

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

- Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Darques,
président de la SNSM de Calais, et M. Charles Devos,
patron du canot de sauvetage de la station SNSM de Calais
(en visioconférence)..... 2
- Présences en réunion..... 12

Jeudi

7 mai 2026

Séance de 10 heures 30

Compte rendu n° 37

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous poursuivons nos auditions en accueillant à distance M. Philippe Darques, qui est président de la station de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) de Calais, et M. Charles Devos, patron du *Notre-Dame du Risban*, le bateau de la station.

Le 7 avril dernier, nous avons entendu le témoignage de plusieurs sauveteurs bénévoles de la station SNSM de Dunkerque, que vous devez connaître. En effet, dans le cadre de nos travaux, nous essayons autant que possible de donner la parole à tous les acteurs, qu'il s'agisse d'élus, des administrations, des associations, mais également de personnes qui peuvent nous faire part de leurs expériences personnelles, telles que la vôtre. Je pense notamment à vous, Monsieur Devos, qui êtes allé repêcher les corps des victimes du naufrage du 24 novembre 2021 au large de Calais, ayant occasionné trente et un décès.

Avant de commencer, je vous précise que notre audition, ouverte à la presse, est retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale. Je vous rappelle aussi 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.

(MM. Philippe Darques et Charles Devos prêtent serment.)

M. Philippe Darques, président de la SNSM de Calais. Âgé de 75 ans, je suis bénévole à la SNSM depuis 1^{er} janvier 1989. J'ai un peu plus de 37 ans de bénévolat à la station de Calais. Après avoir exercé pendant deux ans les fonctions de président en 2010-2012, je suis revenu en qualité de président à la tête de la station de Calais depuis août 2022. Atteint par la limite d'âge, je ne peux plus naviguer et reste à terre, mais je continue d'œuvrer pour l'association et de participer aux diverses réunions auxquelles je suis invité.

Doté d'une expérience de la voile en Manche, mer du Nord et Méditerranée, mon engagement a été dicté par mon amour de la mer, mon besoin d'être utile à la collectivité et surtout envers ceux qui sont en difficulté. Sur le plan professionnel, j'ai mené une carrière d'enseignant spécialisé, où je venais en aide aux jeunes en difficulté.

M. Charles Devos, patron du canot de sauvetage de la station de Calais. Âgé de 69 ans, je suis rentré en 1977 à la chambre de commerce, qui m'a permis de faire partie de la SNSM, d'abord en tant que canotier plongeur sur l'ancienne vedette de sauvetage, le *Patron Léon Avron* ; puis sur le *Notre-Dame du Risban*, en tant que patron titulaire. Bientôt atteint par la limite d'âge également, je suis toujours actif sur les missions de sauvetage.

M. Philippe Darques. Je précise qu'en novembre 2021, je n'étais pas président de la station. L'activité à Calais a toujours été particulièrement intense, en raison de facteurs structurels. Située au bord du deuxième détroit le plus fréquenté au monde après celui de Malacca, la station évolue dans un environnement maritime complexe et exigeant. Le corridor entre Douvres et Calais voit transiter quotidiennement 400 cargos sur cette « autoroute », auxquels s'ajoutent les activités de plaisance et de pêche. Cette densité crée de nombreux risques, d'autant que les conditions hydrologiques, marquées par des fonds peu profonds et des contraintes de tirant d'eau, compliquent la navigation des cargos.

Historiquement, l'intervention des équipes concernait principalement les plaisanciers. Les progrès techniques réalisés ces deux dernières décennies ont permis de réduire les incidents, les équipages étant désormais mieux formés et mieux équipés. En revanche, une transformation majeure s'est opérée avec la crise migratoire. Les tentatives de traversée vers les côtes britanniques ont profondément modifié la nature des interventions, en faisant peser des risques accrus sur des personnes souvent peu conscientes des dangers.

Les modes opératoires ont évolué au fil du temps. D'abord concentrés sur les ferries, puis sur le transport routier et ferroviaire, les passages se font aujourd'hui majoritairement par la mer, à bord d'embarcations de fortune. Toutes sortes de moyens ont été utilisés : canoës, dispositifs gonflables, embarcations légères et désormais ces « *taxi-boats* » surchargés, pouvant transporter des dizaines de personnes. Il nous est par exemple arrivé de secourir et de ramener à bon port quatre-vingt-une personnes tentant d'effectuer une traversée. Ces conditions de navigation compromettent gravement la stabilité des bateaux et exposent leurs occupants à des risques extrêmes.

