

**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN**

**Le modèle français de la SNSM résistera-t-il  
au XXI<sup>e</sup> siècle ?**

Corto Blanken

Mémoire présenté pour l'obtention  
du titre de  
Master en Sciences Nautiques

Promoteur: Christophe Sensen  
année académique: 2019 – 2020





**HOGERE ZEEVAARTSCHOOL ANTWERPEN**

**Le modèle Français de la SNSM résistera-t-il  
au XXI<sup>e</sup> siècle ?**

Corto Blanken

Mémoire présenté pour l'obtention  
du titre de  
Master en Sciences Nautiques

Promoteur: Christophe Sensen  
année académique: 2019 – 2020

# Avant-Propos

Résidant en Bretagne, région plongée dans l'univers maritime, j'ai toujours connu la Société Nationale des Sauveteurs en Mer (SNSM). En outre, mes parents et grands-parents étant des navigateurs avisés, ils ont toujours soutenu cette association et m'ont donné envie d'adhérer aux valeurs qu'elle représente : le courage, la solidarité et le don de soi.

À l'âge de 17 ans, je suis allé vivre à Audierne, où j'ai eu la chance d'avoir une vue surplombant l'océan et en particulier sur l'une des plus vieilles stations de sauvetage de la SNSM et à chaque fois que j'apercevais un canot partir en opération... Je me posais la même question : « Qu'est-ce qui pousse ces hommes et ces femmes à mettre leur existence en danger afin que d'autres ne meurent pas ? »

Par la suite j'ai eu la chance de travailler au CROSS Corsen où j'ai appris beaucoup sur la place de la SNSM au sein de la machine complexe qu'est le sauvetage maritime.

L'idée première était de faire un comparatif des différentes sociétés de sauvetage qu'il existe en Europe, mais durant mes recherches j'ai pu observer quelques différences, mais, selon moi, pas assez pour en écrire un mémoire. Toutefois, les sociétés de sauvetage que l'on retrouve en Europe ce ressemblant beaucoup : collecte de don, bénévolat, organisation...il est donc fort probable que les problèmes que rencontre la SNSM, qui seront présenté dans ce mémoire, reflètent ce que l'on peut retrouver dans les autres sociétés de sauvetage européennes.

Le point de départ sera de pouvoir contextualiser et comprendre toute la structure qu'il y a derrière une telle association, laquelle, il faut le souligner, fonctionne sur un modèle de financement qui repose à 80% sur des ressources d'origine privée.

Je n'ai malheureusement pas eu la chance d'embarquer avec une équipe de sauveteurs, mais mon adhésion à leur cause fera partie d'un de mes objectifs lorsque je serai marin professionnel.

Je tiens, ici, à remercier chaleureusement toutes les personnes de la SNSM qui m'ont permis de réaliser ce mémoire : Jacques Griffon sauveteur/nageur de la station d'Audierne, Jean-Yves Lescop ancien patron de la station de Douarnenez, Patrick Netten ancien patron et trésorier de la station de Carro, Marcel Sonn

canotier de la station de Douarnenez ainsi que Gildas Rostain avocat et administrateur de la SNSM.

Je tiens aussi à remercier Olivier de Roffignac Directeur général de Pantaenius Monaco Yachts Insurance, le CROSS Corsen ainsi que les experts GEMCO, en particulier Loïc Blanken, tous ont pris de leur temps pour m'accorder des interviews indispensables à la réalisation de mon mémoire.

Ensuite, je tiens à remercier tous les membres de ma famille pour leurs nombreuses idées très constructives et le temps passé à la relecture de mon mémoire.

Enfin je remercie particulièrement mon promoteur de mémoire Christophe Sensen qui m'a apporté de précieux conseils.

# Résumé

Le territoire maritime Français est extrêmement large et éparpillé aux quatre coins du globe et il est de la responsabilité de l'état d'y organiser le sauvetage en mer. La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) est un acteur essentiel de l'accomplissement de cette mission. Ce mémoire rappellera les prémices du sauvetage en mer et de l'importance de la SNSM et de ses bénévoles sur le littoral français. Ce mémoire traitera en outre, du modèle économique et social intrinsèque à l'association et de leurs répercutions respectives sur l'avenir. Enfin, étant dans des années charnières cruciales, des pistes de réflexion seront étudiées pour permettre la pérennité du modèle de la SNSM.

# Abstract

The French maritime territory is extremely large and scattered around the globe and it is the responsibility of the state to provide rescue at sea. The « Société Nationale de Sauvetage en Mer » (SNSM) is a key player in the accomplishment of this mission. This thesis will recall the beginnings of sea rescue and the importance of the SNSM and its volunteers on the French coast. This thesis will also deal with the intrinsic economic and social model of the association and its repercussions for the future. Finally, as these are crucial pivotal years, avenues of reflection will be explored to ensure the sustainability of the SNSM model.

# Table des matières

LISTE DES FIGURES	VII
LISTE DES TABLEAUX	IX
LISTE DES ABREVIATIONS	X
<b>INTRODUCTION</b>	<b>1</b>
<b>1 HISTOIRE ET EVOLUTION DU SAUVETAGE EN MER</b>	<b>3</b>
1.1 L'ORIGINE DU SAUVETAGE EN MER.....	3
1.2 CREATION DE LA SOCIETE NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER .....	6
1.3 ACTIONS DE L'ETAT EN MER.....	7
1.3.1 Espace géographique de l'action en mer.....	7
1.3.2 Les acteurs de ces missions.....	8
1.4 LA PLACE DE LA SNSM DANS LE SAUVETAGE.....	14
1.4.1 Les CROSS.....	14
1.4.2 Les Centres de traitement de l'alerte.....	16
1.4.3 Les Postes de secours.....	16
1.5 ORGANISATION DE LA SNSM .....	17
1.5.1 L'Association .....	17
1.5.2 Les structures locales.....	18
<b>2 LA SNSM FACE A DES PROBLEMES HUMAINS</b>	<b>23</b>
2.1 LE BENEVOLAT, FONDEMENT DE LA SNSM .....	23
2.1.1 Qu'est-ce qu'un bénévole ?.....	23
2.1.2 Les différentes catégories de bénévoles SNSM.....	24
2.1.3 La valorisation de ce modèle de bénévolat.....	25
2.2 SITUATION EN CONSTANTE EVOLUTION .....	27
2.2.1 Évolution des usagers de la mer .....	27
2.2.2 Effectif de la SNSM .....	30
2.2.3 Un besoin de renouveau .....	35
2.2.4 La formation des sauveteurs de demain.....	39
<b>3 UNE GESTION INTERNE A AMELIORER</b>	<b>45</b>
3.1 LE STATUT DE L'ASSOCIATION.....	45
3.2 LES STATIONS, PAS ASSEZ PRISES EN CONSIDERATION .....	47

<b>4</b>	<b>LA RECHERCHE D'UN MODELE ECONOMIQUE DURABLE</b>	<b>51</b>
4.1	LE MODELE FRANÇAIS DU SAUVETAGE EN MER.....	51
4.1.1	<i>Le coût du sauvetage en mer</i> .....	51
4.1.2	<i>La SNSM, un pilier du sauvetage en mer</i> .....	52
4.1.3	<i>Les bénéficiaires du système de sauvetage en mer</i> .....	53
4.2	LE BUDGET DE LA SNSM .....	57
4.2.1	<i>Trésorerie en augmentation</i> .....	57
4.2.2	<i>Les dons, base du système</i> .....	59
4.2.3	<i>Les subventions publiques</i> .....	61
4.2.4	<i>Autres Financements</i> .....	63
4.2.5	<i>Répartition et attribution des financements</i> .....	65
4.3	LES INVESTISSEMENTS .....	66
4.3.1	<i>La nouvelle flotte</i> .....	66
4.3.2	<i>Un besoin de formation onéreux</i> .....	70
<b>5</b>	<b>LES EVOLUTIONS A VENIR</b>	<b>73</b>
5.1	MIEUX RECONNAITRE LE BENEVOLAT ET SON ENGAGEMENT .....	73
5.1.1	<i>Le statut du bénévole</i> .....	73
5.1.2	<i>Reconnaissance des formations</i> .....	74
5.2	AMELIORER LA GESTION INTERNE DE LA SNSM .....	77
5.2.1	<i>La gestion technique</i> .....	77
5.2.2	<i>La gestion administrative</i> .....	79
5.2.3	<i>La gestion budgétaire</i> .....	81
5.3	DEVELOPPER UN FINANCEMENT PERENNE .....	82
5.3.1	<i>L'État</i> .....	82
5.3.2	<i>« Un euro pour nos héros »</i> .....	84
	<b>CONCLUSION</b>	<b>97</b>
	<b>BIBLIOGRAPHIE</b>	<b>99</b>
	<b>ANNEXES</b>	<b>117</b>

# Liste des figures

Figure 1 : L'espace maritime français.....	8
Figure 2 : Organigramme de l'action de l'état en mer.....	9
Figure 3 : Part des moyens mis en place par la France pour le sauvetage en mer .....	11
Figure 4 : Zone de responsabilité du Cross Corsen .....	12
Figure 5 : Organisation du trafic maritime dans la manche .....	13
Figure 6 : Aperçu du système COSPAS-SARSAT .....	15
Figure 7 : Organigramme des différents services de la SNSM.....	18
Figure 8 : Répartition des stations de sauvetage sur la côte Atlantique et de la Manche .....	21
Figure 9 : Répartition mensuelle des interventions de sauvetage au large .....	28
Figure 10 : Bénéficiaires des interventions de la SNSM.....	29
Figure 11 : Bilan opérationnel entre 2013 et 2018.....	30
Figure 12 : Nombre de noyades accidentelles en France en 2018 .....	32
Figure 13 : La notoriété de la SNSM .....	36
Figure 14 : La connaissance du statut des sauveteurs de la SNSM .....	37
Figure 15 : Les sources de financement des sauveteurs en mer .....	37
Figure 16 : Le statut juridique de la SNSM.....	38
Figure 17 : Le simulateur de navigation de la SNSM .....	41
Figure 18 : Système de fonctionnement circulaire.....	49
Figure 19 : Répartition des dépenses par missions.....	52
Figure 20 : Principaux moyens nautiques engagés par le Cross Corsen pour le sauvetage en mer.....	53
Figure 21 : La SNSM sur le littoral vous rassure-t-elle ? .....	57
Figure 22 : Répartition dons manuels/legs/autres ressources de 2014 à 2020 (en K€).....	59
Figure 23 : Répartition des subventions de l'État et des collectivités territoriales entre 2013 et 2020 (en K€).....	62
Figure 24 : Comparaison de l'apport financier privé entre 2013 et 2020 (en K€) .	63

Figure 25 : Prototype d'un navire de sauvetage hauturier imaginé par Barreau-Neuman Architects Navals .....	68
Figure 26 : Drone transportant une bouée de sauvetage .....	69
Figure 27 : Les 6 étapes de la conception de la nouvelle flotte de la SNSM .....	70
Figure 28 : Âge des personnes ayant répondu au sondage .....	86
Figure 29 : Catégorie socioprofessionnelle ayant répondu au sondage .....	87
Figure 30 : Pourcentage pratiquant une activité nautique .....	87
Figure 31 : Types d'activités pratiqués .....	88
Figure 32 : Pourcentage ayant déjà fait un don à la SNSM .....	88
Figure 33 : Raisons pour lesquelles les personnes n'ont jamais effectué de don	89
Figure 34 : Pourcentage pensant que tout le monde doit participer au financement du sauvetage en mer .....	90
Figure 35 : Pourcentage se disant prêt à participer à l'opération « Un euro pour nos héros » .....	90
Figure 36 : Fréquence de participation à « Un euro pour nos héros » .....	91
Figure 37 : Pourcentage d'acteurs du monde maritime .....	93
Figure 38 : Acteurs du monde maritime prêts à proposer l'opération à leur clientèle .....	94
Figure 39 : Idée de graphisme pour la campagne « Un euro pour nos héros » ...	95

# Liste des tableaux

Tableau 1 : Valorisation du bénévolat en 2018 .....	26
Tableau 2 : Comparatif de l'effectif des marins français de 1950 à 2018 .....	33
Tableau 3 : Bilan opérationnel.....	43
Tableau 4 : Forfait à l'opération.....	54
Tableau 5 : Tarif horaire .....	55
Tableau 6 : Comparaison du budget de la SNSM entre 2013 et 2020 (en K€) ....	57

# Liste des abréviations

BAFA : Brevet d'Aptitudes aux Fonctions d'Animateur  
CACPP : Certificat d'Aptitude au Commandement à la Petite Pêche  
CCSM : Centre de Coordination de Sauvetage Maritime  
CFI : Centre de Formation et d'Intervention  
CLS : Collecte Localisation Satellites  
CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage  
CRR : Certificat Restreint de Radiotéléphonie  
CTA : Centres de Traitement de l'Alerte  
DAFN : Droit Annuel de Francisation et de Navigation  
DAM : Direction des Affaires Maritimes  
DOM-TOM : Département d'Outre-Mer et Territoires d'Outre-Mer  
ENIM : Ecole Nationale d'Ingénieurs de Metz  
ENSM : l'Ecole Nationale Supérieure Maritime  
FBLI : Formation à la Lutte de Base contre l'Incendie  
FIN : Fédération des Industries Nautiques  
GEMCO : Groupement d'experts maritimes certifiés de l'ouest  
GMDSS : Global Maritime Distress and Safety System  
HSB : Hospitaliers Sauveteurs Bretons  
IFOP : Institut Français d'Opinion Publique  
INMARSAT : International MARitime SATellite organisation  
MEEM : Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer  
MOE : Maître d'œuvre d'Ensemble unique  
MRCC : Maritime Rescue Coordination Center  
NavOps : Navigation Opérationnelle  
OpéSAR : Opération Search and Rescue  
OSC : On Scene Coordinator  
PIB : Produit Intérieur Brut  
PNF : Pôle National de Formation  
PSE : Premier Secours en Equipe  
RNCP : Répertoire National des Certifications Professionnelles

RNLI : Royal National Lifeboat Institution

SARSAT-COSPAS : Search and Rescue Satellite-Aided Tracking

SCSN : Société Centrale de Sauvetage des Naufragés

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SHN : Société Humaine et des Naufrages

SNSM : Société Nationale de Sauvetage en Mer

SSA : Surveillance et Sauvetage Aquatique

TIS : Technique Individuelle de Survie

VHF : Very High Frequency

VNM : Véhicule Nautique à Moteur

# Introduction

Il existe des régions dans le monde maritime où la navigation est particulièrement difficile, ceci, en raison, soit de la densité du trafic, soit des courants parfois violents, soit encore des caractéristiques naturelles, des reliefs et des conditions météorologiques changeantes et mauvaises.

La pointe Bretonne, le nord du Cotentin, le golfe de Gascogne ou bien encore les bouches de Bonifacio pour ne citer que ces lieux font partie de ces zones dangereuses. Cette liste non exhaustive fait prendre conscience que le littoral français, qui est le plus long et sans aucun doute l'un des plus variés d'Europe, n'en est pas moins l'un des plus délicats quant à la navigation le long de ses côtes. Il n'est donc pas surprenant de compter sur le littoral français un grand nombre de naufrages, échouages ou autres fortunes de mer.

C'est en prenant en compte ces aspects et contraintes que l'on comprend rapidement la nécessité de posséder une coordination bien huilée pour faire coopérer l'ensemble des administrations du territoire disposant de moyens en mer. La Société Nationale de Sauvetage en Mer en est un acteur essentiel, en intervenant chaque année dans plus de 50 % des opérations de sauvetage<sup>1</sup>. Cette société unique en son genre est fondée en grande partie sur le bénévolat et véhicule des valeurs de solidarité et d'abnégation qui sont reconnues par tous.

Nous ferons un saut dans le temps pour comprendre les prémices de cette organisation et quelle a été son évolution depuis la création de la première société de secours aux naufragés dans les années 1825. nous explorerons l'originalité de la France en matière d'action maritime, qui ne possède pas un corps administratif unique, mais a hérité de plusieurs moyens préexistants, comme les garde-côtes, les douaniers, les sociétés de sauvetage...

Par la suite, la problématique humaine d'une telle société est au cœur de toutes les attentions. Nous approfondirons la notion du bénévolat, les besoins d'effectifs ainsi que les nouvelles formations indispensables à l'évolution du sauvetage au 21ème siècle.

---

<sup>1</sup> Ministère de la transition écologique et solidaire, *Bilan d'activité des missions opérationnelles du CROS CORSEN année 2019.*

La SNSM est une organisation très particulière dans le monde maritime et associatif. Sa gestion interne et délocalisée est forcément complexe et donne lieu à de nombreux débats tant au niveau de ses membres que des stations locales. Nous étudierons donc son fonctionnement en détail.

Si la SNSM contribue au sauvetage en mer de manière importante, cela a évidemment un coût élevé. Diverses sources de financement contribuent chaque année à son équilibre, mais la longévité de ce système de sauvetage ne doit pas masquer sa fragilité financière que nous constaterons au fil de ces pages.

Enfin la dernière partie de ce mémoire sera consacrée aux différentes réponses qu'il est possible d'apporter afin que ce modèle si particulier et apprécié du monde maritime puisse être pérenne et traverser un nouveau siècle.

# 1 Histoire et évolution du sauvetage en mer

## 1.1 L'origine du sauvetage en mer

### **Le sauvetage des naufragés n'était pas une priorité**

Si l'idée de protection des biens dans l'histoire maritime a évolué avec le changement des usages et du droit maritime, il ne semble pas que ce soit aussi évident en ce qui concerne la sauvegarde de la vie des personnes en mer.

Aussi loin que l'on puisse remonter et en consultant de nombreux livres et ouvrages en la matière<sup>2</sup>, il semblerait que les textes référencés du droit maritime ne privilégiaient pas la vie humaine en mer, mais plutôt la conservation des biens, ou des hommes en tant que marchandise. Les esclaves ou les biens personnels des naufragés étaient donc privilégiés.

Dans la Grèce antique, des lois ont vu le jour<sup>3</sup>: sans accorder la propriété aux sauveteurs, on accordait une gratification en fonction des risques encourus par les sauveteurs. Une grande idée qui fut reprise plus tard par les Romains.

Dans le droit Romain, les ordonnances et décisions de concile ont interdit le pillage des objets naufragés et ont comme les grecs, offerts des primes pour inciter les populations côtières à sauver le plus possible d'objets en mer.

La table d'Amalfi<sup>4</sup>, qui est considérée comme le premier recueil de lois maritimes, stipulait que les marins seraient remboursés de leurs biens s'ils étaient dépouillés. Il semble qu'à Valence en Espagne, il était interdit de fabriquer un navire ou des meubles avec du bois provenant d'un bateau naufragé. Alors quand Bretagne il était d'usage jusqu' au début du XIII<sup>e</sup> siècle que les seigneurs s'octroient la propriété des biens naufragés comme le stipule ce texte ci-dessous :

---

<sup>2</sup> J.M. PARDESSUS, *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIII<sup>e</sup> siècle*; J-M. PARDESSUS, *Cours de Droit Commercial*; Hautefeuille, Laurent-Basile, « Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international ».

<sup>3</sup> « Naufragium — Wikipédia ».

<sup>4</sup>J.M. PARDESSUS op cit. P. 2

« Premièrement, toute nef ou vaisseau quand ils s'aventurent en la cote de Bretagne, tout est acquis aux seigneurs, sans que nul homme ou marchand n'y prenne rien, si n'est ceux qui les sauvent, a qui doivent avoir leur salaire » cité par J M Pardessus dans « Us et coutumes de la mer : ou collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge<sup>5</sup> ».

