-ci ne concerne pas seulement l'évolution des modalités de traversée de la Manche par les migrants, mais aussi le dérèglement climatique, qui cause des tempêtes en plein été, dont les répercussions sont sensiblement différentes en raison de la présence en mer de bateaux de plaisance. Ainsi,

les Cross qui étaient configurés pour une saison estivale de juillet à fin septembre le sont désormais pour une saison qui s'étend d'avril-mai à octobre-novembre.

La démarche dans laquelle nous sommes engagés ne vise pas à trouver une solution miracle. Par définition, une démarche suppose une logique de mouvement, de progression vers davantage d'efficacité compte tenu des moyens dont nous disposons. Il en va de même pour l'organisation du réseau des Cross et des MRCC. Nous nous efforçons, plutôt que d'augmenter les effectifs sans autre considération, de réfléchir à une meilleure coordination entre les centres, de manière à mieux répartir la charge de travail et mieux absorber les pics d'activité ou de tension qui sont liés essentiellement, pour ce qui concerne les traversées de la Manche, à la durée des opérations.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Lors de nos échanges du 16 avril, vous m'aviez indiqué que l'enquête administrative annoncée par le secrétaire d'État à la mer, Hervé Berville, n'avait finalement pas été diligentée. En revanche, un retour d'expérience avait été effectué après le naufrage de novembre 2021. Je sais que vous n'étiez pas encore en fonction ni l'un ni l'autre, mais pourriez-vous décrire, dans les grandes lignes, les éléments qui ressortaient de ce retour d'expérience ? J'imagine qu'un document existe, auquel cas nous vous demanderons de le transmettre à la commission d'enquête.

**M. Olivier Drevon.** Un compte rendu d'opération après ce naufrage avait été rédigé par le directeur du Cross de l'époque, et transmis aux autorités organiques et opérationnelles. Je ne peux pas m'exprimer plus précisément sur ce sujet, car je n'ai pas vécu cette opération, et surtout, une procédure judiciaire est en cours.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Ma question ne portait pas sur d'éventuelles responsabilités pénales du Cross, mais sur les changements effectifs qui se sont produits à la suite du naufrage de novembre 2021.

**M. Olivier Drevon.** Les principales évolutions se rapportent surtout aux effectifs supplémentaires, à la réorganisation du quart opérationnel, au renfort du coordonnateur de mission de sauvetage, et à la mise en place de postes supplémentaires au poste de contrôle des opérations, afin d'être en mesure de recevoir davantage d'appels et de traiter davantage de situations.

Depuis mon arrivée au Cross, j'ai dû malheureusement gérer un certain nombre de naufrages. Un retour d'expérience est effectué après chacun d'eux, de manière à évaluer ce qui a fonctionné et ce qui reste à améliorer. Ce retour d'expérience est adressé aux autorités organiques et opérationnelles, et diffusé en interne. Il donne lieu à des actions de formation des personnels ou à des adaptations de doctrines. Je pense par exemple aux taxi-boats, un phénomène qui a surgi après mon arrivée.

Auparavant, les embarcations étaient moins chargées, mais plus nombreuses. Aujourd'hui, elles sont moins nombreuses mais beaucoup plus chargées, et la phase d'embarquement depuis la plage, comme je l'ai indiqué, est extrêmement accidentogène. Nous avons dû nous adapter, avec le concours du Codis et du Sdis, et modifier nos procédures afin de réagir efficacement face à ce nouveau mode opératoire.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Monsieur Devis, pouvez-vous confirmer qu'un retour d'expérience a été effectué à la suite du naufrage de novembre 2021 ?

Monsieur Drevon, depuis que vous êtes en poste, à combien de reprises, dans le cadre d'une enquête post-nauffrage, a-t-il été demandé au Cross de fournir les *Situation Reports* (Sitrep) ou les enregistrements audios ? Pour quel type de naufrage cette demande vous a-t-elle été faite ?

**M. Olivier Drevon.** Dès lors qu'un naufrage entraîne le décès d'au moins une personne, une procédure judiciaire est ouverte, et le Cross fournit, sur réquisition, l'ensemble des enregistrements : les Sitrep, les conversations téléphoniques, les conversations radio, tout ce qui est en lien avec l'opération.

**M. Jean-Pascal Devis.** Je n'étais pas, moi non plus, en poste au moment du naufrage de 2021, et la seule chose que je puis vous dire, c'est que le rapport interne consécutif à ce drame n'a pas conduit à des sanctions.