Nous n'étions pas préparés à de telles opérations. Initialement, les équipes ont improvisé avec les moyens disponibles, avant de structurer progressivement leurs techniques. Des formations spécifiques, notamment la formation « Nombreuses victimes en milieu maritime » (Novimar), ont été mises en place, inspirées d'expériences acquises sur d'autres théâtres maritimes, notamment en Méditerranée. Des équipements ont également été acquis sur nos propres ressources, comme une caméra thermique permettant de localiser des personnes en mer dans des conditions de visibilité réduite.

Nous espérons pouvoir nous équiper d'une plateforme gonflable qui pourrait permettre à tous ceux qui sont encore en mer de trouver un premier refuge hors de l'eau, augmentant ainsi considérablement les chances de survie. Il va nous falloir trouver 10 000 euros pour la financer. Nous embarquons également des radeaux de survie de plaisance périmés, qui nous sont donnés, en priant le ciel qu'ils veulent bien se gonfler.

La météo n'est pas toujours clémente en Manche-mer du Nord, raison pour laquelle les passeurs attendent des créneaux de météo favorables pour pousser ces gens à la mer. Ils font également preuve d'un vice majeur : depuis quelque temps, nous avons découvert qu'ils attribuaient une sorte de « label SNSM » à ces traversées. Ils poussent les migrants à la mer puis, dès qu'ils sont éloignés de quelques encablures, appellent le Cross en se faisant passer pour un témoin sur la plage ou dans les dunes. Ils signalent des gens en difficulté, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) effectue son travail, nous déclenche. La plupart du temps, lorsque nous arrivons sur place, ces gens ne sont fort heureusement pas en difficulté, l'embarcation fonctionne et fait route vers l'Angleterre.

Pour autant, nous ne pouvons pas quitter les lieux, car nous ignorons si l'embarcation ne va pas se dégonfler dans le quart d'heure suivant et jeter ses occupants à la mer. Nous assurons donc une « escorte » jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, où la *Border Force* prend le relais. Nous avons encore connu cet épisode samedi dernier. Ils mobilisent des heures en mer, souvent de nuit, pour des bénévoles qui doivent ensuite reprendre leur activité professionnelle à terre, suscitant des contraintes importantes vis-à-vis de leurs employeurs.

Le 24 novembre 2021, « mes » sauveteurs étaient quatre à bord et ont récupéré de nombreux corps. Lorsque surviennent des drames, la récupération des corps constitue une

épreuve physique et psychologique épuisante. Sortir les corps, les hisser à bord, les disposer, tout cela est éprouvant, et l'impact moral est profond. En ma qualité de président, je m'assure que les sauveteurs qui sont intervenus vivent le mieux possible ces événements qui, quoi qu'il en soit, restent marquants.

Malgré les multiples propositions, ils n'ont jamais souhaité bénéficier d'un soutien psychologique que je leur propose, à l'hôpital de Calais ou de la part du Centre ressource d'aide psychologique en mer (Crapem). Cependant, notre vigilance est particulièrement renforcée dans les quarante-huit heures suivant les retours à terre. À cela s'ajoute un manque de ressources financières. Malgré l'aide du siège pour financer les équipements et boucler les budgets, nous devons organiser des manifestations nautiques et vendre des *goodies* (porte-clés, t-shirts) pour récupérer des recettes.

Simultanément, le dispositif en mer s'est amélioré avec l'arrivée de navires dédiés, le *Minck* et le *Ridens*, ce qui a réduit les sollicitations. En outre, la présence de nombreux policiers et gendarmes le long de la côte a dissuadé un certain nombre de tentatives de traversée sur la zone qui nous concerne. Mais parallèlement, les traversées se sont déplacées vers d'autres zones moins surveillées, soit vers Dunkerque, soit vers le sud-ouest de la côte, en direction de Berck et du Touquet.

Le Cross réalise un travail remarquable et demeure un partenaire essentiel, en qui nous avons confiance et qui ne déclenche nos équipes de bénévoles qu'en cas de nécessité. Voilà, rapidement brossée, la réalité de la situation pour ce qui concerne Calais.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Devos, vous dirigiez le bateau qui est arrivé sur place en 2021. Malheureusement, je vais vous faire évoquer de bien mauvais souvenirs mais je souhaite que vous puissiez nous éclairer sur le déroulement de cette journée. Comment avez-vous été appelés ? Combien étiez-vous à bord ? Comment vous êtes-vous rendus sur place ? Quelle était la coordination avec le Cross ?