Plus tard, Le « Guidon de la mer<sup>6</sup> », considéré comme les prémices des assurances maritimes, rédigé à Rouen, et publié à partir du milieu du XVI<sup>e</sup> siècle n'a fait que survoler la question du sauvetage en mer.

### **Le naufragé tué plutôt que sauvé**

Pour les peuples côtiers, tout ce qui venait de la mer n'était pas toujours perçu comme des bienfaits, car les peuples de la mer ravageaient les côtes de la méditerranée et les vikings attaquaient les côtes de la Manche<sup>7</sup>... mais surtout véhiculaient des maladies comme la peste ou le choléra<sup>8</sup>.

Les naufrages représentaient, une manne pour ces populations pauvres. Des coutumes locales de pillage ont existé depuis l'âge de fer, allant jusqu'au massacre des naufragés.

Il existait au Moyen Âge, une tradition orale rapportant que si un seul être vivant, marin, marchand ou même un animal survivait au naufrage, il restait propriétaire de ses biens<sup>9</sup>. De ce fait, il était très tentant de rejeter à la mer ou de tuer les naufragés pour permettre d'exercer le « droit d'épave<sup>10</sup> » en l'absence de tout propriétaire encore en vie.

Rodière dans son traité de droit maritime<sup>11</sup> a cité Levy-Bruhl (le droit de naufrage 1927<sup>12</sup>) qui indiquait que les populations primitives pensaient que les naufrages étaient « la punition divine ».

---

<sup>5</sup> J.M. PARDESSUS, *Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. Tome 1.*

<sup>6</sup> Ibid.

<sup>7</sup> « Vikings, le péril venu de la mer | National Geographic ».

<sup>8</sup> P M Niaussat, « XVI<sup>e</sup> siècle : "Souffrances et maladies sur la route des Grandes Découvertes ; de Lisbonne aux Moluques et au Japon". »

<sup>9</sup> C. Fleury et J.B. Daragon, *Droit public de France: ouvrage posthume de M. l' Abbé Fleury, composé pour l'Éducation des Princes.*

<sup>10</sup> « Droit de bris — Wikipédia ».

<sup>11</sup> Roger Jambu-Merlin et René Rodière, *Les gens de mer.*

<sup>12</sup> H. Lévy-Bruhl, *Le Droit de naufrage, par Henri Lévy-Bruhl, ...*

« Les naufragés méritaient le châtement dont ils étaient frappés conduisant à s'emparer des personnes, à les tuer ou les rejeter à la mer, voire à les manger dans les pays du cannibalisme. »

Afin de remédier à ces actes, Louis IX en 1221 a fait promulguer des ordonnances assurant la protection royale aux naufragés<sup>13</sup> :

« S'ils tuent des naufragés, ils doivent être plongés jusqu'à demi-morts, puis lapidés et assommés comme des loups » cité par J.M Pardessus dans son ouvrage les « Us de la mer» Op. Cit.

Par la suite, et sous l'impulsion de plusieurs papes et conciles, il a été écrit que l'on devait porter secours aux naufragés sous peine d'excommunication. Les populations très croyantes furent ainsi sensibilisées.

L'ordonnance de la marine de 1681<sup>14</sup> a définitivement acté l'apparition des devoirs d'assistance et de secours et a renforcé la lutte contre le pillage des naufrageurs en la punissant de la peine capitale. Il est cependant important de constater qu'avant le XIX<sup>e</sup> siècle, les notions de sauvetage des naufragés n'étaient pas la règle première et que beaucoup s'en désintéressaient.

Il faudra donc attendre la convention internationale de 1910<sup>15</sup> et la loi du 29 avril 1916<sup>16</sup> qui vont traiter de l'assistance aux personnes, stipulée dans l'article 11 : « prêter assistance à toute personne, même ennemie, trouvée en mer en danger de se perdre».

Après la guerre 39 - 45 Le Merchant Shipping Act de 1949 Article 22<sup>17</sup>, dispose qu'est déclaré coupable de délit pénal : « le capitaine qui néglige de prêter assistance ».

Le sauvetage aux personnes était né !

---

<sup>13</sup> A. Jourdan et F.A. Isambert, *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu' à la révolution de 1789: contenant la notice des principaux monumens des mérovingiens, ...*

<sup>14</sup> Colbert, *Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681.*

<sup>15</sup> « Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage ».

<sup>16</sup> A. de Robillard de Beaurepaire, *La loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes.*

<sup>17</sup> « Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949 ».

## 1.2 Création de la Société nationale de Sauvetage en Mer

Le sauvetage gratuit aux personnes a été instauré en 1823. À la suite de plusieurs et dramatiques naufrages sur les côtes du Royaume uni, Sir William Hillary résident sur l'île de Man, assisté d'un membre du parlement britannique Mr Thomas Wilson, ont créé ensemble la première société pour la sauvegarde des naufragés et de leurs biens. C'est ainsi qu'en 1824 lors d'une réunion publique il fut décidé de la création de la société des Life Boats qui prit plus tard le nom de « Royal National Lifeboat Institution » (RNLI)<sup>18</sup>.

Naturellement, les seconds à créer une société de sauvetage, d'inspiration anglaise, sont leurs voisins français. L'idée de la nécessité d'une Société de Sauvetage fit son apparition en 1825 à Boulogne-sur-Mer<sup>19</sup>. Elle prendra le nom de : Société humaine et des naufrages (SHN).

Endroit stratégique par sa proximité avec le Pas de Calais, Boulogne est une zone très fréquentée par les navires entrant et sortant de la Manche et de la mer du Nord. Plusieurs naufrages à proximité des côtes françaises émurent l'opinion publique.

Le naufrage de l'Amphitrite<sup>20</sup> est dans une large mesure à l'origine de la création des sociétés de secours. Ce trois-mâts battant pavillon britannique s'échoua le 31 août 1833, et au total, 108 femmes, 12 enfants et 13 hommes y ont perdu la vie.

À la suite de ce naufrage, d'autres sociétés similaires se sont créées successivement à Dunkerque, Calais, Rouen, Bayonne, Montreuil et même Mogador au Maroc.

En 1865, on comptera 59 stations de sauvetage et d'observation météorologique dans toute l'Europe, pour la plupart reliées par télégraphe. Cette évolution marquera le début de la prévision météorologique moderne qui est encore aujourd'hui l'une des composantes essentielles du sauvetage en mer.

Le 12 février 1865, par décret impérial la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés (S.C.S.N) est fondée et reconnue d'utilité publique<sup>21</sup>. Par la suite, les

---

<sup>18</sup> « History Of The RNLI - Discover Our Heritage ».

<sup>19</sup> « La solidarité des gens de mer à l'origine de la SNSM | Les Sauveteurs en Mer ».

<sup>20</sup> « BOULOGNE-SUR-MER (62) - 31 AOÛT 1833 - NAUFRAGE DE "L'AMPHITRITE" - 133 VICTIMES - La Maraîchine Normande ».

<sup>21</sup> « La Société Centrale de Secours aux Naufragés SCSN ».

Hospitaliers Sauveteurs Bretons (H.S.B) sont fondés en 1873 et créent des postes de secours, d'abord en Bretagne et puis sur tout le littoral<sup>22</sup>.

Ces deux structures se réunifiant en 1967 pour donner naissance à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)<sup>23</sup>.

## 1.3 Actions de l'état en mer

### 1.3.1 Espace géographique de l'action en mer

Le sauvetage en mer est une mission de l'état. Elle relève d'une obligation internationale, en vertu de plusieurs conventions<sup>24</sup> sur la recherche et le sauvetage en mer édictées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), et ratifiées par la France.

La France métropolitaine possède 2 075 km de frontières maritimes en Atlantique et en Manche, et 617 km en Méditerranée ; cette double ouverture vers l'étranger façonne l'action de l'état en mer qui doit surveiller deux systèmes maritimes avec la même attention.

Or ces deux systèmes sont profondément différents, voire opposés, tant par le dessin des côtes que par les aptitudes nautiques.

De plus, si le domaine maritime de la France métropolitaine ne couvre que 150 000 km<sup>2</sup>, c'est sur presque 10 millions de km<sup>2</sup> que s'exerce la souveraineté française. Car il ne faut pas oublier les eaux territoriales et la zone économique exclusive qui entoure les DOM-TOM, qui permettent à la France d'affirmer sa présence dans toutes les mers du monde<sup>25</sup>.

---

<sup>22</sup> « Les Hospitaliers Sauveteurs Bretons HSB ».

<sup>23</sup> Gérard Piouffre, *Sauveteurs en mer*.

<sup>24</sup> « Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) ».

<sup>25</sup> « La France : 2eme ZEE et 1er domaine sous-marin au monde ! »

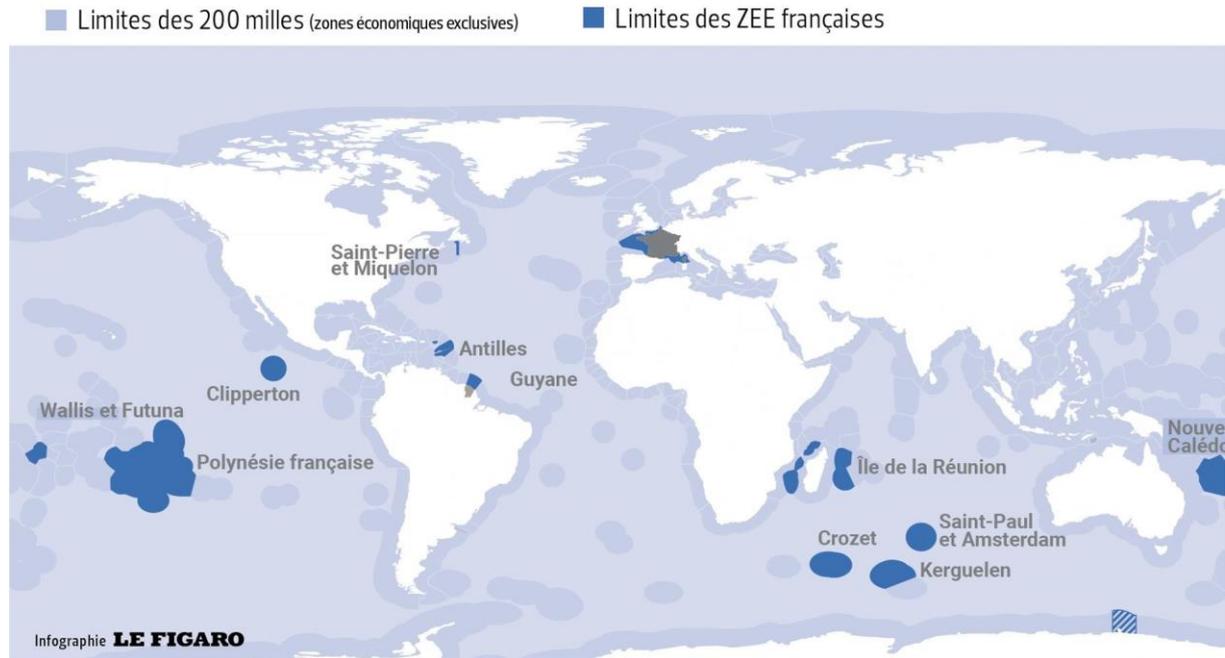


Figure 1 : L'espace maritime français  
Source : Figaro, 2018

Cet espace maritime divers et éparpillé a bien sûr été réglementé afin que la France exerce sa souveraineté, mais aussi respecte ses engagements internationaux relevant particulièrement de la sécurité du transport maritime, de la protection de l'environnement et du sauvetage en mer...

### 1.3.2 Les acteurs de ces missions

Le décret du 9 mars 1978<sup>26</sup> a clos définitivement l'éternelle question "Qui fait quoi en mer ?" en conservant les missions particulières de chacun des six services traditionnels coordonnées par le préfet maritime :

- SNSM : sauvetage en mer - mission prioritaire.
- Les douanes : La police économique
- Les affaires maritimes : La police des pêches
- La Gendarmerie maritime : Maintien de l'ordre public
- Marine Nationale : Contrôle du territoire
- Sécurité civile : Secours et gestion de crises

<sup>26</sup> « Décret n°78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'Etat en mer | Legifrance ».

Plutôt que de créer une entité spécifique chargée de l'ensemble de ces missions, il a été décidé de coordonner l'emploi des moyens des différentes administrations ayant chacune des compétences spéciales, pour assurer la meilleure efficacité au moindre coût ; cette solution laisse donc cohabiter les moyens. L'ensemble des administrations qui disposent de moyens nautiques ou aériens apportent leur concours à la mission de sauvetage en mer sur le budget des ministères dont ils relèvent, de même que les sociétés de sauvetage agréées. L'emploi de ceux-ci est placé sous la responsabilité du Premier ministre, représenté par le secrétaire général de la mer au niveau national et par les Préfets maritimes au niveau local.

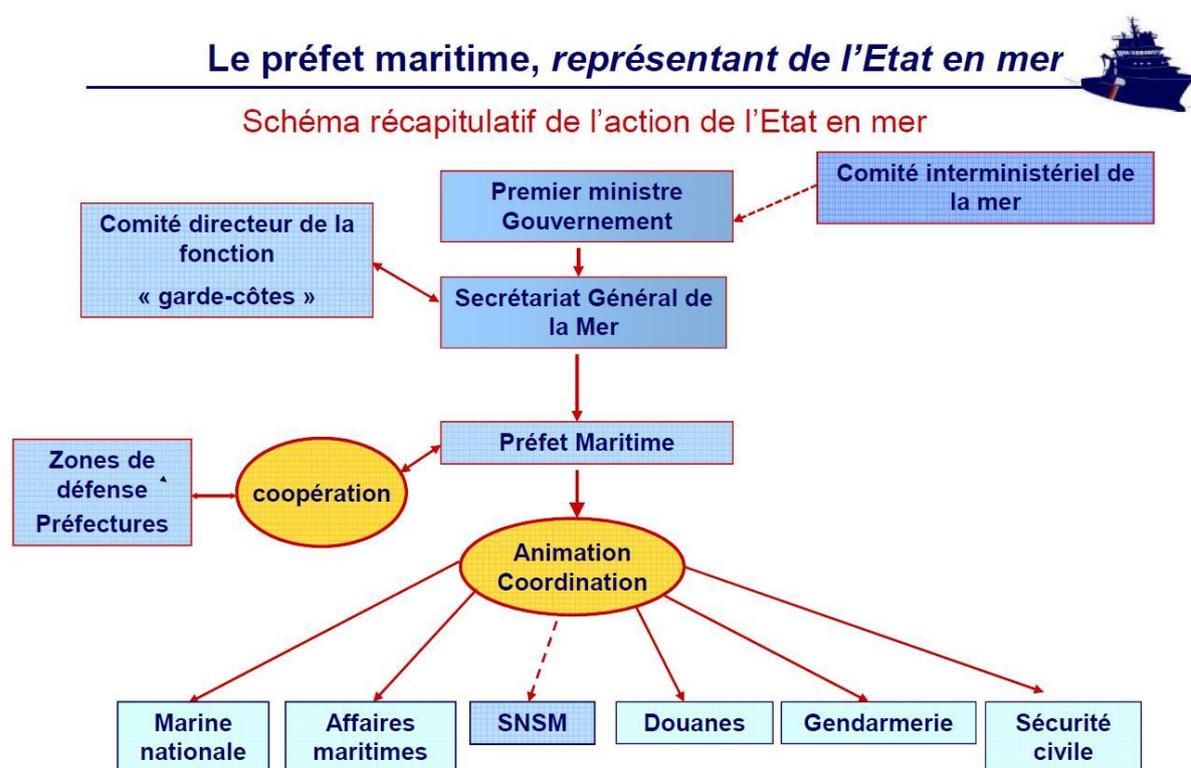


Figure 2 : Organigramme de l'action de l'état en mer  
Source : [www.premar-manche.gouv.fr](http://www.premar-manche.gouv.fr), 2020

Le secrétaire général de la mer se voit chargé d'une mission globale de coordinateur et de contrôle de l'action de l'état au niveau maritime.

Sous l'autorité directe du Premier ministre, et en liaison avec les ministères et organismes compétents, le secrétariat général de la mer veille à l'échelon central, à la coordination des actions de l'état en mer. Il étudie et propose les mesures qui tendent à améliorer l'efficacité de ces actions.

Toutefois, du fait de cette dissémination, le secrétaire général manque d'un réel pouvoir direct<sup>27</sup> ce qui est fort regrettable, car la multiplicité des administrations rend importante et urgente l'organisation d'une véritable coordination au niveau central. Tel devrait, en principe, être le rôle du Secrétariat général de la mer, placé sous l'autorité directe du Premier ministre.

Le préfet maritime est sans nul doute la pierre angulaire de l'action de l'état en mer<sup>28</sup>. Sa fonction au quotidien consiste à gérer et coordonner les missions des différentes administrations, afin d'éviter toute collusion entre elles.

Proche du terrain, il est celui qui en cas de crise centralise tous les moyens disponibles dans sa zone afin d'en prendre le commandement dans un souci constant d'efficacité. Si au niveau national il n'existe pas encore de vrai décisionnaire, on peut dire que le préfet maritime au niveau local possède un pouvoir d'arbitrage et de commandement, qui se manifeste principalement en cas de crise.

Le préfet assume d'une part la responsabilité générale des actions de l'état en mer et, d'autre part, leur coordination.

De plus, il s'assure que les différentes missions du service public soient correctement effectuées en s'efforçant d'ajuster les moyens aux besoins, demandant parfois à un service de prêter son concours à un autre pour le renforcer temporairement.

Le préfet est en charge de trois attributions fondamentales ; le sauvetage des personnes en détresse, le maintien de l'ordre public, la prévention et la lutte contre les pollutions marines.

Le sauvetage des personnes et des biens constitue une des missions essentielles des services publics intervenant en mer<sup>29</sup>. Le préfet maritime est investi de la responsabilité des opérations de recherche et de sauvetage des personnes en détresse en mer.

Environ 10 000 opérations de sauvetage de toute nature sont menées chaque année par les CROSS et plus de 19 800 personnes en moyenne sont secourues<sup>30</sup>. Elles sont mises en œuvre avec le concours de plusieurs moyens nautiques et aériens.

---

<sup>27</sup> André BOYER et BRANGER Jean-Guy, *L'action de l'Etat en mer, une garde-côtes à la française ?*

<sup>28</sup> Ibid.

<sup>29</sup> « Surveillance et sauvetage en mer ».

<sup>30</sup> Ibid.