Après une opération de sauvetage, une enquête judiciaire est éventuellement ouverte, à la main des équipes d'enquêteurs, du parquet et du juge d'instruction. En parallèle, des retours formalisés entre la préfecture maritime et le Cross permettent aux opérationnels de tirer les leçons pour améliorer les procédures. Par exemple, l'expérience a montré qu'il était préférable d'embarquer sur les navires de sauvetage des engins de flottabilité plutôt que des motopompes.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Le Cross a-t-il été associé aux réflexions sur les nouvelles méthodes d'interception ?

**M. Olivier Drevon.** Oui, nous avons été naturellement associés à cette réflexion conduite sous l'égide du préfet maritime. La doctrine définie exige que les moyens d'interception soient en mesure de secourir l'ensemble des personnes impliquées dans l'opération. Concrètement, lorsque le préfet maritime décide d'intercepter une embarcation, il gère lui-même l'opération et le Cross n'est plus impliqué. Le dispositif d'interception est dimensionné de manière à être autosuffisant et capable de prendre en charge les personnes si la situation venait à se dégrader.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** La question du nombre de personnes à bord des embarcations a-t-elle été évoquée dans le cadre de ces consultations ? Avez-vous évalué le danger que pourrait représenter l'interception d'une embarcation avec plus d'une vingtaine de personnes à bord ? Quel a été l'avis du Cross sur cette question ?

**M. Olivier Drevon.** Ces questions ont été abordées par le préfet maritime lors de l'examen des moyens à engager pour conduire les interceptions, puisque, comme je l'ai indiqué, ces moyens doivent être en mesure de procéder à un sauvetage. J'insiste sur ce point : cette doctrine d'interception est propre à la préfecture maritime. C'est bien le préfet maritime qui décide de conduire des interceptions, et il met en place le dispositif qu'il juge nécessaire. Puisque ce dispositif comporte des moyens adaptés et suffisants au sauvetage, le Cross n'est pas impliqué.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** J'en conclus qu'une éventuelle opération de sauvetage échappe au Cross, en quelque sorte, puisqu'elle est directement gérée par le préfet maritime. Pourtant, le Cross a été consulté dans le cadre de la définition de la doctrine, pour apporter ses connaissances et son savoir-faire. À cette occasion, des hypothèses, des scénarios ont-ils été soumis à son appréciation ?

**M. Olivier Drevon.** Non, parce que ce mode opératoire est décorrélié des situations auxquelles le Cross est confronté dans le cadre de sa mission de sauvetage. Nous n'avons donc pas travaillé sur des hypothèses. Le préfet maritime a dimensionné seul son dispositif et le périmètre de son intervention, et pour ma part j'ai souligné l'importance que ce dispositif soit suffisant pour permettre des interceptions dans des conditions de sécurité optimales.

**M. Jean-Pascal Devis.** Pour ma part, je n'ai pas participé à ces échanges. Néanmoins, il me semble que la règle la plus importante à nos yeux, et aussi aux yeux du préfet maritime, est qu'une opération doit être conduite sous une seule autorité, afin d'éviter toute confusion. Ce principe, éprouvé par l'expérience, est valable pour le sauvetage, mais aussi pour l'assistance au navire et la lutte contre la pollution. Dès lors, s'agissant d'interception, il est impensable qu'une opération comporte un volet policier et un volet sauvetage, et qu'elle soit conduite conjointement par un responsable pour chaque volet, et que la responsabilité soit partagée entre eux. C'est la raison pour laquelle le Cross n'intervient pas dans une opération de police. Dans ce cas, la sécurisation de l'intervention appartient à l'unité qui intervient, et ce sont les forces de l'ordre qui évaluent la faisabilité de l'opération en termes de sécurité.

Lors d'une opération, si la situation se dégrade et rend nécessaire une opération de sauvetage, alors l'opération de police est immédiatement suspendue et le Cross reprend la plénitude de ses activités. Il ne s'agit alors plus d'une opération de police, mais d'une opération de sauvetage. Le partage de la responsabilité s'effectue ainsi : soit il s'agit d'une opération de police, sous la responsabilité des forces de l'ordre et sans l'intervention du Cross, soit il s'agit d'une opération de sauvetage, sous la responsabilité du Cross et alors l'opération de police n'a plus cours. Mais en aucun cas l'objectif ne peut relever en même temps de l'opération de police et de l'opération de sauvetage. Cette distinction est très importante pour nous.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Pourriez-vous préciser à quel moment et sous quelles conditions intervient cette bascule de l'opération de police vers l'opération de sauvetage ?