M. Charles Devos. Nous avons été déclenchés en début d'après-midi par le Cross Gris-Nez, aux alentours de 14 heures 50. Il nous a fallu environ un quart d'heure pour appareiller, et nous avons franchi les jetées de Calais vers 15 heures. À bord, nous étions quatre, trois canotiers et moi-même. Nous sommes arrivés sur la zone du drame vers 15 heures 20. À notre arrivée, nous avons d'abord aperçu une embarcation dégonflée. Nous l'avons examinée attentivement afin de vérifier si des personnes se trouvaient à proximité immédiate, sans rien détecter dans un premier temps.

Rapidement, il nous a été signalé la présence de corps dispersés sur la zone. Plusieurs moyens étaient déjà engagés, notamment des navires d'escorte et un chalutier, ainsi que l'hélicoptère Guépard Whiskey, dont l'action a été déterminante pour baliser les corps à l'aide de fumigènes. Nous avons alors procédé à la récupération des corps, progressivement, dans des conditions extrêmement éprouvantes.

Au total, nous avons repêché six victimes, parmi lesquelles une femme enceinte et un adolescent d'une quinzaine d'années. Les autres corps ont été pris en charge par les autres navires. Une fois cette phase achevée, nous avons poursuivi une patrouille de sécurisation dans la zone, avant de recevoir l'ordre de rentrer à Calais. Nous sommes revenus au port vers 18 heures 40, afin de débarquer les corps.

M. le président Sébastien Huyghe. Y avait-il des survivants ?

M. Charles Devos. Pour notre part, nous n'avons constaté aucun survivant au moment de notre arrivée ; d'autres moyens étaient déjà engagés, et nous avons ensuite participé à la recherche et à la récupération des victimes.

M. le président Sébastien Huyghe. Je suppose que l'on ne sort pas indemne de ce genre de situation extrême. Une fois rentrés à terre, comment cela s'est-il passé avec vos hommes ? Avez-vous bénéficié d'un soutien psychologique, d'une prise en charge ? Avez-vous procédé à un débriefing ?

M. Charles Devos. Nous avons effectivement refusé ce soutien, mais avons réalisé un débriefing entre nous. Les regards étaient froids, témoignage d'un traumatisme. Honnêtement, il a été un peu difficile pour nous de refaire surface pendant quarante-huit heures, surtout la nuit. Le temps a atténué les choses ; mais cette épreuve fut compliquée à vivre.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous, préalablement à ces missions de sauvetage, reçu des formations spécifiques ? Avez-vous été préparé à ce genre de situation ? L'expérience se transmet-elle plutôt de sauveteur à sauveteur, des plus expérimentés aux moins expérimentés ?

M. Charles Devos. Nous n'avons pas été formés spécifiquement ; nous nous formons sur le tas. En tant que marin-pêcheur, j'ai navigué au nord des îles Féroé, sur des chalutiers industriels, et appris énormément au contact des anciens qui avaient navigué jusqu'à Terre-Neuve. Une fois à la SNSM, j'ai transmis mon savoir-faire acquis lors de ces années passées à naviguer sur un chalutier par gros temps.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la répartition entre vos interventions de sauvetage en mer que je qualifierai de « classiques » et les interventions spécifiques liées à la crise migratoire ?

M. Charles Devos. Dans les années 1970, lorsque j'ai commencé le sauvetage, l'activité était essentiellement tournée vers la plaisance et les chalutiers. À cette époque, les moyens de navigation étaient nettement moins performants qu'aujourd'hui. Par exemple, le GPS n'existait pas encore et les marins utilisaient des systèmes bien moins fiables, comme le Decca. En cas de perturbations atmosphériques, les repères pouvaient se dérégler, provoquant des erreurs de position. Ainsi, entre Dunkerque et Calais, de nombreux navires se retrouvaient échoués sur les bancs de sable.