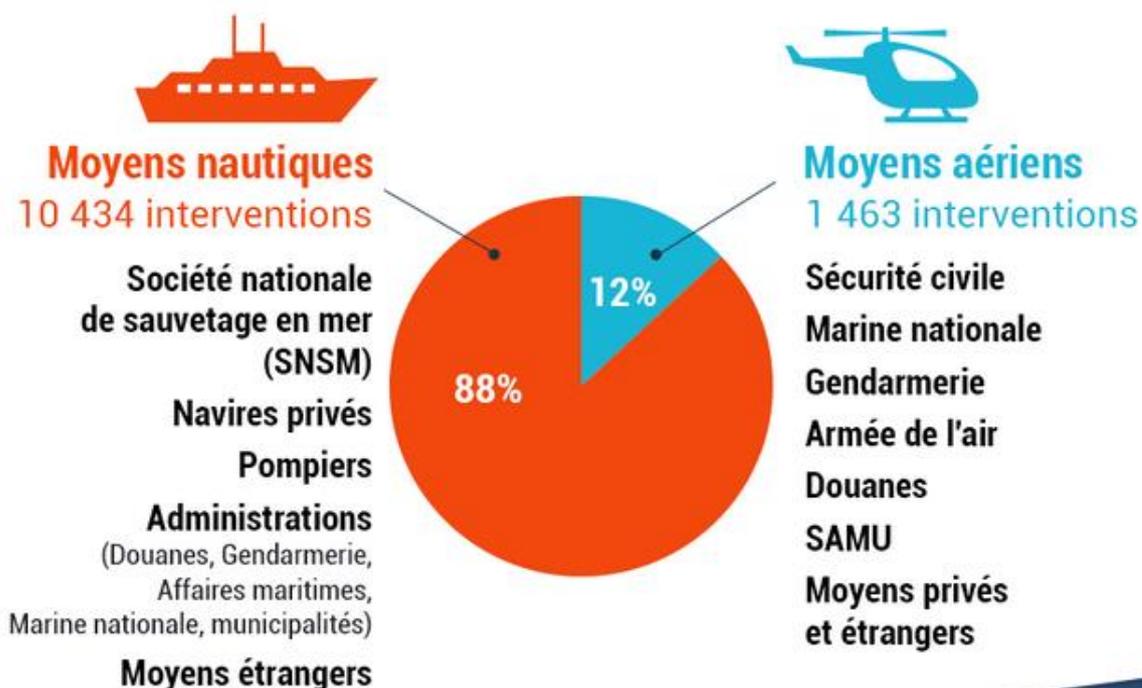


Figure 3 : Part des moyens mis en place par la France pour le sauvetage en mer  
Source : Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2019

La zone d'action de chaque préfet maritime est très vaste nous pouvons par exemple, pour illustrer cette réalité, prendre le cas du préfet maritime de l'atlantique dont Brest est le siège<sup>31</sup>. Le domaine de responsabilité du préfet maritime s'étend du Mont Saint-Michel à la frontière espagnole, soit 2 500 km de côtes, mais aussi : 494 communes, 10 départements et 4 régions littorales. Ce sont aussi : 3 directions régionales et 10 directions départementales des affaires maritimes, 1 direction interrégionale maritime des douanes, 2 ports autonomes et 6 ports d'intérêt national, 16 ports de pêche. L'action de l'état en mer s'efforce de répondre aux risques de la zone sensible que constitue la Pointe de la Bretagne, avec une densité de trafic de 54 000 navires par an dans le rail d'Ouessant (150 navires par jour)<sup>32</sup>.

<sup>31</sup> « Préfecture maritime de l'Atlantique / Mer et littoral / Services de l'Etat / Accueil - Les services de l'État dans le FINISTÈRE ».

<sup>32</sup> Ministère de la transition écologique et solidaire, *Bilan d'activité des missions opérationnelles du CROS CORSEN année 2019*.

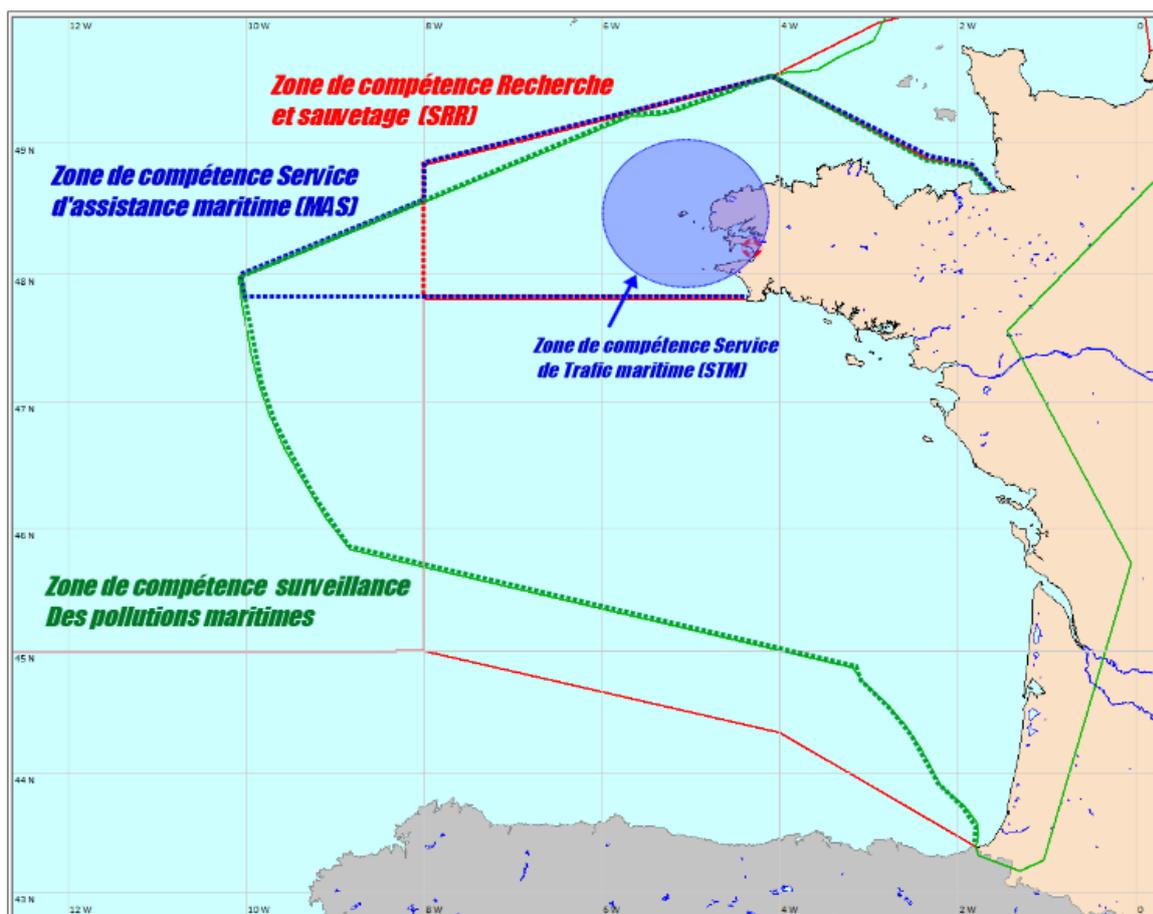


Figure 4 : Zone de responsabilité du Cross Corsen  
 Source : DIRM NAMO, 2016

De même la préfecture de la Manche et de la Mer du Nord n'est pas en reste, basée à Cherbourg elle gère un domaine qui s'étend du Mont Saint-Michel à la frontière belge, soit 870 km de côtes dont l'étroit passage du Pas-de-Calais.

C'est un espace maritime unique en raison d'une densité de trafic sans équivalent au monde : 20% du trafic mondial, 700 à 800 navires par jour dans ce fameux détroit, 250 millions de produits dangereux par an.

Le rôle du préfet maritime est donc très vaste et très important, pour mener à bien les missions dont il a la charge, il bénéficie du concours de tous les moyens nautiques et aériens des administrations civiles et des armées ; il coordonne la mise en œuvre de ces moyens et assure la direction des opérations. Ceci signifie qu'il exerce la surveillance de l'espace maritime et mobilise à cet effet les moyens qu'ils soient maritimes, aériens, ou terrestres.

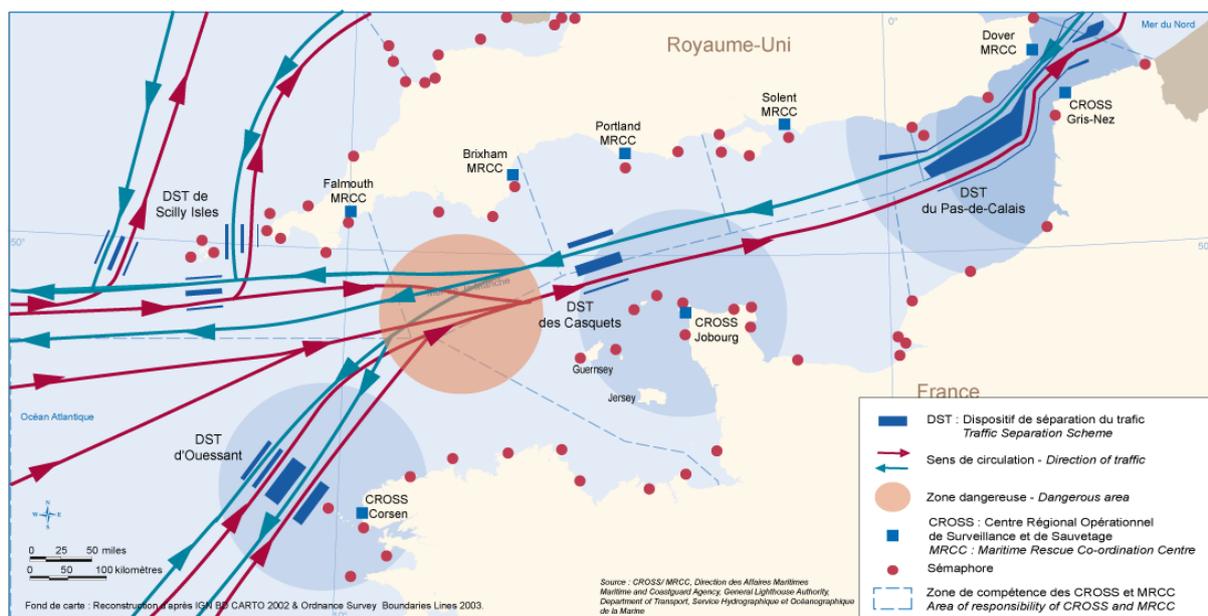


Figure 5 : Organisation du trafic maritime dans la manche  
 Source : AtlasTransmanche, 2012

Comme nous le verrons plus tard, le rôle de la SNSM n'est pas d'intervenir dans le sauvetage des navires de commerce, même s'ils y contribuent parfois pour évacuer des blessés<sup>33</sup>.

La grande majorité de leurs sorties en mer sont à mettre au profit des plaisanciers et pêcheurs.

En comparaison avec les autres moyens d'intervention du territoire français, la SNSM est celle qui réalise le plus de sauvetages en mer, environ 60 %<sup>34</sup>. Soit environ 30 000 interventions par an, dans une zone de 20 miles nautiques qui correspond au rayon d'action des canots (vedette hauturière) : elle est la première interlocutrice du CROSS dans ce domaine.

Les autres interventions sont faites par les navires présents sur zone, suivis des moyens publics de la sécurité civile, de la gendarmerie nationale, de la marine nationale, y compris les « Abeille » remorqueurs de haute mer spécialisés dans le sauvetage et la dépollution, affrétés auprès de l'armement privé groupe Bourbon, des douanes, des Affaires maritimes et de la police. La SNSM met aussi des sauveteurs de plages à la disposition des maires, compétents dans la zone des 300 mètres<sup>35</sup>.

<sup>33</sup> Ouest-France, « Finistère. Intoxication sur un cargo : un mort et trois blessés graves ».

<sup>34</sup> André BOYER et BRANGER Jean-Guy, *L'action de l'État en mer*.

<sup>35</sup> Ibid.

## 1.4 La place de la SNSM dans le sauvetage

### 1.4.1 Les CROSS

Pour bien comprendre le rôle et la place de la SNSM au sein du sauvetage maritime, il faut un bref aperçu des moyens mis en place pour alerter, informer et agir en mer.

Comme nous avons pu voir précédemment, le préfet maritime s'appuie sur les CROSS pour organiser les secours<sup>36</sup>.

Il s'agit de centres décisionnels qui prennent en charge toute opération de sauvetage dès que l'incident a lieu sur le domaine maritime. Matériellement, les CROSS sont équipés de moyens de communication radio performants, de cartes précises sur lesquelles sont répertoriés les opérations en cours, les moyens disponibles, et les dangers particuliers<sup>37</sup>.

Ces centres sont dirigés par des administrateurs des Affaires Maritimes et sont armés par des personnels civils en charge de la partie technique comme la maintenance des radars et du système informatique. Les autres personnels sont des militaires de la Marine Nationale, leurs rôles concernent la surveillance maritime et des opérations.

Les CROSS peuvent être alertés directement par VHF (canal 16), téléphone, télex, par l'intermédiaire des sémaphores de la Marine Nationale, par les Quartiers et stations des Affaires Maritimes et par tout centre pouvant recevoir et relayer des alertes. Les CROSS sont au nombre de cinq. Ils remplissent au plan national et international le rôle de Centre de Coordination de Sauvetage Maritime (CCSM) ou de Maritime Rescue Coordination Center (MRCC)<sup>38</sup>.

Ils exploitent un puissant réseau de radiocommunications couvrant les espaces maritimes placés sous leurs responsabilités opérationnelles :

- 47 stations radio côtières en bande VHF, réparties sur le littoral ;
- 2 stations radio pour le large en bande HF ;
- 4 radars en Manche et 1 en Méditerranée exploités pour le contrôle de la navigation ;

---

<sup>36</sup> « LE C.R.O.S.S. Corsen - DIRM NAMO ».

<sup>37</sup> « Surveillance et sauvetage en mer ».

<sup>38</sup> « 17142\_CROSS\_50ANS\_BATweb.pdf ».

- 3 réseaux satellitaires : l'un pour la surveillance des pêches (système Argos<sup>39</sup> / CLS), l'autre pour la réception des alertes dans le cadre du programme international SARSAT-COSPAS (sauvetage), le dernier (INMARSAT<sup>40</sup>) pour les communications GMDSS<sup>41</sup>.

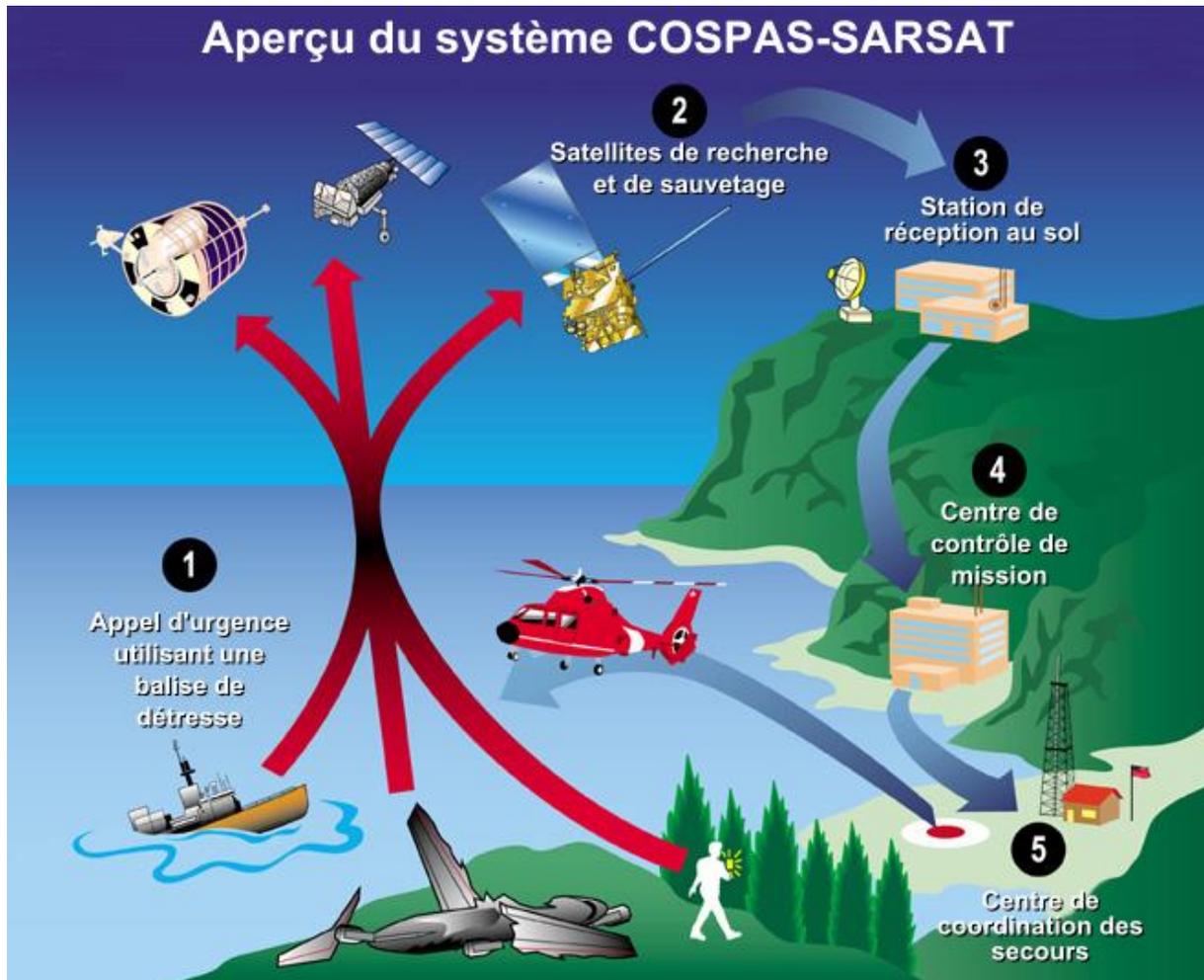


Figure 6 : Aperçu du système COSPAS-SARSAT  
Source : Wikipédia, 2006

Les CROSS étant des centres de coordination des secours, ils peuvent utiliser les moyens nautiques (SNSM, Gendarmerie maritime...), aériens (hélicoptères de la marine nationale)<sup>42</sup> et leur chaîne de sémaphore est présente sur tout le littoral français.

<sup>39</sup> « Argos - Système mondial de suivi et d'étude par satellite dédié à l'environnement ».

<sup>40</sup> « Inmarsat | Enabling the connected world ».

<sup>41</sup> « CROSS Jobourg - Marine marchande ».

<sup>42</sup> « Base d'aéronautique navale Lanveoc-Poulmic ».

## 1.4.2 Les Centres de traitement de l'alerte

Les centres de traitement de l'alerte (CTA)<sup>43</sup> regroupent les appels principalement destinés aux sapeurs-pompiers ou les services d'urgence tels que le 18 ou le 112. Les CTA gèrent les opérations de secours principalement terrestres. Ils organisent le soutien terrestre des opérations de secours, informent et collaborent avec les CROSS, par exemple quand il faut prendre en charge un ou plusieurs blessés et les faire hospitaliser.

Matériellement, les CTA sont équipés comme les CROSS, mais adaptés aux zones terrestres, (moyens de communication, cartes), et sont en relation constante avec les équipes opérationnelles (Sapeurs-pompiers, SAMU, Gendarmerie, médecins, ambulances).

Ils agissent beaucoup, notamment durant les périodes estivales<sup>44</sup> en collaboration avec les postes de secours côtiers, qui sont les premiers acteurs du sauvetage sur les plages.

## 1.4.3 Les Postes de secours

Les postes de secours côtiers<sup>45</sup> sont saisonniers et destinés à faire face à l'augmentation des risques d'accident nautiques et aquatiques dus à l'accroissement de la population sur le littoral français durant la période estivale. Le poste de secours couvre une zone bien définie dont il assure les interventions et la surveillance.

Il gère dans la limite de ses moyens l'organisation des secours sur une zone définie. Lorsque l'intervention sort de ce périmètre ou lorsque celle-ci nécessite des moyens supplémentaires, le poste de secours transfère l'organisation au CROSS (pour les renforts en mer : vedette, hélicoptère) ou au CTA (pour les renforts terrestres : aide médicalisée, évacuation sanitaire).

Ils dépendent des communes et sont sous la responsabilité du maire, mais sont lors d'un besoin sur une opération de secours, sous l'autorité du CROSS. Ils sont armés par des personnels bénévoles de la SNSM formés et spécialisés pour le sauvetage en Mer.

---

<sup>43</sup> « Le Centre de traitement de l'alerte - SDIS 44 ».

<sup>44</sup> « Pompiers de la Manche : plongée au cœur du traitement de l'alerte | La Gazette de la Manche ».

<sup>45</sup> « Postes de secours ».