**M. Olivier Drevon.** Si, au cours d'une opération de police, le responsable du dispositif estime que les conditions de sécurité ne sont plus réunies, il interrompt l'opération, contacte le Cross et annonce que la situation de détresse l'oblige à s'engager dans une opération de sauvetage. Puisque son dispositif est dimensionné pour gérer une opération de sauvetage, il fait intervenir les moyens à sa disposition, c'est-à-dire ceux de la police. Ainsi, l'unité d'interception se transforme en unité de sauvetage et porte assistance aux personnes présentes dans les embarcations.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Un point me semble difficile à comprendre sur cette nouvelle doctrine d'interception : vous dites que les opérations d'interception sont en quelque sorte, pour le Cross, des opérations blanches, puisque le Cross n'intervient pas et s'en remet, pour une éventuelle opération de sauvetage, aux moyens de police sur place, dimensionnés pour se transformer en moyens de sauvetage. Mais, en cas de dégradation de la situation, le Cross peut retrouver la plénitude de ses activités et être rapidement amené à intervenir.

**M. Olivier Drevon.** On peut parler des interceptions comme d'opérations blanches pour le Cross, dans la mesure où elles ne donnent pas lieu à l'engagement de moyens supplémentaires pour conduire le sauvetage. Le dispositif policier étant dimensionné pour faire face à une éventuelle situation de détresse, nous ne souhaitons pas qu'une opération de police conduise le Cross à engager d'autres moyens pour mener une opération de sauvetage.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** J'en tire la conclusion que ces opérations de police peuvent conduire à des opérations de sauvetage, ce qui implique qu'elles aient un caractère accidentogène.

**M. Jean-Pascal Devis.** Il est difficile, pour nous, d'évoquer des opérations qui ne relèvent ni de notre compétence administrative et juridique, ni de notre compétence technique. Notre appréciation ne concerne pas le détail de ces opérations d'intervention. En revanche, nous insistons sur un point : la nature de l'opération en cours doit être parfaitement définie. Ou bien il s'agit d'une opération de police qui se déroule dans les conditions fixées par l'autorité policière, ou bien il s'agit d'une opération de sauvetage. Il ne peut s'agir d'une opération hybride. L'opération de sauvetage commence si et lorsque l'opération de police est suspendue. En ce sens, la bascule est très claire. Il n'est pas possible que le Cross, en parallèle d'une opération de police, soit amené à conduire une opération de sécurisation.

Cette doctrine, qui prévoit une bascule entre centres opérationnels, a été appliquée avec succès dans d'autres domaines. Par exemple, lorsque le Cross porte assistance à un navire en difficulté, une fois que l'opération de sauvetage est terminée, que toutes les personnes sont mises en sécurité, un autre centre opérationnel prend le relais. Tout est fait pour se prémunir d'un chevauchement des responsabilités, pour éviter une situation où deux centres opérationnels seraient simultanément à la tête de l'opération. Le point important à retenir est le suivant : dès lors qu'une opération relève du sauvetage, elle est conduite du seul point de vue du sauvetage, indépendamment de toute autre considération.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Je comprends bien que le Cross n'effectue pas de missions d'interception et qu'il n'est pas dans ses attributions de lutter contre l'immigration illégale. Ce point est parfaitement clair.

En revanche, puisque sur une même zone, dans le cadre du SAR migrants, ce sont les équipes du Cross qui coordonnent le sauvetage en faisant valoir leurs compétences, leur savoir-faire et leur expérience, j'imagine quand même que vous avez été associés à l'élaboration des nouvelles méthodes d'interception, puisque certains points de cette doctrine vous concernent, à l'image de la bascule que vous avez décrite.

La circulaire de 2023 précisait que, lorsque seules deux ou trois personnes se trouvent à bord d'une embarcation, les autorités peuvent légitimement considérer qu'il s'agit de passeurs, et sont dès lors fondées à intervenir pour les intercepter. Les six ou sept opérations menées selon les nouvelles méthodes d'interception, définies en 2025, ont concerné des embarcations avec un plus grand nombre de personnes à bord. Les équipes du Cross ont-elles été invitées à formuler un avis quant au nombre maximal de personnes à bord avant qu'une interception mette en danger l'embarcation ?

Monsieur Devis, une limite sur le nombre de personnes à bord a-t-elle été établie ? La présence d'enfants sur les embarcations, par exemple, constitue-t-elle une limite pour intervenir dans le cadre des nouvelles méthodes d'interception ?

**M. Jean-Pascal Devis.** La DGAMPA n'a pas été consultée. L'aurait-elle été, elle n'a pas vocation à fixer ce type de limites, compte tenu de la multitude de facteurs circonstanciels à prendre en considération. En d'autres termes, il n'apparaît pas possible de fixer de manière théorique un nombre maximum de personnes sur une embarcation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la procédure prévoit une évaluation de la faisabilité en termes de sécurité par les

personnes présentes sur la zone. Il semblerait hasardeux de fixer une limite théorique et de ne pas laisser au chef d'équipe d'intervention une marge d'appréciation sur la situation.