Par la suite, la situation a profondément évolué avec l'apparition de la crise migratoire. Les premières interventions liées à ces traversées restaient limitées, avec des embarcations transportant deux ou trois personnes. Mais aujourd'hui, les opérations ont changé d'échelle. Nous sommes confrontés à des embarcations pneumatiques extrêmement fragiles, transportant parfois soixante-dix à quatre-vingts personnes, hommes, femmes et enfants confondus. Cela rend les interventions beaucoup plus complexes et éprouvantes.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la proportion entre ces deux types de sauvetage ? Combien de votre temps est-il consacré à l'activité de sauvetage en lien avec la crise migratoire ?

M. Philippe Darques. Je l'estime à 75 % de notre activité. Comme je l'ai indiqué précédemment, le sauvetage de plaisanciers est plus rare qu'autrefois, grâce à une meilleure connaissance des plaisanciers et aux messages de prudence que nous ne cessons de répéter. D'autre part, la qualité des équipements électroniques qui garnissent maintenant les bateaux de plaisance, quels qu'ils soient, permet aux gens de faire moins d'erreurs qu'autrefois.

M. le président Sébastien Huyghe. Concrètement, lorsque vous êtes appelés pour aller porter secours à une embarcation et que vous repêchez un certain nombre de personnes, comment s'effectue le retour et la prise en charge à terre ?

M. Charles Devos. Nous réalisons un bilan médical, puis tout le monde est pris en charge par les moyens disponibles. Lors du naufrage du 24 novembre 2021, nous avons placé les corps le long du bord, puis nous avons étendu une bâche, par décence.

M. le président Sébastien Huyghe. Ma question concerne les cas où, fort heureusement, il n'y a pas de victimes et où vous ramenez au port des rescapés, vivants. Par qui et comment sont-ils pris en charge ?

M. Philippe Darques. Lorsque l'on intervient sur un naufrage, la première difficulté réside dans la communication avec les personnes en détresse, qu'elles soient encore à bord d'une embarcation en train de couler ou déjà à la mer. Il est indispensable de se faire comprendre rapidement. Or, si la plupart des sauveteurs maîtrisent un minimum l'anglais, cela ne suffit pas face à la diversité des langues parlées par ces personnes. C'est pourquoi il a été envisagé de produire des planchettes comportant des consignes simples, traduites en plusieurs langues, afin de permettre une communication immédiate et efficace.

Une fois les personnes récupérées à bord, une autre difficulté concerne leur bonne répartition sur le navire. Il est impératif d'assurer la stabilité du bateau en évitant de concentrer trop de poids. Les femmes et les enfants sont donc installés à l'abri dans la timonerie, avec des couvertures de survie. Nous leur donnons à boire. Les hommes valides restent à l'extérieur. Dans ces moments, des tensions peuvent apparaître, parfois liées à des différends entre passagers ou à la présence éventuelle de passeurs. Il est crucial de maintenir le calme et de garder le contrôle de la situation. Nous ignorons si certains d'entre eux sont armés, par exemple ; ils pourraient tenter de prendre le bateau en otage.

Nous sommes extrêmement rassurés quand un bateau de l'État – gendarmerie maritime, police, affaires maritimes – nous rejoint et prend la situation en main. Ils disposent d'un pouvoir que nous, bénévoles, ne détenons pas.

À l'arrivée au port, d'autres contraintes apparaissent. Les équipes attendent la prise en charge par les services compétents – police aux frontières (PAF), pompiers ou la structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) – mais ceux-ci peuvent être mobilisés ailleurs. Les sauveteurs restent alors confrontés à des situations difficiles, notamment la gestion des corps, disposés respectueusement sur le pont arrière, dans des conditions matérielles et émotionnelles éprouvantes.

Nous disposons de sacs mortuaires dans lesquels il est possible de conditionner les corps. Je vais être brutal, monsieur le président, mais il arrive que les corps se présentent dans des positions curieuses, puisqu'ils ont perdu la vie avec, par exemple, un bras levé. Il faut alors que nos équipes forcent ce bras à se plier le long du corps, afin de pouvoir le disposer dans le

sac mortuaire. Je ne sais pas si je m'exprime de manière suffisamment claire, mais ce sont des opérations que nous accomplissons parce qu'elles s'imposent, et qui demeurent néanmoins particulièrement difficiles.

Ensuite, la PAF arrive sur place. Nous nous accordons pour procéder au comptage des personnes, tenter d'identifier leur nationalité, leur âge, et regrouper les fratries. De notre côté, nous avons récupéré auprès de nos familles des chaussures, des vêtements et des peluches pour les enfants, afin d'apporter un peu de réconfort. Nous fournissons, dans la mesure du possible, des vêtements secs, car la plupart ont perdu leurs chaussures sur l'estran, sur le sable des plages, au moment d'embarquer sur les bateaux.