Du point de vue de l'organisation matérielle des secours, les postes sont équipés de postes de radio fixes et portatifs, ainsi que de jumelles pour la surveillance visuelle<sup>46</sup>.

## 1.5 Organisation de la SNSM

### 1.5.1 L'Association

En 1970, La SNSM a été reconnue association d'utilité publique<sup>47</sup>. Elle nécessite une logistique et une coordination rigoureuses du fait de la mobilisation de très nombreux moyens humains et matériels.

Plus de 8 071 sauveteurs bénévoles sont sous la coordination d'un président bénévole, ainsi que 79 salariés à temps plein, renforcés par des cadres bénévoles au niveau local (environ 1700) pour soutenir les tâches techniques, administratives, logistiques, financières et la communication.

La direction de la SNSM est assurée par un président bénévole qui est élu par le conseil d'administration, son mandat est de 6 ans renouvelables.

Le président est conseillé par un comité directeur qui l'aide dans l'élaboration des orientations stratégiques et les prises de décision.

Dans chaque département maritime il y a un délégué départemental qui représente le président. Sa mission est d'assurer la coordination de la vie associative, les entraînements, les actions de communication et les appels aux dons auprès du public. C'est le président qui nomme les 26 délégués départementaux.

Commissions et comités sont là pour analyser<sup>48</sup>, recueillir les informations, proposer des évolutions... Couvrant tous les sujets émanant et concernant l'association.

---

<sup>46</sup> Piouffre, *Sauveteurs en mer*.

<sup>47</sup> « décret du 30 avril 1970 classant en RUP la SNSM.pdf ».

<sup>48</sup> « Une coordination centralisée des équipes ».

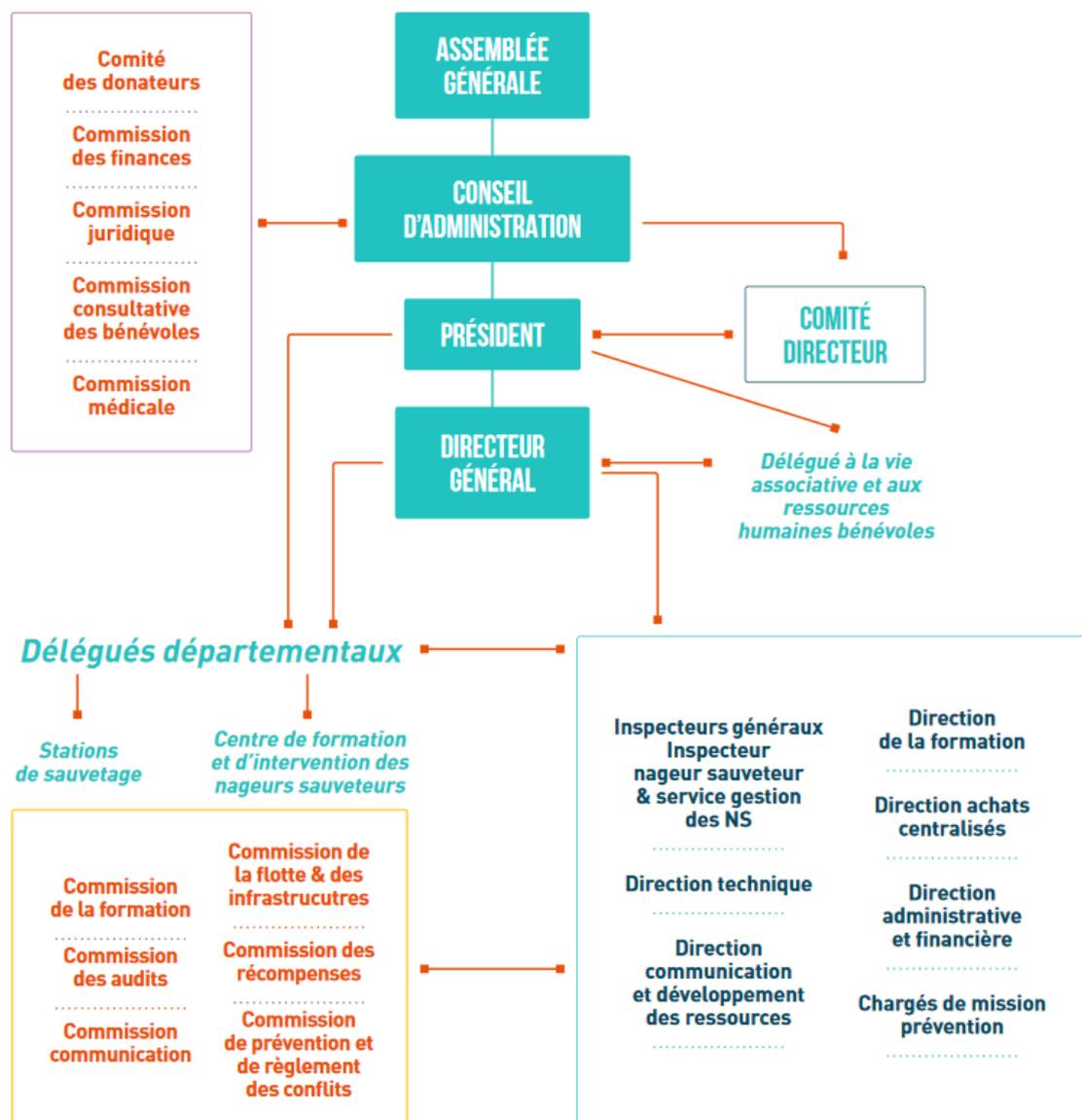


Figure 7 : Organigramme des différents services de la SNSM  
 Source : [snsm.org](http://snsm.org), 2020

## 1.5.2 Les structures locales

Les moyens mis en place par la SNSM pour mener à bien ses missions sont répartis sur plus de 250 stations de sauvetage saisonnières et permanentes (métropole et DOM-TOM), grâce à l'implication des quelque 8 000 bénévoles soit ; 5 000 sauveteurs embarqués et 3 000 nageurs sauveteurs (opérationnels, formateurs, cadres...).<sup>49</sup>

<sup>49</sup> « bilan-annuel-2018-snsm.pdf ».

## Les interventions au large

- Les sauveteurs embarqués :

En 2018 il y avait 4862 sauveteurs embarqués répartis en 218 stations de sauvetage, 187 sont des stations permanentes et 31 ouvrent seulement durant la période estivale<sup>50</sup>.

Elles sont prêtes à réagir à n'importe quel moment lorsqu'elles reçoivent un appel des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS). Les sauveteurs seront sur zone entre 15 à 45 min, 24h sur 24, 365 jours par an et par tous les temps.

Pour être préparés à n'importe quelle éventualité, les sauveteurs s'entraînent durant toute l'année, plus de 3 656 exercices en 2018<sup>51</sup>. De plus, chaque sauveteur embarqué a un poste attribué dans le canot : patron, mécanicien, secouriste, radio, canotier (matelot de pont), nageur de bord et plongeur de bord. Leur zone d'intervention habituelle dépasse rarement les 20 milles nautiques, sauf cas exceptionnel. Les sauveteurs embarqués des stations permanentes, sont en majorité des marins professionnels, ainsi les patrons de vedettes sont bien souvent d'anciens commandants de navires de commerce ou militaires, des patrons pêcheurs en retraite ou en activité, les mécaniciens, d'anciens chefs de la machine, etc.<sup>52</sup>

- Les stations de sauvetage :

Ce sont les lieux d'où partent toutes les interventions de sauvetage au large et on y trouve tous les moyens nautiques d'intervention.

Aux 187 stations permanentes citées plus haut et qui perdurent tout l'hiver, sont adjointes l'été 31 autres stations devant répondre au nombre croissant d'activités nautiques durant cette période.

Dans chaque station permanente, on retrouve la même hiérarchie, un président qui dirige, secondé par un trésorier et par le patron titulaire.

Le patron est d'ailleurs responsable du recrutement et de la formation de son équipage, il peut s'appuyer sur l'aide de 10 à 40 bénévoles en fonction des stations.

---

<sup>50</sup> « Le sauvetage en mer est l'une des missions de la SNSM ».

<sup>51</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>52</sup> Piouffre, *Sauveteurs en mer*.

Ainsi, l'ensemble des stations reçoit l'assistance et l'appui de plus de 1 700 bénévoles qui participent activement à la vie des stations, par exemple le suivi administratif, l'entretien de tous les moyens d'intervention, la récolte des dons et le cas échéant l'organisation de manifestations festives dans cette perspective.

C'est l'association de la SNSM qui décide des emplacements des stations et des moyens d'intervention dont elles disposent, elle reste toutefois en dialogue avec les CROSS et les Affaires Maritimes pour que le dispositif demeure le plus performant possible.

## **Les interventions sur le littoral**

- Les nageurs sauveteurs :

Ils sont en activité pendant la saison estivale et leur mission est d'intervenir dans la bande des 300 premiers mètres depuis le littoral<sup>53</sup>.

C'est une grande responsabilité qui demande une formation exigeante, les nageurs sauveteurs doivent obtenir un diplôme pour la surveillance des plages, le brevet national de secourisme et de sauvetage aquatique pour pouvoir être recrutés. En complémentarité la SNSM demande aussi le premier secours en équipe de niveau 1 (PSE1) et 2 (PSE2), le certificat restreint de radiotéléphonie (CRR), le permis côtier ainsi que le certificat de surveillance et sauvetage aquatique sur le littoral (SSA).

Ce sont les certificats requis pour être nageur sauveteur. Pour parfaire sa spécialisation, des formations complémentaires existent (pilotage de semi-rigide, surveillance des côtes dangereuses, chef de poste, formateur...)<sup>54</sup>.

En dehors de la période estivale les nageurs sauveteurs participent activement aux formations, entraînements, entretien de leur centre de formation et d'intervention (CFI).

---

<sup>53</sup> « Le sauvetage des vies sur le littoral, une mission de la SNSM ».

<sup>54</sup> « Comment devenir nageur sauveteur ? »

**UN MAILLAGE TERRITORIAL SERRÉ**

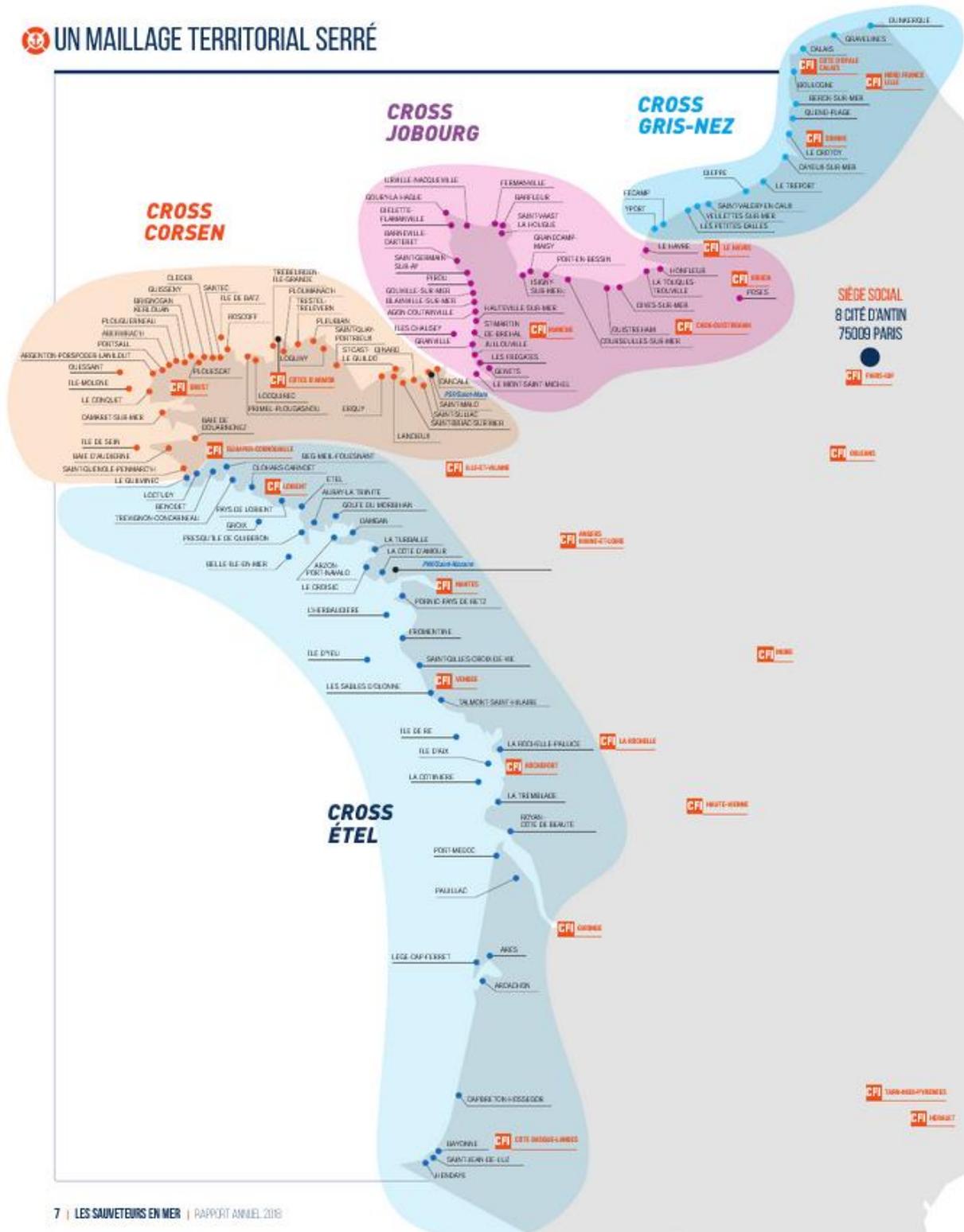


Figure 8 : Répartition des stations de sauvetage sur la côte Atlantique et de la Manche  
Source : SNSM, L'essentiel 2018



## 2 La SNSM face à des problèmes humains

La SNSM est une association qui existe maintenant depuis plus de 53 ans et elle a su garder ses valeurs qui font d'elle ce qu'elle est aujourd'hui : un exemple de courage, de solidarité et de bénévolat.

Ces valeurs sont conservées grâce aux hommes et aux femmes qui agissent tous les jours dans ce même but commun. Car on ne le dira jamais assez, l'humain, en l'occurrence le bénévole, est au cœur même de l'organisation.

### 2.1 Le bénévolat, fondement de la SNSM

Cet exigeant système de bénévolat, base du fonctionnement de la SNSM profite à tous et en particulier à l'état français, même s'il reste le principal donateur actuellement, car cela lui coûterait deux à trois fois plus cher si la SNSM devenait un service public, comme c'est le cas pour les pompiers (volontaires inclus), par exemple, qui eux sont financés à hauteur d'un milliard d'euros par l'état<sup>55</sup>.

#### 2.1.1 Qu'est-ce qu'un bénévole ?

Tout d'abord il est important de rappeler qu'il n'existe pas de loi qui encadre les bénévoles, il s'agit donc d'un statut très informel<sup>56</sup>.

Une définition précise du bénévole a été donnée en 1989 par l'historienne spécialiste du scoutisme, Marie-Thérèse Cheroutre : « Le bénévole est celui qui s'engage librement pour mener à bien une action en direction d'autrui, action non salariée, non soumise à l'obligation de la loi, en dehors de son temps professionnel et familial »<sup>57</sup>.

Par définition, le bénévolat est une activité non rémunérée, cependant il peut être dédommagé des frais induits par son activité associative (déplacements, hébergement, acquisition de matériel, etc.).

Le bénévole n'est soumis à aucune subordination au sens juridique du terme, mais simplement organique. Sa collaboration à l'activité de l'association est toujours

---

<sup>55</sup> « Organisation des sapeurs-pompiers en France ».

<sup>56</sup> « Quel est le statut juridique d'un bénévole d'association ? | Assistant-juridique.fr ».

<sup>57</sup> Jean-Charles TAUGOURDEAU, *Constitution du 4 octobre 1958*.

volontaire et ne saurait être forcée. De la sorte, le bénévole peut à tout moment décider de mettre un terme à son engagement, sans procédure ni dédommagement.

Il est tenu de respecter les statuts de l'association et les textes associés (notamment le règlement intérieur)<sup>58</sup> ainsi que les normes de sécurité dans son domaine d'activité, particulièrement importantes pour les sauveteurs en mer. En la matière, il est généralement admis qu'un bénévole doit consacrer en moyenne deux heures hebdomadaires à son activité.

En aucun cas, un bénévole ne doit être le supplétif d'un salarié.

## 2.1.2 Les différentes catégories de bénévoles SNSM

### ➤ **Les bénévoles permanents**

Ce sont tous les cadres de l'association titulaires d'un mandat associatif du président:

- Chargés de mission au siège de l'association
- Délégués départementaux
- Présidents de station de sauvetage
- Directeurs de centre de formation et d'intervention des nageurs sauveteurs (CFI)
- Patrons titulaires –Trésoriers des entités locales

### ➤ **Les bénévoles réguliers**

Pour la majorité, ce sont les sauveteurs embarqués qui appartiennent à un équipage et les formateurs nageurs-sauveteurs. Ce sont donc tous des bénévoles qui possèdent des qualifications supérieures, qu'ils doivent garder à jour.

### ➤ **Les nageurs sauveteurs**

Ce sont en majorité les jeunes qui constituent cette catégorie de bénévoles. Une fois sélectionnés après des tests d'aptitude physique ils sont formés aux techniques de secourisme et de secours aux naufragés sur le littoral.

---

<sup>58</sup> « reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf ».

La formation est en partie à leurs frais, mais certains modules de formation sont diplômants et peuvent donc être bénéfiques pour leur future recherche d'emploi.

### ➤ **Les bénévoles occasionnels**

Ce sont des bénévoles qui apportent un soutien appréciable et souvent indispensable à la SNSM (lors d'événements ou de collecte de fonds). La plupart du temps, ces bénévoles viennent du cercle d'amis ou de la famille des sauveteurs embarqués<sup>59</sup>.

## 2.1.3 La valorisation de ce modèle de bénévolat

Pour la première fois, une étude de la SNSM<sup>60</sup> a évalué le temps généré par le bénévolat consacré aux différentes activités de la SNSM, qu'il s'agisse des formations, des entraînements, des interventions de sauvetage et d'assistance, des prestations de sécurité civile, des fonctions de support (administration, finances, collecte de fonds et gestion des dons, entretien des matériels et équipements...), de l'encadrement des structures locales ou des fonctions bénévoles au siège.

Ce sont ainsi plus de 900 000 heures, correspondant à près de 113 000 jours et à l'équivalent de 500 temps pleins (ETP) qui auront été consacrés bénévolement à l'ensemble des activités de l'association.

En 2018 ce n'est pas moins de 1 million d'heures de bénévolat qui ont été réalisées. Cela représente une valorisation de 44 M€<sup>61</sup>, dont 16 M€ seulement pour les sauveteurs embarqués, qui peuvent être appelés à n'importe quel moment 365 jours/an, 24h/24.

Le calcul de cette valorisation repose sur l'attribution d'un salaire de référence à chacune des fonctions bénévoles.

---

<sup>59</sup> « Les différents types de bénévolats à la SNSM ».

<sup>60</sup> ROSTAIN Gildas, « Interview de Mr ROSTAIN, avocat et administrateur de la SNSM ».

<sup>61</sup> « bilan-annuel-2018-snsm.pdf ».