**M. Olivier Drevon.** Le Cross n'a pas non plus été consulté pour déterminer un nombre limite de personnes sur l'embarcation. Nous savons en revanche que le responsable du dispositif d'interception, avant d'intervenir, évalue la situation et s'assure de la présence à bord d'enfants ou de personnes vulnérables. C'est sur la base de cette évaluation, dont il rend compte au préfet maritime, qu'il décide d'intercepter ou non l'embarcation. À ma connaissance, aucune interception n'a été conduite sur une embarcation à bord de laquelle des personnes vulnérables ont été identifiées.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Lors de son audition par notre commission d'enquête, le préfet maritime a déclaré, je cite, « dès que l'on est dans de l'eau salée, il n'existe que deux modes d'action possibles : le sauvetage ou l'interception d'un taxi-boat ». Le même jour, Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières, lors de son audition a déclaré : « c'est dans le cadre opérationnel que se décide jusqu'où les policiers, les forces de sécurité, peuvent arrêter un bateau sur l'eau » – les forces de sécurité en question étant des forces terrestres qui pourraient avancer dans l'eau. J'aimerais obtenir une réponse précise sur ce point : à partir de quelle profondeur d'eau les policiers sur la terre ferme ne sont plus en droit d'intervenir ?

Les réponses que nous avons obtenues sur ce point nous ont paru relativement floues. Dans un article de *Nord Littoral* paru ce week-end, s'appuyant sur une vidéo, il était relaté que les gendarmes avaient crevé un bateau sur un banc de sable près de l'eau. Nous savons qu'une noyade est possible même à très faible profondeur. C'est pourquoi j'aimerais connaître le point de vue des coordinateurs de sauvetage que vous êtes. Cette pratique vous semble-t-elle dangereuse pour les personnes à bord ?

**M. Olivier Drevon.** Je suis embarrassé par cette question, parce que ce sujet ne relève pas de mon champ d'action. Néanmoins, les consignes données aux forces de l'ordre sont, à ma connaissance, très claires : personne ne doit mettre en danger les personnes qui essaient de monter dans une embarcation. En outre, dès que l'embarcation est dans l'eau salée, elle se trouve dans la zone du préfet maritime, ce qui interdit à quiconque d'intervenir.

Je vous confirme par ailleurs qu'une intervention, même avec dix centimètres d'eau, est susceptible de mettre en danger les personnes qui embarquent.

**M. Marc de Fleurian (RN).** Avant de vous interroger, je souhaite saluer l'engagement des personnels du Cross Gris-Nez, qui sont guidés par la solidarité des gens de mer et assument avec professionnalisme des impératifs opérationnels lourds.

J'aimerais vous entendre, messieurs, sur les perspectives ou l'utilisation déjà effective de l'intelligence artificielle pour appuyer la veille opérationnelle des effectifs en passerelle et les garder pleinement opérationnels.

Concernant les retours d'expérience, vous avez évoqué leur diffusion en interne. Qu'en est-il de leur diffusion en externe, auprès des navigants, notamment les usagers réguliers de la Manche ? Quelles informations sur les spécificités du SAR migrants sont délivrées ? Je pense en particulier aux questions sanitaires – comment, par exemple, prendre en charge les brûlures liées au mélange de carburant et d'eau de mer –, aux questions culturelles – certains sauveteurs nous ont expliqué qu'il était parfois difficile de prendre en charge les femmes sans créer de

troubles – et aux questions techniques relatives à la navigation, notamment les difficultés d’aborder les *small boats*, ces embarcations sans plancher, faiblement motorisées et souvent surchargées.

**M. Jean-Pascal Devis.** La question de l’intelligence artificielle ne nous laisse indifférents à propos de la préparation de nos opérations. Nous n’avons pas encore pris de mesures concrètes sur ce sujet, mais nous prenons connaissance des offres des entreprises spécialisées, et certaines sont déjà venues procéder à des tests et des démonstrations. Nous disposons déjà d’outils d’aide à la décision, en l’occurrence des algorithmes permettant d’améliorer la remontée d’information. Mais il ne s’agit pas d’intelligence artificielle.