Cependant, nous ne disposons pas, sur le quai à Calais, d'un bâtiment permettant de les mettre à l'abri, de leur offrir la possibilité de se changer, de porter des vêtements secs et de donner les premiers soins, notamment à ceux qui ont été brûlés par le mélange d'eau de mer et d'essence, particulièrement agressif. Nous faisons, sans prétention, avec professionnalisme, ce qui est possible, en attendant que les professionnels de la police, de la santé, du maintien de l'ordre arrivent et prennent le relais.

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

M. Philippe Darques. Au total, aujourd'hui nous sommes quarante et un, dont trente opérationnels.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous prie de bien vouloir les remercier, en notre nom à tous, pour les actions qu'ils accomplissent. Nous sommes conscients de leur très grande implication pour sauver des vies au quotidien, de manière bénévole, en prenant sur leur temps de famille, leurs loisirs ; sans compter les conséquences que cela peut engendrer sur leur vie professionnelle.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'associe naturellement à ces remerciements. Le député Éric Bothorel a réalisé un rapport, à la demande du secrétariat général de la Mer. Dans celui-ci, il préconise d'ériger une vraie force garde-côtes et d'exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières, qui s'éloignent du sauvetage en mer bénévole.

Partagez-vous cette position ou heurte-t-elle vos principes ? Dans le prolongement, effectuez-vous une distinction, dans le secours, entre les gens de mer et les personnes exilées ?

M. Philippe Darques. Absolument pas. Nos missions ne se confondent en rien avec une quelconque fonction de police. Nous intervenons uniquement sous l'autorité du Cross, dans une logique exclusive de secours aux personnes en détresse, sans considération de leur origine, de leur religion, de leur situation sociale ou de leur nationalité. Ce sont des éléments qui n'ont aucune incidence sur notre engagement, sinon, à la marge, dans la manière dont nous adaptons la prise en charge médicale à bord.

À cet égard, et pour répondre aux réalités rencontrées sur le terrain, nous avons intégré des femmes au sein des équipages. Cela permet de prendre en charge certaines situations sensibles, notamment lorsque des couples souhaitent que les premiers soins soient réalisés par une personne du même sexe que la victime. Cette adaptation contribue à apaiser les tensions et à maintenir des conditions d'intervention respectueuses et efficaces.

Nous ne sommes pas là pour empêcher qui que ce soit d'agir. Ce n'est pas notre rôle, et nous tenons à ce qu'il en demeure ainsi. Notre unique mission est d'intervenir, de secourir. C'est précisément cela qui fonde, selon moi, la beauté de notre engagement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je partage votre point de vue. De nouvelles négociations sont intervenues dans le cadre des accords de Sandhurst, concernant les fonds britanniques qui seront attribués. Pendant un temps, il était ainsi question que le sauvetage bénéficie des financements britanniques. Il me semble que le président de la SNSM a fait savoir qu'il ne souhaitait pas ces fonds justement parce que l'action de votre association ne relève pas d'une mission de police. Je ne veux pas vous placer en porte-à-faux vis-à-vis du président de la SNSM, mais les bénévoles ne sont-ils pas en colère de voir que des millions sont dépensés, quand vous peinez à recueillir 10 000 euros pour une plateforme gonflable.

M. Philippe Darques. Vous avez raison, madame la rapporteure ; nous regardons forcément avec envie les moyens dont disposent les forces d'État, qui sont rééquipées de pied en cap. Mais il en est ainsi, nous sommes depuis toujours habitués à faire avec ce que nous avons, parfois des « bouts de ficelle ».

Nos rapports ne se situent pas à ce niveau ; ils sont locaux, cordiaux et intéressants, aussi bien au niveau municipal que départemental. Les élus de notre petite circonscription nous aident du mieux qu'ils peuvent, eux aussi ; mais il y a tant à faire. J'ai l'habitude de dire que nos interventions ont lieu au large, loin des yeux du public. Nous n'avons pas la même visibilité que les pompiers qui interviennent au bord des routes, qui éteignent des incendies, parfois sous les yeux du public. Il n'en demeure pas moins que l'État pourrait peut-être faire plus et mieux à l'égard de la SNSM.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. C'est peu de chose, mais sachez que vous avez notre pleine et entière reconnaissance, notre admiration. Je tenais à vous le dire.