Tableau 1 : Valorisation du bénévolat en 2018  
 Source : SNSM, L'essentiel 2018

Fonctions	Heures de Bénévolat 2018	Valorisation 2018 (en K€)
Sauveteurs embarqués - interventions et exercices	279 320	8 754
Sauveteurs embarqués - formations	26 986	846
Sauveteurs embarqués - entretien des moyens	29 466	923
Sauveteurs embarqués - disponibilités	-	15 938
<b>Total sauveteurs embarqués</b>	<b>335 772</b>	<b>26 461</b>
Nageurs sauveteurs - formations	158 428	2 851
Nageurs sauveteurs - DPS* et sécurités nautiques	64 352	1 232
<b>Total nageurs sauveteurs</b>	<b>222 780</b>	<b>4 083</b>
Formateurs	146 736	3 635
Autres bénévoles	357 271	10 011
<b>TOTAL Bénévolat</b>	<b>1 062 559</b>	<b>44 190</b>

\*Dispositifs Prévisionnels de Secours

Ce tableau confirme que les bénévoles sont au cœur de l'association, qui ne pourrait pas fonctionner sans eux, en tout cas pas avec le modèle de financement actuel. Ceci étant, il ne faut pas imaginer que le bénévolat réduise le niveau de professionnalisme des sauveteurs, au contraire on constate un haut niveau de qualification lors de toutes leurs interventions<sup>62</sup>.

En dépit de ce constat, il faut regretter un manque de reconnaissance de la nation envers les bénévoles. Plusieurs actions devraient être mises en œuvre pour faciliter et sécuriser l'exercice de leurs missions ayant pour conséquence la reconnaissance à leur juste valeur de l'excellence de leurs compétences professionnelles et la prise en compte du temps qu'ils y consacrent.

Ainsi, le bénévole est au cœur de l'association, donc par logique, c'est l'une des principales sources de réussite, mais aussi de problèmes de la SNSM.

<sup>62</sup> « [VIDEO] Occitanie : les témoignages poignants de victimes sauvées par la SNSM ».

## 2.2 Situation en constante évolution

Lorsque l'on se penche sur les enjeux de la SNSM pour les prochaines années, c'est souvent le même constat qui ressort et le président de la SNSM Xavier de la Gorce le dira lui-même : « Aurons-nous encore demain des sauveteurs bénévoles ? C'est tout sauf logique » ... « Nous avons du mal à recruter, même dans les ports de pêche » ... « La plupart de nos sauveteurs ne sont plus issus du monde maritime<sup>63</sup> ». Le bénévolat change de nature et les sauveteurs qui rejoignent la SNSM sont moins issus des professions maritimes qu'ils ne l'étaient par le passé, c'est un fait.

### 2.2.1 Évolution des usagers de la mer

Depuis les années 2000, les activités nautiques se sont largement démocratisées et diversifiées sur tout le territoire français, malgré la crise de 2008 qui a marqué un coup d'arrêt au sein de l'industrie du nautique, le marché a eu le temps de repartir.

En 2015 plus de 9 millions de Français<sup>64</sup> pratiquaient occasionnellement une activité de loisir nautique grâce à la création et la modernisation d'infrastructures de loisirs et de tourisme nautiques qui ont renforcé la diversité des pratiques et des types d'embarcations. Pour les sauveteurs cela induit une diversification et aussi une complexification des opérations de sauvetage.

Pour l'année 2019, on évalue à environ 13 millions le nombre de plaisanciers et une augmentation d'environ 12 000 nouvelles immatriculations de bateaux de plaisance par an<sup>65</sup>. Ce phénomène est aussi constaté dans le nombre de permis de plaisance délivrés chaque année qui est en hausse régulière constante<sup>66</sup>.

À l'augmentation de la plaisance traditionnelle (plaisance à voile ou à moteur) s'ajoutent les autres activités nautiques diverses (jet-ski, planche à voile, kitesurf...). À de rares exceptions près ces activités s'exercent très souvent pendant les périodes

---

<sup>63</sup> Christian GOUEROU, « Sauvetage en mer. Xavier de la Gorce prépare l'avenir de la SNSM ».

<sup>64</sup> « 10 chiffres à connaître sur la mer ».

<sup>65</sup> « Le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques. »

<sup>66</sup> « statistiques 2015\_0.pdf »; « statistiques 2016.pdf »; « statistiques 2017 v2.pdf »; « statistiques 2018.pdf »; « statistiques plaisance 2019.pdf ».

estivales, ce qui augmente le pic des opérations dans la période de juin à septembre. C'est plus de 50% de toute l'activité annuelle qui est répartie en 4 mois<sup>67</sup>.

Logiquement il y a une corrélation évidente entre les CROSS et la SNSM, on peut donc constater le même pic d'activité chez les sauveteurs embarqués de la SNSM.

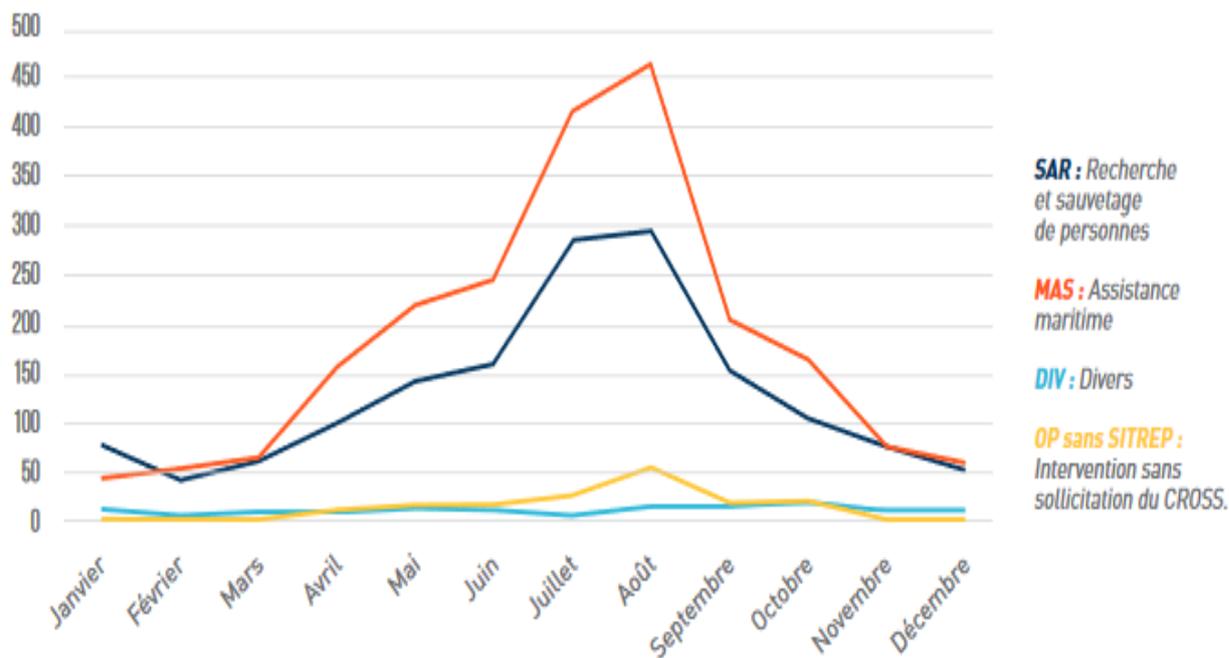


Figure 9 : Répartition mensuelle des interventions de sauvetage au large  
Source : Les sauveteurs en mer, rapport annuel 2018

Preuve en est apportée lorsqu'on prend en compte les interventions des sauveteurs embarqués et des nageurs-sauveteurs. On remarque une augmentation importante des interventions de la SNSM à destination des usagers non professionnels de la mer : les interventions concernant les loisirs nautiques ont ainsi augmenté de 12 % sur la période 2016-2018, de 24 % s'agissant de la plaisance (et même de 76 % pour les loisirs nautiques sans flotteurs<sup>68</sup> (baignade, pêche à pied, plongée en apnée et plongée autonome).

Dans ces chiffres, sont pris en considération :

- Loisirs nautiques avec flotteurs : planche à voile, kitesurf, dériveurs, etc.

<sup>67</sup> Ministère de la transition écologique et solidaire, *Bilan d'activité des missions opérationnelles du CROSS CORSEEN année 2019*.

<sup>68</sup> « sns-sm-rapport-annuel-2016-sauveteursenmer.pdf » ; « bilan-annuel-2017-sns-sm.pdf » ; « bilan-annuel-2018-sns-sm.pdf ».

- Plaisance :
  - Plaisance à voile : voilier d'une longueur inférieure ou égale à 24 mètres
  - Plaisance à moteur : vedettes d'une longueur inférieure ou égale à 24 mètres et les véhicules nautiques à moteur (VNM) de type jet ski
- Loisirs nautiques sans flotteurs : baignade, pêche à pied, plongée en apnée et plongée autonome<sup>69</sup>.

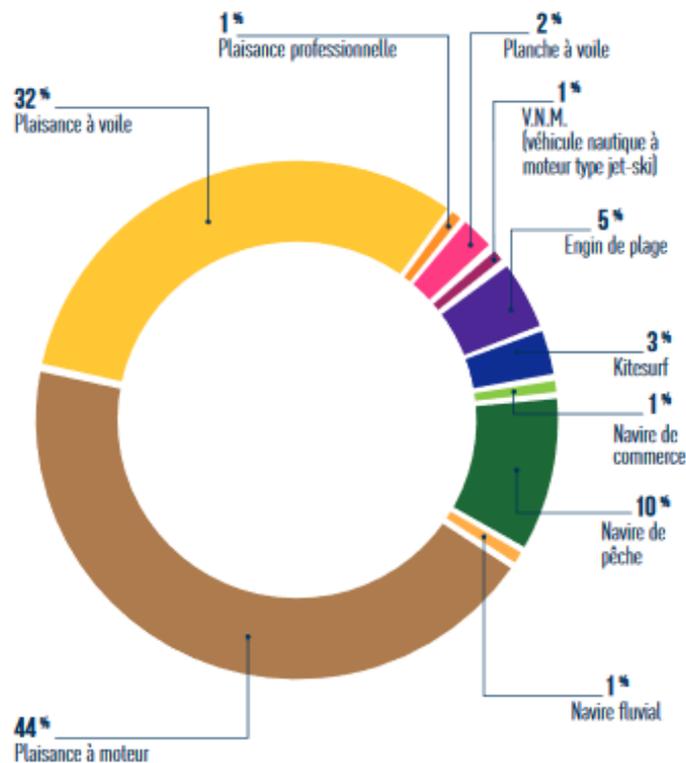


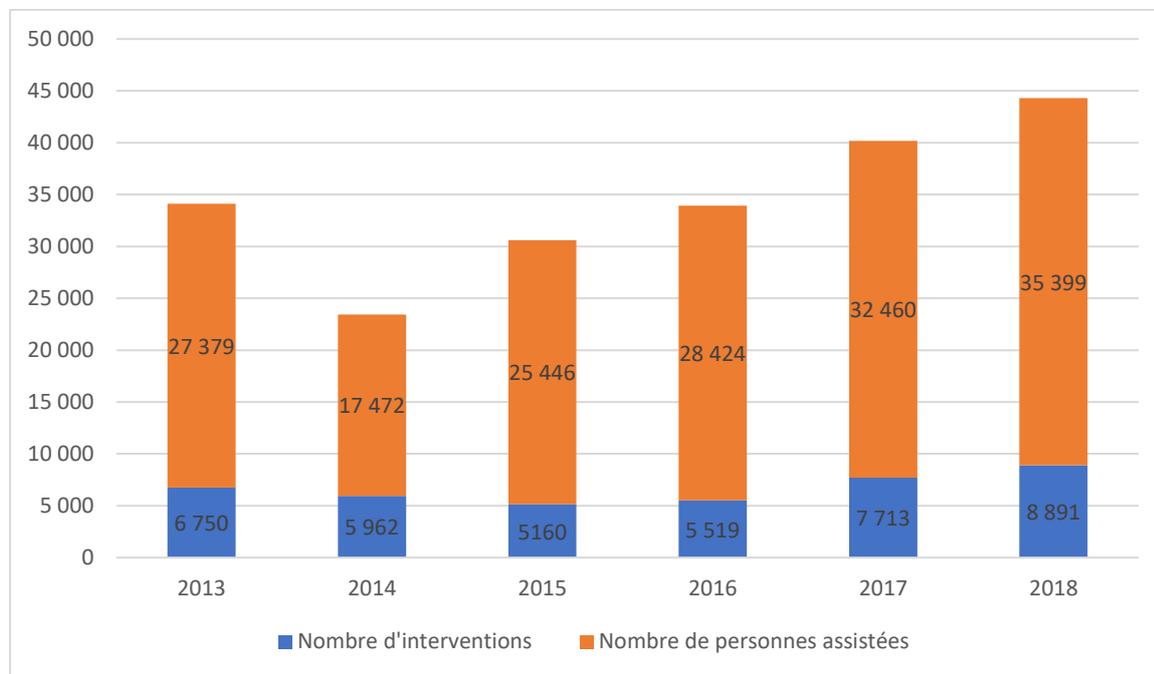
Figure 10 : Bénéficiaires des interventions de la SNSM  
 Source : Les sauveteurs en mer, rapport annuel 2018

Dans ce contexte, on remarque une augmentation du nombre d'interventions et de personnes secourues par la SNSM, sans pour autant, qu'il y ait un effectif de sauveteur revu à la hausse. Cela doit être compensé par une disponibilité toujours plus

<sup>69</sup> Véronique Le Goffic, LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018.

importante de la part des bénévoles. En 2018, le nombre d'interventions et de personnes prises en charge a atteint son paroxysme<sup>70</sup>.

Figure 11 : Bilan opérationnel entre 2013 et 2018  
Source : Propre travail adapté des rapports annuels de la SNSM entre 2013 et 2018



## 2.2.2 Effectif de la SNSM

La démocratisation de ces activités rend la mission des sauveteurs en mer de plus en plus délicate, car elle augmente le nombre d'utilisateurs de la mer et celui des pratiquants d'activités nautiques amateurs.

Un constat qui est observé chez les sauveteurs, les assureurs et les experts maritimes ; à savoir, un grand nombre de plaisanciers manquent de connaissances maritimes. Cette méconnaissance apparaît de façon évidente à l'examen de nombreux rapports de mer consultés au sein de l'organisation professionnelle d'experts GEMCO<sup>71</sup>. Le manque de discernement et la méconnaissance de bon nombre d'utilisateurs est frappant.

<sup>70</sup> Philip Plisson, *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel de 2014*; « chiffres\_cles\_2015\_0.pdf »; « chiffres\_cles\_2016.pdf »; Pierre Paoli, *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel 2017*; Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>71</sup> Loïc BLANKEN, « Interview de plusieurs experts maritimes de GEMCO, recommandé CESAM et certifié EEA plaisance. »

Ce point est particulièrement criant pour les usagers des petits navires à moteur et les semi-rigides ou le rapprochement avec la voiture est tel que les usagers agissent en mer comme sur la route et n'ont pas conscience que la mer reste un milieu hostile et dangereux.

La prolifération des moyens de localisation et d'information, tels que le GPS ou le téléphone mobile masque un manque de connaissances concernant le milieu maritime. Certains particuliers ne prennent pas en compte des notions élémentaires telles que la météo ou la marée, qui sont pourtant affichées et diffusées sur beaucoup de sites internet et proches des lieux d'activités nautiques.

Il semble important d'ajouter que beaucoup ne savent pas ou à peine lire une carte marine en détail, ni utiliser la VHF correctement, mais plus grave encore, ne connaissent que très peu ou pas du tout les règles de barre et les notions élémentaires de la navigation et ignorent tout du balisage. Ils partent souvent en mer sans connaître le numéro d'urgence du CROSS : le 196...

Cette imprudence des usagers de la mer combinée avec le nombre grandissant de nouvelles activités nautiques (planche à voile, kitesurf, paddle, jet ski) complexifie les interventions des sauveteurs en mer.

Il faut par ailleurs rappeler que le nombre de noyades est en hausse de 30% depuis 2015, malgré une augmentation majoritairement due aux piscines familiales, la mer reste la première cause de noyade en 2018<sup>72</sup>.

---

<sup>72</sup> Florence Méréo, « Le bilan des noyades en forte hausse : près de 600 morts durant l'été 2018 ».

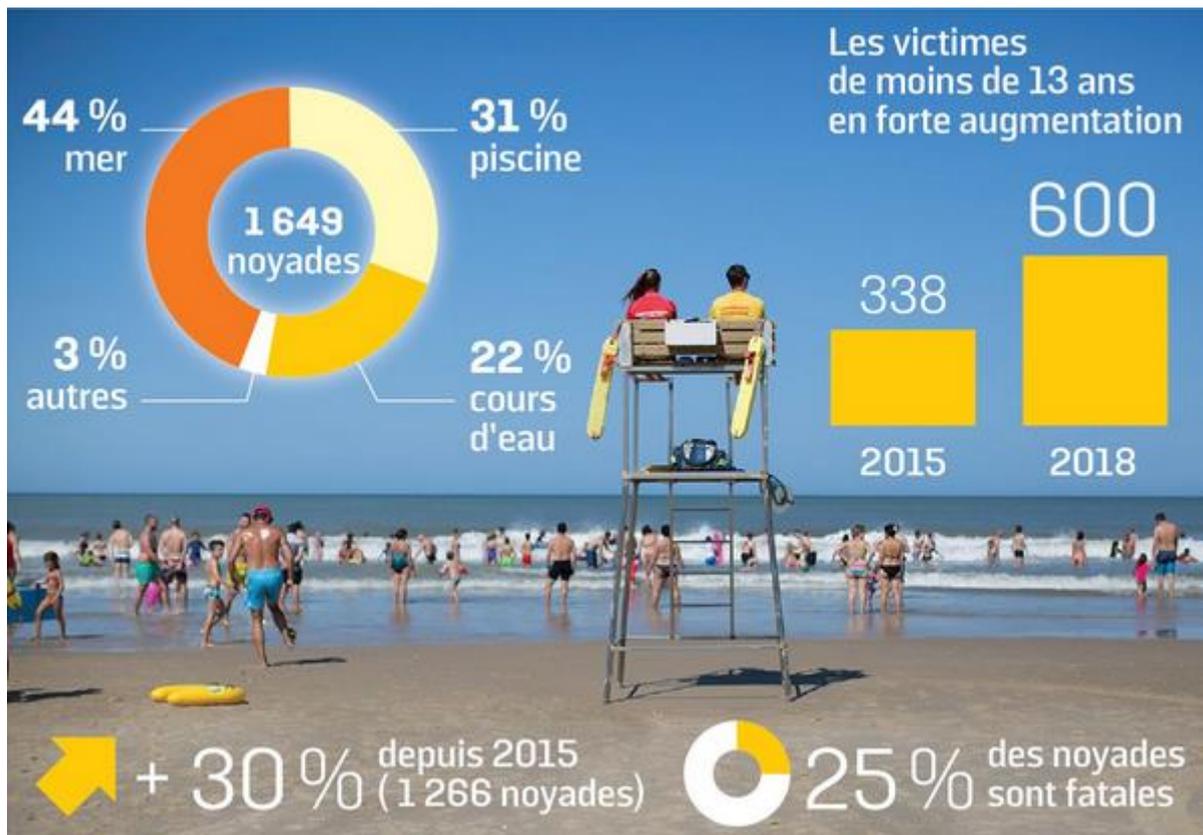


Figure 12 : Nombre de noyades accidentelles en France en 2018  
 Source : AYMERIC UNG (santé publique France), enquête noyade 2018

Dans ce contexte de diversification nautique et d'amateurisme général accompagné d'un fort taux de noyades en mer, le manque de bénévoles se fait ressentir, surtout parmi les professionnels de la mer.

Une question se pose : « Où sont les marins professionnels qui composaient la SNSM d'antan ? »

Dans une époque pas si lointaine, la quasi-totalité des sauveteurs embarqués venaient du milieu maritime, en particulier, de la pêche. Mais comme l'explique Xavier de la Gorce, président de la SNSM : « Nous avons du mal à recruter, même dans les ports de pêche<sup>73</sup> ».