Pour ma part, je crois que nous ne sommes pas prêts à confier certaines tâches à une intelligence artificielle. Je ne saurais trop mettre en avant l’importance de l’humain dans la gestion d’une opération, l’importance de tout ce qu’un humain, un opérateur, un officier de permanence ou un chef de quart, est capable de percevoir. Les opérations gérées par le Cross sont si dramatiques et si humaines que nous préférons miser sur la formation et la sensibilisation. Des réflexions s’amorcent sur les évolutions technologiques, mais il nous semble plus important d’améliorer l’existant.

Cela ne signifie pas se priver d’outils technologiques permettant d’augmenter la précocité des alertes. Nous travaillons plutôt sur la capacité à détecter, sur un écran parfois encombré, des situations devenues ou potentiellement dangereuses. Nous avons déjà des alertes de proximité ou de trajectoire entre les bateaux, mais nous pouvons aller plus loin et je pense que la technologie peut nous y aider. Dans le domaine du sauvetage, l’essentiel reste la capacité de communiquer, d’envoyer des moyens et de choisir le plus adapté. À cet égard, les apports de l’intelligence artificielle restent à définir. Le sujet est balbutiant, mais nul doute que cette question se posera à l’avenir.

Concernant la diffusion des retours d’expérience en externe pour former les navigateurs, l’Organisation maritime internationale s’est saisie du sujet au niveau international. Des comités techniques travaillent à la rédaction d’annexes pour le manuel Iamsar, qui détailleront la conduite à tenir face à ces situations que l’on retrouve aussi au large des Canaries ou en Méditerranée. La prochaine édition du manuel, en 2027, devrait intégrer des retours d’expérience.

Au niveau local, les Cross sont directement en contact avec les intervenants potentiels, à commencer par les pêcheurs. Lorsqu’un navire en mer constate une situation de détresse, il a l’obligation d’intervenir et de prévenir le centre de secours. C’est ensuite le centre de coordination qui apprécie si ce navire est le moyen le plus adapté ou s’il faut en dérouter un autre. C’est dans le cadre de cette appréciation qu’intervient notre connaissance fine du territoire. Nous savons quel pêcheur intervient souvent et sait faire et quel autre, de passage, pourrait être moins adapté malgré sa bonne volonté. Vous avez pu voir lors de votre visite au Cross des vidéos montrant comment un gros navire, bien que volontaire, peut ne pas être sollicité s’il n’a pas la capacité technique, même s’il peut parfois être utile pour faire barrage au vent. Il s’agit d’une appréciation au cas par cas de chaque situation et de chaque intervenant.

**M. Olivier Drevon.** Les retours d’expérience nous servent, comme je l’ai déjà indiqué, à nous améliorer en permanence, mais aussi à aller à la rencontre de nos partenaires, notamment les pêcheurs, que nous connaissons bien. Nous avons également mené un travail avec les trois compagnies de ferry qui traversent la Manche. Les naufrages surviennent souvent au milieu

d'un trafic dense, comme un accident sur une autoroute, et il est extrêmement dangereux d'arrêter un navire dans ce flux.

Cependant, les ferries sont des navires très maniables, dotés de capacités de secours et capables de mettre à l'eau de petites embarcations. Lors d'un naufrage dans le chenal d'accès au port de Calais il y a un ou deux ans, le premier navire sur zone était un ferry. Il nous a signalé sa capacité à déployer des embarcations et a immédiatement secouru un certain nombre de personnes, en attendant le renfort de la station de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et d'un moyen du dispositif à proximité. Nous travaillons avec ces compagnies, usagers courants du détroit, qui sont confrontées à ces situations et très inquiètes. Les commandants redoutent de ne pas voir une embarcation et de provoquer un drame, et se sont dotés de moyens de détection. Nous leur avons expliqué ce que nous attendions d'elles et avons évalué leurs capacités pour améliorer notre dispositif.

Sur le volet médical, nous travaillons avec le Samu de coordination médicale maritime du Havre. Notre priorité absolue est d'extraire les gens de l'eau. Une fois en sécurité sur un bateau, nous projetons des équipes médicales. La procédure habituelle, à laquelle nous sommes malheureusement habitués, consiste à faire décoller l'hélicoptère de la marine nationale basé au Touquet pour aller chercher une équipe de la structure mobile d'urgence et de réanimation (Smur) au centre hospitalier de Boulogne et la projeter à bord du navire où sont rassemblées les personnes secourues. Le médecin les prend en charge, puis nous ramenons le navire à quai le plus vite possible pour une prise en charge, à quai, par un dispositif approprié.

**M. le président Sébastien Huyghe.** Nous arrivons au terme de cette audition. Il nous reste à vous remercier, messieurs, pour vos réponses précises.

*La séance s'achève à quatorze heures trente-cinq.*

**Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian, M. Sébastien Huyghe,  
Mme Élisabeth Martin

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