Nous connaissons depuis un certain temps une évolution de la demande des Britanniques, qui veulent que la lutte contre l'immigration irrégulière soit renforcée par la France, et qu'elle se traduise par un plus grand nombre d'interceptions. Dans ce cadre, avez-vous ressenti une forme de pression pesant sur la SNSM de la part des forces de sécurité, qui peut engendrer une forme de confusion ? Est-il bien clair dans l'esprit de chacun que vous êtes bien des sauveteurs et non des garde-côtes, que votre mission ne consiste pas à lutter contre l'immigration ?

M. Philippe Darques. À mes yeux, ce genre de confusion n'existe pas. Il me semble qu'autrefois, avait été évoquée la constitution d'un corps de garde-côtes français constitué d'entités déjà existantes – police, gendarmerie maritime, douanes, affaires maritimes et, éventuellement, la SNSM. L'ensemble de ces dispositifs et de ces navires aurait pu constituer au total une forme de garde-côtes, loin de l'exemple américain. Aux États-Unis, les garde-côtes exercent des missions élargies, qui vont de la surveillance des eaux territoriales, aux opérations de douanes et de secours à naufragés.

En ce qui nous concerne, nous restons concentrés sur le sujet qui nous concerne, c'est-à-dire le secours aux personnes en difficulté.

M. Marc de Fleurian (RN). Président, patron, je vous demande également de saluer de notre part les patrons du *Notre-Dame du Risban* et de *La Matelote 2*, ainsi que tous les sauveteurs de la station de Calais.

Je souhaite évoquer les impacts des interventions de vos bénévoles sur leur vie et qualifications professionnelles. Pouvez-vous également évoquer plus en détail le rapport du député Bothorel, dont nous venons de parler ?

M. Philippe Darques. Le rapport Bothorel met effectivement en exergue les difficultés liées aux qualifications professionnelles des marins qui embarquent bénévolement à la SNSM. À notre connaissance l'exemple le plus flagrant est ce qui est arrivé, à Ouistreham, à notre camarade Philibert, qui a malheureusement été traité comme un voyou par les autorités à son retour au port, alors qu'il remorquait un coquillard qui s'était retourné et avait coulé dans le canal d'accès à Ouistreham, entraînant avec lui la mort de ses trois marins. *Ipsa facto*, les brevets professionnels de Philibert – le patron de ce jour-là – avaient été remis en cause. Depuis, une correction semble être heureusement intervenue, mais sa vie professionnelle en a été affectée. Nos bénévoles de la SNSM sont inquiets pour ceux d'entre eux qui exercent un métier lié à la mer, associé à des diplômes et des reconnaissances professionnelles avérées.

Mme Stella Dupont (NI). Députée de Maine-et-Loire, loin de votre littoral, je m'intéresse cependant à ces enjeux depuis 2019 et me rends régulièrement sur place. Je vous témoigne à mon tour de ma reconnaissance à l'égard de l'engagement des équipes de sauvetage, car elle est pleinement justifiée au regard des conditions extrêmement exigeantes dans lesquelles ces missions sont conduites.

Je rappelle que le nombre d'exilés est très élevé : l'année dernière, 40 000 personnes ont réussi à traverser, soit des chiffres très significatifs. S'agissant de l'impact de l'augmentation des traversées sur la circulation maritime, il convient de rappeler que cette zone est déjà particulièrement dense, ce qui en fait un espace de navigation complexe.

Concernant le renouvellement des bénévoles au sein des équipes de secours, la nature des interventions a incontestablement évolué, avec des missions de plus en plus lourdes, tant physiquement que psychologiquement. Cette évolution peut-elle constituer un facteur de difficulté pour le recrutement et la fidélisation de bénévoles ? Combien êtes-vous sur les navires de sauvetage ? Est-il compliqué, au quotidien, de disposer de sauveteurs en nombre suffisant ?

Enfin, les pratiques des passeurs évoluent en permanence. Elles s'adaptent aux dispositifs de contrôle et aux mesures de sécurisation. Il est beaucoup question des *taxi-boats*, mais percevez-vous d'autres évolutions ?