Pour affiner cette recherche, une comparaison de l'évolution des bénévoles de la SNSM avec la population de marins, en particulier les pêcheurs et les marins de commerce, inscrits à l'ENIM<sup>74</sup> (régime social des marins français), les rapports d'activité de l'ENIM depuis 2010 n'apportent pas une grande différence d'effectifs ! Par

<sup>73</sup> GOUEROU, « Sauvetage en mer. Xavier de la Gorce prépare l'avenir de la SNSM ».

<sup>74</sup> « rapport\_enim\_2010.pdf »; « enim\_rapport\_activite\_2011.pdf »; « enim\_rapport\_act\_2012\_bd.pdf »; « enim-ra2013-bd\_imp\_diff.pdf »; Patrick Quinqueton et al., « enim\_rapport\_activite\_2014 »; « chiffres\_cles\_2015\_0.pdf »; « chiffres\_cles\_2016.pdf »; « enim\_chiffrescles\_bd.pdf »; « enim\_chiffrescles\_2018\_web\_pap\_30102019.pdf ».

contre une lecture plus attentive et sur un temps plus long le constat est plus frappant et depuis 1950 on déplore une perte de 71.90% de l'effectif des marins français.

Tableau 2 : Comparatif de l'effectif des marins français de 1950 à 2018  
Source : Propre travail adapté des rapports d'activité de l'ENIM

	1950	1960	1970	1980	1990	2000	2010	2015	2018	Variation 2018-1950
Marins										
COMMERCE	55 086	42 391	38 000	36 377	22 125	16 242	13 926	17 047	16 362	-70,30%
PECHE	63 616	50 661	39 000	39 107	35 946	27 261	18 371	17 732	16 946	-73,40%
Total	118 702	93 052	77 000	75 484	58 071	43 503	32 297	34 779	33 308	-71,90%

En prenant en considération le fait que la SNSM telle que nous la connaissons, sous sa forme moderne, a été créée en 1967, on peut donc comparer les chiffres depuis 1970. La variation est moindre, mais il y a tout de même une perte de 56.7% de l'effectif des marins entre 1970 et 2018, un constat que l'on peut vérifier dans le tableau ci-dessus. Ceci est loin d'être négligeable et peut expliquer en partie la réduction du nombre de marins professionnels s'engageant en tant que bénévole à la SNSM.

Il est indispensable de rappeler qu'en Bretagne et sur les côtes françaises, les bateaux de pêche naviguaient encore à la voile après-guerre. Les marins pêcheurs ont payé un lourd tribut lors des nombreuses tempêtes hivernales sur des embarcations qui n'étaient pas toujours d'excellents navires.

La notion de risque était présente à chaque sortie en mer, bien plus qu'aujourd'hui. La SNSM et le sauvetage en mer ont contribué à souder une communauté et à permettre à de nombreux marins professionnels de pouvoir rentrer en vie après une fortune de mer<sup>75</sup>. Il était donc naturel pour un pêcheur, soit déjà en retraite, soit encore en activité, de s'engager bénévolement à la SNSM, car sa mission principale portée par des valeurs indéfectibles était de porter secours à d'autres professionnels de la mer.

Avec l'augmentation des activités nautiques et leur diversification, les sauveteurs embarqués interviennent majoritairement dans le sauvetage de plaisanciers amateurs<sup>76</sup>, voire d'utilisateurs de la mer sans aucune compétence. Une partie de ces

<sup>75</sup> « La solidarité des gens de mer à l'origine de la SNSM | Les Sauveteurs en Mer ».

<sup>76</sup> « bilan-annuel-2018-snsm.pdf ».

« plaisanciers modernes », qui ne respectent pas la mer et ses règles, ne partagent pas les mêmes valeurs que ces professionnels.

Les pêcheurs et marins de commerce ne retrouvent plus la mentalité et les valeurs qui ont soudé et construit une profession et des générations de marins.

De nos jours, certaines personnes pensent que le sauvetage en mer est une évidence, un dû, voire une assistance normale et obligatoire alors qu'il aura pourtant fallu 150 ans d'histoire et de drames matériels et humains, ainsi qu'une communauté soudée pour que le sauvetage soit tel que nous le connaissons à ce jour.

Cette situation expliquerait qu'une partie des marins professionnels qui s'engageaient à la SNSM de manière évidente et naturelle hier, ne le font plus vraiment aujourd'hui. Peut-être se sentent-ils moins impliqués, au service des plaisanciers et peu soutenus par les pouvoirs publics ?

Un troisième point qui semble important et peut être sous-estimé est l'augmentation du prix du logement et du coût du foncier sur toute une partie du littoral<sup>77</sup>. Un ancien marin pêcheur n'accédant pas à une retraite importante n'a pas forcément les moyens de rester habiter sur le littoral. Il sera donc dans l'incapacité de pouvoir remplir la condition principale du sauveteur embarqué : atteindre les embarcations en 15 minutes.

Un dernier point, inattendu celui-ci et mis en lumière par Jacques Griffon<sup>78</sup>, le Patron du canot d'Audierne, le *Jeanne-Pierre*, est que les formations obligatoires ont augmenté énormément ces 10 dernières années, même pour les personnes qui ont 20, 30, 40 ans d'expérience et de métier. Il explique : «[...]c'est de plus en plus de contraintes et de formations [...] d'ailleurs j'ai d'anciens collègues qui sont à la pêche et pour eux, ça ne les intéresse pas de venir au sauvetage pour passer son temps à aller à l'école à St Nazaire... Si tu as un marin qui a navigué 30 ans ou 40 ans en baie d'Audierne on lui demande quand même d'aller faire un stage d'une semaine [ ... ]<sup>79</sup>». Cela expliquerait que de nombreuses personnes de son entourage, qui sont eux aussi d'anciens marins pêcheurs, ne s'engagent pas en tant que bénévoles à la SNSM. Les

---

<sup>77</sup> « Immobilier: sur le littoral, les prix augmentent plus rapidement que dans le reste de la France ».

<sup>78</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>79</sup> Ibid.

retours de la plupart des bénévoles vont dans le même sens, les formations c'est indispensable, mais il faut pouvoir les adapter à chacun. Ceci peut aussi être une cause du déclin de la proportion d'anciens professionnels de la mer dans les effectifs de bénévoles de la SNSM.

### 2.2.3 Un besoin de renouveau

Un point, non négligeable, est l'âge des sauveteurs. Pour les bénévoles dédiés au sauvetage au large, la moyenne d'âge est de 50 ans pour les équipages et un peu plus pour les patrons. Cette tranche d'âge si elle semble normale pour les patrons, motoristes, navigateurs, semble âgée pour les hommes du pont, eu égard aux missions à effectuer qui peuvent être dangereuses et physiques, mais qui demande beaucoup d'expérience.

A contrario, à la SNSM la grande majorité des jeunes dédiés au sauvetage sur le littoral a un âge moyen de 24 ans<sup>80</sup>.

Une jeunesse qui est fortement appréciée lors de la période estivale où il y a une forte augmentation du besoin de sauveteurs sur le littoral. Une des problématiques de la SNSM lors de la période estivale est de réussir à motiver et attirer le plus grand nombre de jeunes à s'engager pour pallier l'arrivée massive des touristes sur les plages. Cette situation est relativement complexe, l'été étant souvent une période où les jeunes ont besoin d'argent ils ne peuvent donc pas s'engager comme bénévoles.

Heureusement, la SNSM possède un grand avantage pour les motiver à s'engager sur le littoral grâce au code général des collectivités territoriales qui laisse aux maires la mission de porter secours en mer jusqu'à une limite fixée de 300 mètres des côtes<sup>81</sup>. Ce qui permet au maire de passer un accord avec la SNSM afin de pouvoir recruter certains sauveteurs comme agents contractuels saisonniers, ce qui donne la possibilité de pouvoir être rémunérés.

Car évidemment, si l'argent n'est pas recherché en priorité par le bénévole, pour certains, souvent des étudiants, c'est une motivation supplémentaire non négligeable. Il existe tout de même une petite indemnité pour aider les sauveteurs embarqués à payer leurs frais en cas de sorties en mer : domicile-station, téléphone, casse-croûte...

---

<sup>80</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>81</sup> Gouvernement français, « Code général des collectivités territoriales ».

et frais de déplacement sur une base forfaitaire définie par la SNSM<sup>82</sup>. Cette petite aide supplémentaire peut être acceptée, ou non, par le bénévole, elle permet surtout de pouvoir accueillir une population à faibles revenus au sein de l'association<sup>83</sup>.

Un autre point important, prend racine dans la grande diversité des associations caritatives qui existent en France. Toutes sont à la recherche de bénévoles pour les aider et les soutenir dans leurs causes. Il existe donc une sorte de « concurrence du bénévolat » entre les associations elles-mêmes. Beaucoup de jeunes auront une préférence pour des associations humanitaires, qui les touchent souvent plus et de manière plus visible, que pour une association comme la SNSM qui n'offre pas de possibilité de grands voyages...

Les chiffres montrent<sup>84</sup> cependant un phénomène intéressant ces dernières années, et qui profite à la SNSM : l'arrivée de nouveaux bénévoles venant d'horizons divers et variés, car un travail important en interne a été effectué pour améliorer l'image de l'association. Un constat qui peut être vérifié grâce au sondage que la SNSM a commandité à l'IFOP.

Le sondage a été fait sur un échantillon de 1003 Français.

La première question posée était la suivante :

- Connaissez-vous, ne serait-ce que de nom, les sauveteurs de la SNSM, la Société Nationale de Sauvetage en Mer ?

	Rappel Avril 2008 <sup>1</sup> (%)	Rappel Mars 2010 <sup>2</sup> (%)	Ensemble des Français 26-27 Nov. 2019 (%)
• Oui .....	66	74	<b>77</b>
• Non .....	34	26	<b>23</b>
TOTAL .....	100	100	<b>100</b>

Figure 13 : La notoriété de la SNSM  
Source : Ifop, Novembre 2019

<sup>82</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>83</sup> « instructions-generales-snsm-v2019.pdf ».

<sup>84</sup> « AVENIR ET LA PERENNITE DE LA SNSM - Sophie Panonacle ».

La seconde question :

- À votre avis, les sauveteurs de la SNSM sont-ils... ?

Base : question posée aux personnes connaissant la SNSM, soit 77% de l'échantillon	Rappel Avril 2008 (%)	Rappel Mars 2010 (%)	Ensemble des Français 26-27 Nov.2019 (%)
• Des bénévoles .....	61	68	79
• Des professionnels .....	39	32	21
TOTAL .....	100	100	100

Figure 14 : La connaissance du statut des sauveteurs de la SNSM  
Source : Ifop, Novembre 2019

La troisième question :

- A votre avis, le financement des sauveteurs en mer provient-il... ?

Base : question posée aux personnes connaissant la SNSM, soit 77% de l'échantillon	Rappel Avril 2008 (%)	Rappel Mars 2010 (%)	Ensemble des Français 26-27 Nov.2019 (%)
• En majorité de dons privés .....	53	55	71
• En majorité de l'Etat .....	47	41	22
• D'une autre source de financement .....	NP	4	7
TOTAL .....	100	100	100

Figure 15 : Les sources de financement des sauveteurs en mer  
Source : Ifop, Novembre 2019

La dernière question :

- Selon vous, la SNSM, la Société Nationale de Sauvetage en Mer, est-elle... ?

	Ensemble des Français 7-11 Sept. 2012 <sup>3</sup> (%)	Ensemble des Français 26-27 Nov. 2019 (%)
• Une association .....	40	<b>46</b>
• Un service dépendant des collectivités locales (région ou département) .....	18	<b>16</b>
• Une antenne des pompiers dédiée au sauvetage en mer .....	20	<b>16</b>
• Un service dépendant de la marine nationale .....	9	<b>9</b>
• Une antenne des gendarmes dédiée au sauvetage en mer .....	8	<b>7</b>
• Une société privée .....	5	<b>6</b>
TOTAL.....	100	<b>100</b>

Figure 16 : Le statut juridique de la SNSM  
Source : Ifop, Novembre 2019

Cette étude démontre que la SNSM est une association de plus en plus reconnue et comprise sur le plan national. Par ailleurs la communication engagée depuis une dizaine d'années a porté ses fruits : produits dérivés<sup>85</sup> et différente campagne publicitaire<sup>86</sup>.

Dans un monde de plus en plus connecté, l'image et la notoriété d'une association jouent un très grand rôle dans la part des dons qui peuvent être récoltés.

De la même manière, son attractivité augmente en lien avec sa notoriété. Alors que la SNSM a été pendant longtemps une association d'anciens marins, aujourd'hui, elle s'ouvre et accueille des bénévoles venant de tous horizons.

C'est une excellente nouvelle pour l'association, à un point près, les bénévoles doivent posséder un minimum de formation pour assurer leur propre sécurité et celle des autres.

<sup>85</sup> « La Boutique SNSM - Les Sauveteurs en Mer ».

<sup>86</sup> « La SNSM lance une nouvelle campagne et un site consacré à l'appel aux dons | Carenews ».

## 2.2.4 La formation des sauveteurs de demain

Eu égard aux constats observés lors des interventions en mer<sup>87</sup>, s'il y a un manque de formation à déplorer, il serait plutôt du côté des usagers de la mer que de celui des sauveteurs, marins aguerris et, comme nous l'avons vu formés. Une sensibilisation plus importante et un minimum de connaissances permettrait de réduire le nombre d'accidents ainsi que celui des fausses alertes. Il est évident que la SNSM ne peut pas attendre une prise de conscience généralisée de ces nouveaux usagers de la mer, même si elle agit dans ce sens en organisant des événements pour sensibiliser ces usagers néophytes à plus de sécurité, mais telle n'est cependant pas sa vocation, elle n'en a d'ailleurs pas les moyens.<sup>88</sup> Du côté des planchistes et kitesurfeurs, on assisterait plutôt à quelques progrès en matière d'autodiscipline et de sécurité...

Pour s'adapter, la SNSM n'a pas le choix, elle doit se concentrer sur une mission à sa portée : la formation de ses propres bénévoles et ce pour maintenir un haut niveau de performance lors de ses interventions. Les enquêtes de terrain<sup>89</sup> ont montré qu'il y a des stations qui sont uniquement composées de bénévoles sans le moindre passé maritime. À titre d'exemple la station d'Audierne qui est composée d'une trentaine de membres, dont seulement une dizaine sont marins professionnels. Selon Jacques Griffon, patron de la vedette *Jeanne-Pierre* : « Lors d'un grand nombre d'opérations cela ne va pas poser de problèmes, mais par gros temps ça peut être une tout autre histoire : ici tu as des gens qui arrivent à la station ne sachant pas faire un nœud ... Il faut tout leur apprendre de A à Z [...] tu ne les prends pas si tu as un gros coup dur de nuit dans le mauvais temps [...] Souvent, tu hésites à les prendre en mer [...] <sup>90</sup> ». Cela prouve bien qu'il faut former les gens, tout en sachant que rien ne sera plus formateur que de vraies interventions en mer.

C'est pourquoi, en 2008, une direction de la formation a été créée et sera suivie par l'ouverture d'un Pôle national de formation à Saint-Nazaire en 2011<sup>91</sup>.

---

<sup>87</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>88</sup> « Sécurité civile et postes de secours dans les manifestations publiques ».

<sup>89</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>90</sup> Ibid.

<sup>91</sup> « La solidarité des gens de mer à l'origine de la SNSM | Les Sauveteurs en Mer ».

Au sein de la formation, il existe 3 niveaux<sup>92</sup> :

- ✓ Le **niveau I** permet d'apprendre les bases aux :
  - Sauveteurs embarqués (équipiers, premiers secours, permis bateau, techniques individuelles de survie, Certificat restreint de radiotéléphoniste, par exemple)
  - Nageurs-sauveteurs (permis bateau, Brevet national de sécurité et de sauvetage aquatique, Surveillance et sauvetage aquatique mention pilotage...).
- ✓ Le **niveau II** concerne tout d'abord les formations avancées pour les sauveteurs embarqués :
  - Les patrons d'équipage à la navigation (Navigation Opérationnelle – stage NavOps) et au sauvetage (Search and Rescue – Stage OpéSAR),
  - Nageurs de bord (SNB1) et des plongeurs (SNB2).

Ces stages concernent également les formations spécialisées pour les nageurs sauveteurs. Il s'agit de la formation des chefs de postes et de secteurs, de la surveillance des côtes dangereuses (forts vents et courants) et des formations de deuxième niveau au pilotage (semi-rigides et marine-jets).

- ✓ Le **niveau III** recouvre la formation des formateurs et la formation des instructeurs de formateurs adaptée à chaque spécialité.

Le niveau I est enseigné dans les stations de sauvetage et les 32 centres de formation et d'intervention<sup>93</sup> (CFI) répartis sur le territoire. Ils s'appuient sur près de 800 cadres et formateurs, chaque année c'est 2000 sauveteurs et environ 500 nouveaux bénévoles qui atteignent le niveau I.

Le niveau II et le niveau III sont exclusivement enseignés au Pôle de Saint-Nazaire<sup>94</sup>. Celui-ci fonctionne grâce à la participation d'une équipe de 80 formateurs bénévoles expérimentés et d'une équipe de permanents salariés, appuyés par un simulateur très performant qui permet de recréer des situations très proches de la réalité des interventions (tempêtes, pluies battantes, déferlantes, interventions d'hélicoptère, etc.).

---

<sup>92</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>93</sup> « Les centres de formation et d'intervention ».

<sup>94</sup> « Le Pôle national de formation, un indispensable à la formation ».



Figure 17 : Le simulateur de navigation de la SNSM  
Source : Le Pôle national de formation, SNSM 2019

Ce Pôle de formation a notamment pu voir le jour grâce à la « Fondation Total » qui a apporté une aide financière importante, à hauteur de 500 000 euros<sup>95</sup>.

Le plan de formation de la SNSM est ambitieux ; il est établi pour une durée de 3 ans<sup>96</sup> :

➤ Phase 1 : 2018 à 2019

Cette période a été consacrée au recrutement et à la consolidation de l'équipe de formation, ainsi qu'au renforcement des équipes de formateurs bénévoles.

➤ Phase 2 : 2020 à 2021

Ces deux années seront consacrées aux techniques individuelles de Survie (TIS), Formation à la Lutte de Base contre l'Incendie (FBLI) pour les équipiers embarqués et

---

<sup>95</sup> « Création du Pôle national de formation de la SNSM à Saint Nazaire - La Fondation Total renforce son soutien aux Sauveteurs en Mer ».

<sup>96</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

les membres d'équipage ainsi que navigation opérationnelle (NavOps), sauvetage (OpéSar), voire coordinateur sur zone (OSC) pour les patrons.

Toutes ces formations vont apporter une aide indispensable pour la préparation à l'arrivée, dans 2 à 3 ans, des nouveaux moyens de sauvetage.

➤ Phase 3 : 2022 à 2023

Il s'agira de former systématiquement les nouveaux sauveteurs bénévoles, dans l'année de leur engagement. S'ils ne disposent pas de qualifications professionnelles reconnues : passage du permis bateau, formations TIS, FBI, PSe1 et CRR.

C'est un projet ambitieux, mais nécessaire, qui rappelle d'ailleurs le 4<sup>e</sup> point de la Charte du Bénévolat SNSM<sup>97</sup>, lequel prévoit l'engagement à « fournir les moyens, la formation et les entraînements nécessaires à l'exercice de l'activité bénévole ».

Pour faire suite à l'évolution du profil des sauveteurs et à l'arrivée imminente d'une nouvelle flotte de canots, la formation ne devra plus être assurée par le seul biais des patrons d'équipage, mais devra être complétée par une formation supplémentaire au PNF à Saint-Nazaire. Sur ce point précis, la France serait bien inspirée d'imiter ses voisins anglais de la RNLI qui investissent chaque année énormément dans la formation maritime, environ 50 M£ par an<sup>98</sup> contre 4.3 M/€ an pour la France<sup>99</sup>.

Un autre point à améliorer est l'augmentation du nombre de formations aux premiers secours. Il semble hautement souhaitable que les Sauveteurs en Mer soient tous formés à la prise en charge des personnes secourues et à l'emploi des dotations médicales qui sont placées à bord des moyens d'intervention.

Les CFI œuvrent de plus en plus en soutien des stations de sauvetage, car ils ont un rôle très important dans le dispositif global de formation bien qu'ils soient peu reconnus pour leurs actions. Les nageurs sauveteurs ont réalisé plus de 50% des interventions et secouru plus du tiers du total des personnes secourues par la SNSM. À cela

---

<sup>97</sup> « CHARTE BÉNÉVOLE SNSM (V. DÉF. ÉDIT PAPIER À EN TÊTE).pdf ».

<sup>98</sup> RNLI Association, *RNLI Annual Report and Accounts 2018*.

<sup>99</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

s'ajoutent plus de 23 000 personnes soignées et près de 1 500 enfants retrouvés sur les plages<sup>100</sup>.

*Tableau 3 : Bilan opérationnel*  
*Source : Les sauveteurs en mer, rapport annuel 2018*

	SAUVETEURS EMBARQUÉS	NAGEURS SAUVETEURS			ACTIVITÉ TOTALE SNSM
		POSTES DE SECOURS PLAGE	MISSIONS DE SÉCURITÉ CIVILE	HÉLICOPTÈRES ARMÉS PAR DES SNSM	
NOMBRE D'INTERVENTIONS	3 974	2 997	1 799	121	8 891
NOMBRE DE PERSONNES ASSISTÉES	7 191	22 858	5 212	138	35 399
NOMBRE DE FLOTTEURS IMPLIQUÉS	3 516	1 116	670	/	5 302

Ainsi que nous venons de le décrire, la formation des sauveteurs s'est considérablement professionnalisée et les résultats sont là pour en démontrer le bien-fondé. Cependant, pour pérenniser le système il reste à consolider le financement et peut-être obtenir des équivalences avec les brevets professionnels, ou encore inscrire les formations aux premiers secours au Répertoire national des certifications professionnelles (RNCP).

<sup>100</sup> Ibid.



# 3 Une gestion interne à améliorer

## 3.1 Le statut de l'association

La SNSM est une structure associative qui a connu une évolution très étalée dans le temps. Il aura fallu traverser le 19<sup>ème</sup> siècle, et de nombreux drames, pour observer la mise en place de diverses structures locales. Deux sociétés seront créées indépendamment l'une de l'autre : la Société centrale de sauvetage des naufragés (SCSN) et la Société des hospitaliers sauveteurs bretons (HSB). Il faudra attendre 1967, à la demande des pouvoirs publics, pour voir ces deux structures se réunir et créer la SNSM, sous forme d'une association, relevant de la loi de 1901<sup>101</sup>.

La SNSM sera reconnue d'utilité publique en 1970, par décret en conseil d'État. C'est un acte logique et indispensable pour la pérennité de la SNSM, sachant qu'une association d'utilité publique permet à ses donateurs de bénéficier d'une sensible réduction fiscale<sup>102</sup>.

La SNSM est une entité soudée et unitaire, dont les moyens locaux sont répartis dans :

- Des stations de sauvetage, permanentes ou saisonnières
- Des centres de formation des sauveteurs de plage
- Des ateliers de réparation et des magasins.
- Des antennes et Comités

L'association de la SNSM est une seule et unique personne morale de droit privé dont le président a un droit décisionnaire très important. Il représente l'association dans tous les actes de la vie civile, en justice tant en demande qu'en défense comme stipulé dans l'article 9 des statuts de la SNSM<sup>103</sup>.

La SNSM reste un cas à part dans l'univers des associations, car ses membres ne sont pas des « adhérents » puisqu'ils ne payent aucune cotisation.

---

<sup>101</sup> « Loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association | Legifrance ».

<sup>102</sup> « Réduction d'impôts pour les dons à une association »; « Mécénat d'entreprise et dons aux associations - professionnels | service-public.fr ».

<sup>103</sup> « sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf ».

Les membres sont répartis en 3 catégories<sup>104</sup> :

➤ Membres actifs :

- Les administrateurs, dont une partie (au nombre de 7) est désignée par les ministères de tutelle. (En charge de la Marine, Jeunesse et sport, Finances, Intérieur, Défense, etc.)
- Les titulaires d'une décision individuelle de nomination par le président a des fonctions locales ou centrales : délégués, délégués adjoints et trésoriers départementaux, présidents et trésoriers des stations, patrons d'embarcations, directeurs, directeurs adjoints et trésoriers des centres de formation, chargés de fonctions ou de missions au siège,
- Les sauveteurs inscrits sur les listes d'équipage par les présidents de stations,
- Les instructeurs nommés par les directeurs de centres de formation.
- Les présidents des antennes et comités de soutien.

➤ Membres d'honneur : les personnes auxquelles ce titre est décerné par le conseil d'administration en reconnaissance des services signalés qu'ils rendent ou ont rendus à l'association.

➤ Membres associés : Les personnes physiques ou morales qui apportent annuellement une contribution financière dont le montant minimum est fixé par l'assemblée générale.

En théorie, le fait d'être donateur ne permet pas de devenir membre de l'association, sauf si le donateur donne suffisamment pour faire partie des membres associés.

Un fait qu'il est important de rappeler, bien que la SNSM soit une association indépendante des administrations, elle se rapproche à beaucoup d'égards d'une société, avec un conseil d'administration responsable devant l'assemblée générale des actionnaires<sup>105</sup> (voir Figure 7 : Organigramme des différents services de la SNSM). Une structure qui est comprise et facilitée par le fait que tous les dirigeants locaux de la SNSM occupent ou ont occupé des postes haut placés dans la marine de

---

<sup>104</sup> Ibid.

<sup>105</sup> ROSTAIN Gildas, « Interview de Mr ROSTAIN, avocat et administrateur de la SNSM ».

commerce, militaire ou encore dans la pêche. Ils ont donc une bonne connaissance des institutions et sont respectés et écoutés par tous les membres des stations locales. En outre la présence des membres nommés par les ministères représente l'œil de l'état sur le fonctionnement de l'association.

## 3.2 Les stations, pas assez prises en considération

Pour identifier un des problèmes internes de la SNSM il faut comprendre comment fonctionne le système de nomination. Au sein de l'association, le président a un grand pouvoir décisionnel et un pouvoir de nomination quasiment exclusif, que cela soit dans les stations de sauvetage ou au siège.

Ainsi, en reliant les informations du règlement intérieur<sup>106</sup> et des statuts<sup>107</sup> il est stipulé que le président a le pouvoir de nommer :

- ✓ Les bénévoles et salariés chargés de pourvoir aux emplois de l'association
- ✓ Les délégués, délégués adjoints et trésoriers départementaux
- ✓ Les présidents et trésoriers des stations
- ✓ Les patrons d'embarcations, directeurs, directeurs adjoints et trésoriers des centres de formation
- ✓ Les chargés de fonctions ou de missions au siège
- ✓ Les inspecteurs
- ✓ Le délégué à la vie associative

En résumé, seul le directeur général et les représentants des ministères ne sont pas nommés par le président, c'est le conseil d'administration qui a le pouvoir d'élire le DG... sur proposition du président. Les membres du conseil d'administration sont eux élus par l'assemblée générale, qui est en majorité composée de membres nommés par le président.

Cela pose naturellement des questions, l'article 8 du règlement intérieur stipule que « Les délégués départementaux sont nommés par le président de l'association après avis des inspecteurs généraux concernés.<sup>108</sup> » Alors que les inspecteurs généraux sont eux aussi nommés par le président, de même que les patrons des stations : «

---

<sup>106</sup> « reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf ».

<sup>107</sup> « sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf ».

<sup>108</sup> « reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf ».

[...] sous l'autorité d'un président de station, nommé par le Président de l'association après consultation du délégué départemental et de l'inspecteur général concerné. », eux aussi élus par le président.

Au niveau local, les avis des membres sont très importants pour maintenir une confiance et un engagement fort, pourtant ils ne sont pas pris en compte pour la nomination de leurs dirigeants locaux. Ainsi seuls certains membres locaux sont écoutés lors des prises de décisions du siège et peuvent voter à l'Assemblée générale qui élit et contrôle l'action du conseil d'administration.

Dans cette Assemblée générale, ont une voix délibérative<sup>109</sup> : le président, les membres du conseil d'administration, les membres d'honneur et des délégués des autres membres actifs. Ces délégués sont :

- les responsables départementaux de l'association,
- les présidents de stations et les directeurs de centre de formation, ou leur représentant (désigné parmi les membres actifs de la station ou centre de formation).

Sur l'ensemble des 8000 membres actifs, cela ne représente pas un grand nombre de personnes ayant le droit de voter à l'Assemblée générale. Lors du procès-verbal du 15 juin 2018<sup>110</sup> seul 286 personnes avaient l'autorisation de voter pour le renouvellement du conseil d'administration. Un chiffre dérisoire sur le nombre de membres actifs, sachant que seulement 84 inscrits ont réellement voté. En définitive, 1% des membres actifs s'expriment lors de l'assemblée générale, un chiffre forcément trop faible pour représenter toutes les catégories existantes à la SNSM.

Il paraît étonnant que dans une association aussi importante d'utilité publique il y ait si peu de personnes en capacité de pouvoir s'exprimer, surtout de la part des dirigeants locaux, qui sont le fer de lance de l'action de la SNSM. Cela provient donc de cette curieuse structure associative sans adhérents cotisants... Traduisant une volonté des pouvoirs publics.

Il existe tout de même une commission de bénévoles, comme stipulé dans l'article 6 du règlement intérieur<sup>111</sup>, mais qui n'est là qu'à titre consultatif ne disposant d'aucun pouvoir décisionnel.

---

<sup>109</sup> « sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf ».

<sup>110</sup> SNSM, « Procès-verbal de l'assemblée générale de la SNSM du 15 juin 2018 ».

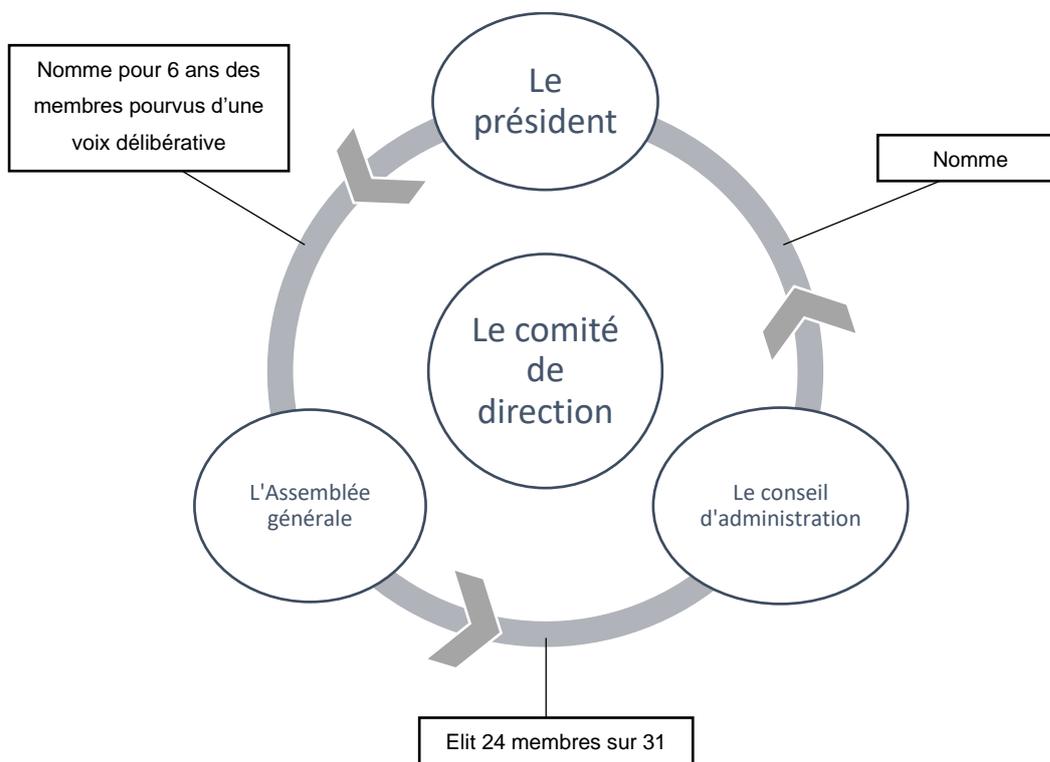
<sup>111</sup> « reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf ».

Selon les rumeurs émanant des stations<sup>112</sup>, il y a parfois une impression de fracture entre la base et le sommet, les stations locales se sentent peu écoutées. Un point qui appuie ce ressenti, réside dans le fait qu'il n'existe pas de réel contre-pouvoir, car les membres possédant une voix à l'Assemblée générale ont quasiment tous été nommés par le Président lui-même<sup>113</sup>.

Seuls les membres du conseil d'administration ne sont pas élus par le Président, mais par l'assemblée générale, qui comme nous venons de le voir est composée en grande partie de membres nommés par le Président, quant aux membres d'honneur ils sont nommés par le conseil d'administration...

La SNSM est donc figée dans un système n'offrant guère de possibilités de rotation et les personnes qui sont élues, restent souvent les mêmes et ce pour une durée de 6 ans<sup>114</sup>. C'est donc sans surprise que l'on retrouve plusieurs anciens Présidents de la SNSM au sein du conseil d'administration, et sans doute le prochain Président s'y trouve-t-il aussi<sup>115</sup>.

Figure 18 : Système de fonctionnement circulaire  
Source : Propre travail adapté du règlement intérieur et statuts de la SNSM



<sup>112</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>113</sup> « sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf ».

<sup>114</sup> Patrick Netten, « Interview du Capitaine Patrick Netten, ancien bénévole à la station SNSM de Carro ».

<sup>115</sup> « Conseil d'administration - Comité de direction ».

Dans ce système refermé sur lui-même, centralisé autour d'un homme, représenté par le président, il y a une recommandation qui revient souvent de la part des sauveteurs<sup>116</sup> : ils souhaitent une plus grande autonomie dans la gestion des moyens. Constat quasi général de la part des sauveteurs et acteurs des stations locales, rappelé par Jacques Griffon d'Audierne: « [...] c'est ce qui a été proposé à Paris... Que les stations gèrent elles-mêmes leurs dépenses et leurs budgets et que l'on arrête de pomper du fric (sic) pour l'envoyer à Paris [...] <sup>117</sup> ».

Cet éloignement entre la base et le sommet peut être frustrant, surtout pour les bénévoles des stations qui ont des compétences reconnues par tous et notamment les navigants : anciens capitaines de remorqueurs, patrons de pilotines, patrons pêcheurs, officiers de la marine marchande... Ils font souvent partie de cette masse invisible qui n'a pas l'occasion de s'exprimer.

Lors de rassemblements locaux, il arrive parfois que soient organisées des petites assemblées générales informelles afin que les acteurs locaux puissent se rencontrer et discuter, mais aucune décision ou conclusion n'aura d'effet sur le siège de la SNSM<sup>118</sup>.

### **UNE ÉCLAIRCIE...**

Toutefois, après maintes remontées du terrain, il semblerait que le siège ait pris mesure de l'ampleur des divergences et de la distance entre le siège et les stations. C'est pourquoi, un questionnaire d'information a été distribué à tous les bénévoles de pouvoir identifier et peut être prendre en compte les revendications des stations et des hommes et femmes qui y sont engagés.

Les retours de ces questionnaires font état d'un mécontentement général des stations locales, en particulier concernant la gestion des finances par le siège.

---

<sup>116</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>117</sup> Ibid.

<sup>118</sup> Ibid.

## 4 La recherche d'un modèle économique durable

### 4.1 Le modèle français du sauvetage en mer

#### 4.1.1 Le coût du sauvetage en mer

Un principe énoncé dans la convention de Bruxelles de 1910<sup>119</sup>, puis celle de Londres de 1989<sup>120</sup> est l'obligation de porter secours aux personnes en perdition en mer, et ce gratuitement, à la différence du sauvetage des biens ou assistance maritime qui est rémunérée.

Évidemment, le sauvetage en mer n'est pas gratuit. Selon un rapport remis au Premier ministre sur la pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) réalisé par la députée du Finistère Chantal Guittet en 2016<sup>121</sup>, celle-ci estime que le coût global du sauvetage en mer en France représente 160 M€/an. En comparaison l'Espagne est à 165 M€/an et le Royaume-Uni à 182 M€/an<sup>122</sup>.

Ce coût est financé à 55% par de l'argent public, à travers le budget du Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer (MEEM) ainsi que celui de la direction des affaires maritimes (DAM) auxquels il faut ajouter les subventions des collectivités territoriales reversées à la SNSM. Est également pris en compte dans ces 55% la participation aux opérations de secours des moyens navals et aériens de la Marine Nationale, des Douanes, de la Sécurité civile, de la Gendarmerie...

Les 45% restant sont financé par de l'argent privé.

Toujours selon le rapport<sup>123</sup>, sur ces 45%, 14% correspondent aux interventions de moyens privés : les « navires sur zone », mobilisés à leurs frais à la demande des CROSS au titre de l'obligation de porter secours aux personnes en détresse en mer.

Les 31% qui restent sont issus des dons et des legs que la SNSM collecte et également par la valorisation de l'action de ses bénévoles, estimée à 44 millions d'euros en 2018<sup>124</sup>.

---

<sup>119</sup> OMI, « Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes ».

<sup>120</sup> OMI, « Convention internationale de 1989 sur l'assistance ».

<sup>121</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>122</sup> Ibid.

<sup>123</sup> Ibid.

<sup>124</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

## 4.1.2 La SNSM, un pilier du sauvetage en mer

La SNSM a investi un important capital matériel en installation et surtout en navires, avec une flotte de 773 embarcations. Cela représente un capital valorisé à 126 M€ dans le bilan de la société en 2018<sup>125</sup>.

Sans parler de son investissement immatériel en formation, c'est plus de 2000 sauveteurs formés en moyenne chaque année dont 500 nouveaux, ce qui représente un capital valorisé de 5 M€ en 2018<sup>126</sup>.

Pour calculer la contribution réelle de la SNSM à la mission du sauvetage en mer il faut combiner la valorisation de l'action des bénévoles en interventions, l'entraînement, la formation et la collecte des fonds. Ainsi la contribution globale de la SNSM par ces missions sociales, de collecte, de communication et de fonctionnement est valorisée à hauteur de 75 M€/an<sup>127</sup>.