M. Philippe Darques. De mon point de vue, il convient d'examiner la situation en partant de l'expérience des acteurs de terrain, et en particulier de la vision que nous avons, nous Calaisiens. En premier lieu, il faut reconnaître que nous sommes confrontés à une évolution constante des méthodes et techniques mises en œuvre par les passeurs.

Lorsque les incidents surviennent, le Cross observe, mobilise les moyens disponibles. Si les dispositifs en place dans le détroit ne suffisent pas, nous sommes alors sollicités en renfort. Il est vrai que ces moyens ont été renforcés, même si le dispositif reste perfectible. Peut-être faudrait-il augmenter encore la présence de navires. Pour notre part, nous nous efforçons d'adapter nos interventions aux pratiques des passeurs, qui exploitent la détresse humaine pour générer des profits considérables.

Sur le plan du recrutement, il n'y a pas de difficulté majeure. Des jeunes continuent de s'engager, animés par une véritable volonté de servir. Toutefois, cet engagement ne peut être immédiat ; il nécessite une formation. On ne devient pas sauveteur en quelques instants, il faut acquérir des compétences solides.

Enfin, la question du trafic maritime constitue un enjeu majeur. Le détroit est une zone de navigation extrêmement dense. Lorsque nous en discutons entre nous, nous sommes à peu près certains que des embarcations de migrants ont dû être, d'une manière ou d'une autre, moulinées par les hélices des cargos qui circulent au large. En effet, depuis la passerelle d'un de ces navires, de nuit, en supposant un manque de visibilité, et malgré des équipements électroniques tels que des radars perfectionnés, il demeure impossible de détecter une embarcation de migrants si ces cargos ne disposent pas de caméras de type FLIR, c'est-à-dire des caméras de détection thermique.

Il faut avoir à l'esprit qu'un cargo de 200 000 ou 300 000 tonnes, avançant à plus de 20 nœuds dans le détroit, est contraint par les bancs de sable évoqués précédemment. Il ne peut pas manœuvrer librement et ne peut s'arrêter instantanément. Même en supposant qu'il aperçoive une embarcation et qu'il batte arrière pour stopper, plusieurs kilomètres seront nécessaires avant l'arrêt complet. Cela constitue un danger réel.

À cela s'ajoutent les vagues générées dans son sillage, qui peuvent elles aussi provoquer le naufrage des embarcations, d'autant plus qu'elles sont extrêmement fragiles et surchargées. Leur franc-bord est réduit, ne dépassant que de quelques dizaines de centimètres, de sorte que la moindre vague entraîne immédiatement de l'eau à bord. On les observe d'ailleurs fréquemment en train d'écoper.

La situation est d'autant plus difficile que les passeurs positionnent désormais certains migrants allongés au fond des embarcations, dans le sens de la longueur. Or ces bateaux ne disposent pas de fond rigide, mais seulement d'une toile caoutchoutée. Plusieurs décès ont ainsi concerné des personnes allongées, victimes d'asphyxie, comme cela a encore été constaté récemment. Dès lors, la circulation dans le détroit apparaît comme un problème majeur.

Mme Stella Dupont (NI). Quel est le dispositif à quai pour prendre en charge les naufragés ?

M. Philippe Darques. Dès que l'on quitte la zone de recherches, dès que le Cross nous donne le feu vert, la liberté de manœuvre pour rentrer au port, il actionne dans le même temps les dispositifs de relais à terre : les pompiers, la police aux frontières, le Samu. Certaines associations prennent également le relais auprès des migrants en bon état physique, ceux qui peuvent être transportés dans un lieu indiqué par les forces de l'ordre.

Mme Stella Dupont (NI). Cette prise en charge intervient-elle à chaque fois ? Aucune personne n'est laissée seule à terre à Calais ?

M. Philippe Darques. Non.

Mme Stella Dupont (NI). Avez-vous connaissance de ce qui se passe à Boulogne ?

M. Philippe Darques. Je ne peux pas parler pour Boulogne. À Calais, nous gardons les passagers à bord tant qu'un dispositif de relais n'est pas présent.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie de nous avoir consacré votre temps, pour répondre à nos questions. Encore une fois, je souhaite saluer vos bénévoles, dont l'action fait honneur à notre nation. Remerciez-les très chaleureusement, au nom de la représentation nationale.

La séance s'achève à onze heures trente.

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Jean-Pierre Bataille, Mme Stella Dupont, Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian, M. Sébastien Huyghe

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