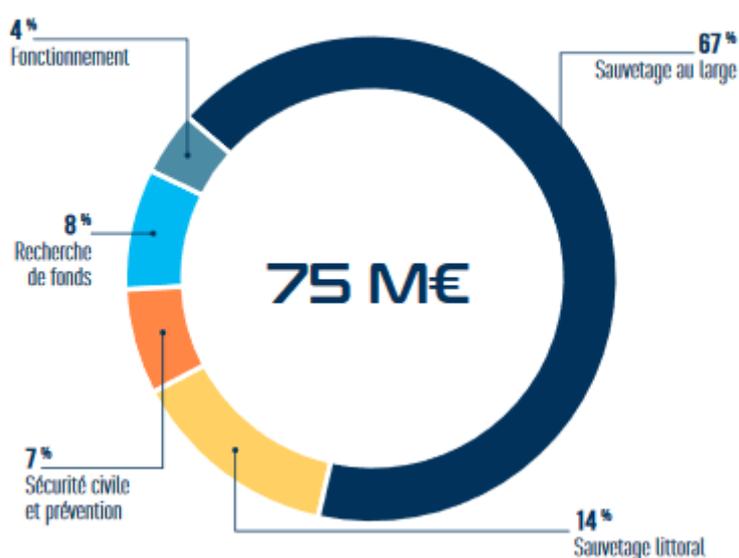


Figure 19 : Répartition des dépenses par missions  
Source : Les sauveteurs en mer, rapport annuel 2018

Aujourd'hui, la SNSM offre à l'état français une remarquable opportunité, efficace et économique, toute autre alternative ne pourrait présenter un si bon rapport qualité-prix.

<sup>125</sup> Ibid.

<sup>126</sup> Ibid.

<sup>127</sup> Ibid.

En effet, son prix de fonctionnement est particulièrement raisonnable eu égard au nombre d'interventions qui s'accroissent, particulièrement, si on le compare aux autres moyens d'intervention.

Un constat national qui peut être vérifié localement avec le rapport d'activité<sup>128</sup> du CROSS Corsen, dans le Finistère, une zone où le sauvetage en mer est très présent.

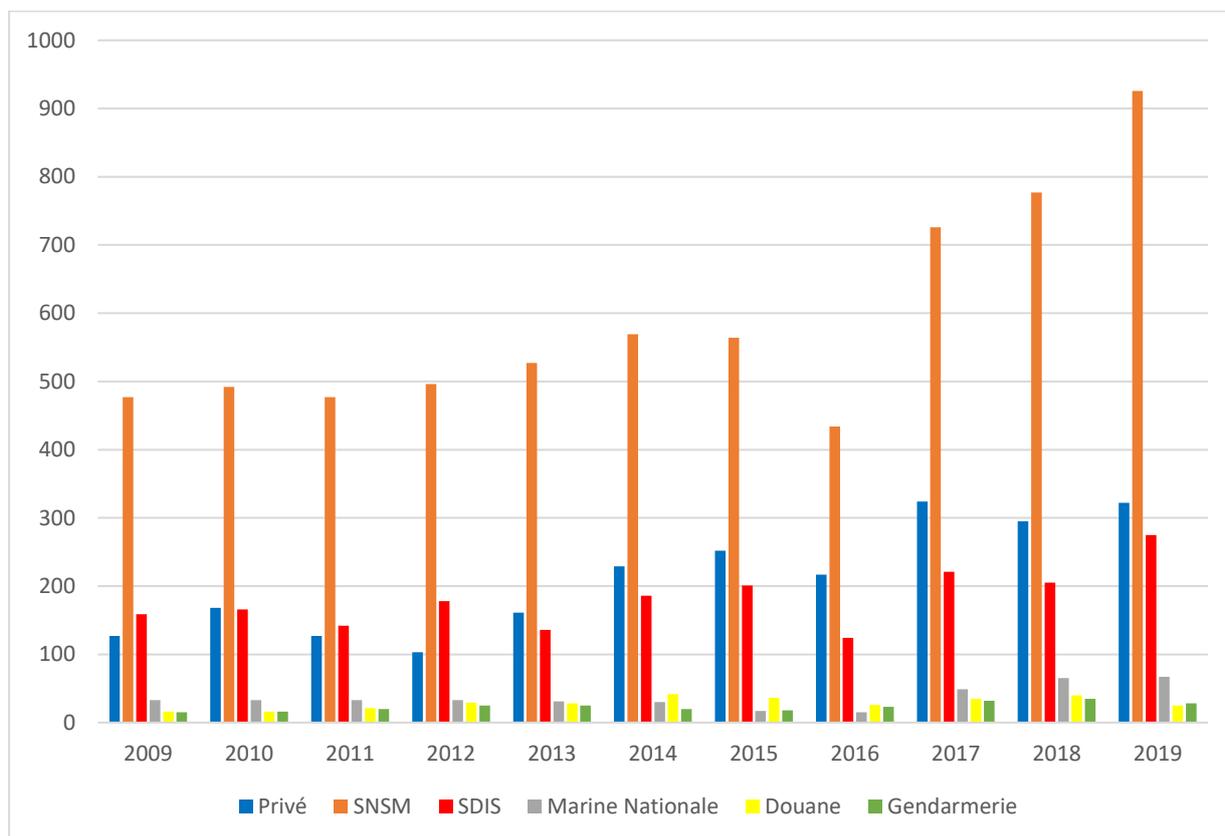


Figure 20 : Principaux moyens nautiques engagés par le Cross Corsen pour le sauvetage en mer  
Source : Propre travail adapté du bilan d'activité annuel du Cross Corsen, 2019

### 4.1.3 Les bénéficiaires du système de sauvetage en mer

#### ➤ Les usagers de la mer

Tout citoyen français peut bénéficier d'un service de sauvetage en mer efficace, à tout moment et ceci gratuitement. Cette assistance est mise en place par l'état et majoritairement réalisée par les moyens de la SNSM.

<sup>128</sup> Ministère de la transition écologique et solidaire, *Bilan d'activité des missions opérationnelles du CROS CORSEN année 2019*.

Il faut d'ailleurs rappeler que c'est en grande partie les plaisanciers et les usagers des loisirs nautiques qui sont les premiers bénéficiaires de ce système. Cela représente au moins 70% des opérations coordonnées par les Cross, dont plus de la moitié sont prises en charge par la SNSM<sup>129</sup>.

En dépit de ce déséquilibre en leur faveur, les plaisanciers contribuent encore trop peu aux financements du dispositif de sauvetage, comme le soulignera Mr Thierry Coquil directeur des Affaires Maritimes, lors de l'Assemblée générale du 15 juin 2018: « [...] Il subsiste toujours un réservoir de plaisanciers qui ne mettent pas la main à la poche.<sup>130</sup> ».

### ➤ Les assureurs

Pour les assureurs, le sauvetage peut générer une intéressante différence de remboursement en cas de sinistre, car il est en effet souvent moins coûteux pour les assureurs que le bateau sinistré soit pris en remorque par la SNSM et ramené à bon port, plutôt que d'être abandonné par ses occupants ; ce qui souvent contraint les assureurs à engager les frais de remorquage et de récupération, voire de se trouver en situation de perte totale du navire.

Pour un remorquage, la SNSM demande une rémunération qui correspond aux dépenses engagées comme les combustibles et lubrifiants, l'entretien des canots ou encore la formation et l'équipement des sauveteurs.

*Tableau 4 : Forfait à l'opération*  
*Source : François-Xavier Ricardou, Culture nautique 2019*

	Vedette Tous Temps	Vedette V2	Vedette légère ou semi-rigide
Planche à voile, kitesurf	150 €	150 €	150 €
Jet ski, dériveurs	240 €	240 €	240 €

<sup>129</sup> Ibid.

<sup>130</sup> SNSM, « Procès-verbal de l'assemblée générale de la SNSM du 15 juin 2018 ».

**Tableau 5 : Tarif horaire**  
 Source : François-Xavier Ricardou, *Culture nautique 2019*

	Vedette Tous Temps	Vedette V2	Vedette légère ou semi-rigide
Bateau < 7m	340 €	340 €	340 €
7m < Bateau < 12m	600 €	400 €	340 €
Bateau > 12m	690 €	460 €	390 €

Si l'on compare les coûts du sauvetage de la SNSM à une intervention de type privé, initiée par les assureurs, les montants seront beaucoup plus bas. Il est certain que les assureurs se mobilisent uniquement pour sauver le matériel après un calcul de rentabilité.

Xavier de la Gorce le rappellera lui-même dans une interview donnée à Patricia-M.Colmant, en 2014 dans le magazine Bateaux<sup>131</sup> : « Une chose est de dépanner quelqu'un au bord de la route qui attend dans sa voiture, une autre est d'aller en pleine nuit, par gros temps, secourir des gens qui, dans l'embarras matériel, ne maîtrisent pas les conditions météo et sont potentiellement en péril ».

La limite peut être fine entre un navire qui perd sa propulsion sans courir un danger imminent, et celui qui perd sa propulsion et encourt un danger immédiat...En principe, les assureurs n'ont pas pour mission de porter assistance à un navire avec son équipage. Celui-ci doit prioritairement être mis en sécurité est c'est le rôle de la SNSM. Les assurances maritimes qui proposent un service de remorquage interviennent sur des bateaux à la dérive et laissés à l'abandon par leurs propriétaires après que la SNSM ait sauvé la vie des personnes, mais ait jugé impossible le remorquage à cause d'une météo trop dégradée ou d'un navire en train de couler ou trop grand à remorquer. Cela peut aussi arriver que le propriétaire soit hélitreuillé à la suite d'un problème de santé, et que son bateau soit laissé à la dérive.

Olivier de Roffignac le Directeur Général de Pantaenius Monaco Yacht Insurance, le numéro 1 de l'assurance Grande plaisance en Europe, dira lui-même que le remorquage d'un navire de plaisance fait par un canot de la SNSM sera toujours plus

<sup>131</sup> Patricia-M.Colmant, « Assistance, vous avez demandé la dépanneuse ».

rentable qu'effectué par une compagnie d'assurance qui doit déployer ses propres moyens <sup>132</sup>.

Pantaenius Monaco Yacht Insurance porte assistance à une trentaine de bateaux par an, grâce notamment à des équipes comme celle d'Adrien Hardy<sup>133</sup> qui sont spécialisées dans ce type d'interventions.

Pour de telles missions, on ne parle plus d'une centaine d'euros de frais de remorquage, comme peut le proposer la SNSM, mais plutôt de milliers d'euros, voire de millions d'euros dans le cas du sauvetage du monocoque SMA<sup>134</sup>.

Il se révèle donc sans contestation possible que la SNSM représente à la fois une aide importante et une source d'économie sensible pour les compagnies d'assurance.

### ➤ **L' tat**

Dans son rapport de 2016<sup>135</sup>, Chantal Guittet estime que l'avantage budgétaire pour l'état, du fait de la participation de la SNSM à la mission de secours en mer, peut être estimé aux alentours de 97.5 M /an. Elle rappelle que le coût d'intervention réalisé par des moyens publics serait beaucoup plus onéreux ! Son calcul est basé sur le nombre d'heures d'interventions de la SNSM par an, et le prix moyen par heure que pourrait représenter l'intervention d'un moyen public : 6500h/an X 15 000 /h = 97,5 M /an.

### ➤ **Les collectivités territoriales**

Il est de la responsabilité des collectivités territoriales, de sécuriser les activités de loisirs nautiques<sup>136</sup>. Par son action, la SNSM participe grandement à cette mission et permet aux collectivités territoriales de jouir d'une bonne image, et par la même occasion, de favoriser son économie touristique.

---

<sup>132</sup> Olivier de Roffignac, « Interview de Mr Olivier de Roffignac, Directeur Général de Pantaenius Monaco Yacht Insurance ».

<sup>133</sup> Anne RECOULES, « Les métiers de la voile : Adrien Hardy, sauveteur de voiliers en perdition ».

<sup>134</sup> « IMOCA - Récupération de SMA réussie le 5 janvier Adonnante.com – Surfez sur l'Actualité Voile Sportive – Course au Large – America's Cup – Voile Légère | Surfez sur l'actualité voile sportive ».

<sup>135</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>136</sup> « Code pénal - Article 121-3 ».

Nombre de participants : 362

348 (96.1%): oui

14 (3.9%): non

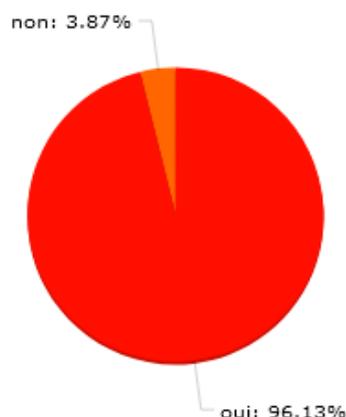


Figure 21 : La SNSM sur le littoral vous rassure-t-elle ?  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

## 4.2 Le budget de la SNSM

### 4.2.1 Trésorerie en augmentation

L'évolution du budget de la SNSM n'a cessé de croître lors des vingt dernières années, notamment grâce à certaines orientations prises aux alentours des années 2010 (Cap 2010, Cap 2010+)<sup>137</sup> qui visaient à moderniser les équipements des sauveteurs en mer et à développer de nouveaux outils de gestion.

Tableau 6 : Comparaison du budget de la SNSM entre 2013 et 2020 (en K€)  
Source : Propre travail adapté des rapports annuels de la SNSM de 2013 à 2020

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	Estimé 2019	Prévision 2020
Vente marchandise/prestations	4 367	4 511	4 792	5 320	5 664	5 992	4 769	6 307
Production immobilisée	478	342	403	717	329	1 389	1 764	1 482
Subventions publiques	4 090	4 217	3 832	4 871	5 711	7 970	8 069	12 567
Autres produits (dons/legs...)	12 656	14 310	12 918	12 701	17 530	20 220	25 181	25 335
Total produit encaissable	21 591	23 380	21 945	23 609	29 234	35 571	39 783	45 691
II- Produits financiers	74	258	183	51	45	46	0	4
III- Autres produits	4 299	5 834	5 975	7 158	4 835	11 122	5 227	6 879
<b>Total général</b>	<b>25 964</b>	<b>29 472</b>	<b>28 103</b>	<b>30 818</b>	<b>34 114</b>	<b>46 739</b>	<b>45 010</b>	<b>52 574</b>

<sup>137</sup> « La solidarité des gens de mer à l'origine de la SNSM | Les Sauveteurs en Mer ».

La SNSM a connu une situation financière délicate entre 2015<sup>138</sup> et 2016<sup>139</sup>. Pendant cette période l'association a dû faire face à un déficit de 2,4 millions d'euros causé par la stagnation des financements privés et la faible augmentation des subventions publiques.

Après cette période de creux, apparaît une nette amélioration des finances à partir de l'année 2017<sup>140</sup>:

- ✓ **Augmentation du financement de l'État** : en 2017 une aide de 4.2 millions d'euros par an va être apportée à la SNSM<sup>141</sup>, augmentée à 4.5 millions d'euros en 2020<sup>142</sup>. Cela permet de porter à 10.7 millions d'euros le montant de la subvention annuelle<sup>143</sup>.
- ✓ **Augmentation du financement privé** : en 2017 le sauvetage en mer a été officiellement reconnu grande cause nationale<sup>144</sup>. Ce qui a permis à la SNSM d'organiser des campagnes de générosité publique et de diffuser gratuitement des messages sur les écrans des sociétés nationales de télévision et de radio. De plus, les donateurs bénéficient d'une réduction d'impôts plus importantes sur leurs dons et legs<sup>145</sup>. Par exemple, un don de 150€ ne coûte que 51€ après la réduction d'impôts faite de 66%. Grâce à ces avantages, l'association a enregistré une forte hausse des dons et legs et a franchi la barre des 100 000 donateurs.

Cette amélioration de la situation financière a permis à l'association de combler ses déficits (2015/2016) et de se reconstituer une trésorerie solide.

Toutefois, après quelques années d'un bilan financier positif, la SNSM doit de nouveau investir massivement afin de renouveler sa flotte de canots d'intervention.

Malgré un estimatif de budget en excédent pour l'exercice 2019 et un budget prévisionnel encourageant pour 2020<sup>146</sup>, le besoin d'apports nouveaux et rentrées

---

<sup>138</sup> « snsm-rapport-annuel-2015-sauveteursenmer.pdf ».

<sup>139</sup> « snsm-rapport-annuel-2016-sauveteursenmer.pdf ».

<sup>140</sup> Pierre Paoli, *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel 2017*.

<sup>141</sup> « snsm-protocole-partenariat-etat-2017.pdf ».

<sup>142</sup> Par J. Cl Le 21 octobre 2019 à 10h20, « Sauvetage en mer : l'Etat va mieux subventionner la SNSM ».

<sup>143</sup> « Le gouvernement va donner de nouveaux moyens à la SNSM ».

<sup>144</sup> Pierre Paoli, *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel 2017*.

<sup>145</sup> « Réduction d'impôts pour les dons à une association ».

<sup>146</sup> « Budget SNSM 2020.pdf ».

financières devra être identique, voire plus important, à défaut, les finances pourraient à terme être fragilisées.

## 4.2.2 Les dons, base du système

La SNSM dépend énormément des dons et legs, ce qui rend sa trésorerie très aléatoire. En 2018, 52% de ses ressources ont été collectées auprès du public. Les appels à la générosité du public ont fourni 11.8 M€ et les legs 4.3 M€<sup>147</sup>. Après estimation faite, l'année 2019 devrait être encore plus prolifique au niveau des dons. C'est là un taux très exceptionnel et la SNSM doit tout mettre en œuvre pour maintenir ce niveau de générosité du grand public.

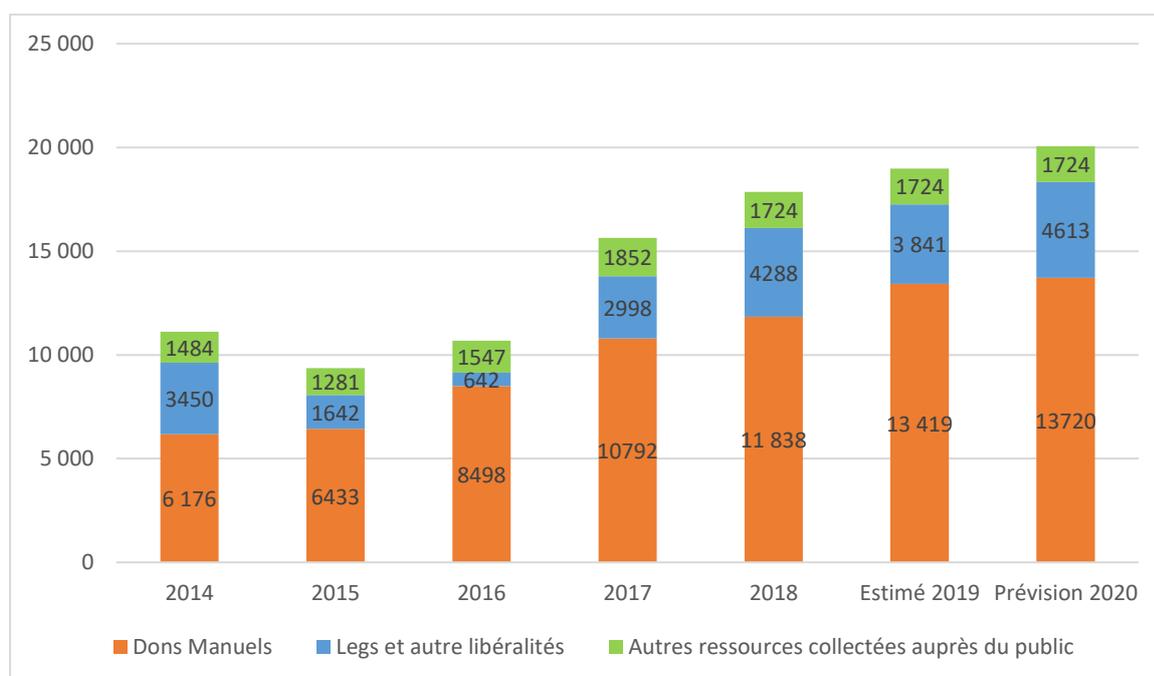


Figure 22 : Répartition dons manuels/legs/autres ressources de 2014 à 2020 (en K€)  
Source : Propre travail adapté des rapports annuels de la SNSM de 2014 à 2020

Ces chiffres montrent une grande variabilité au niveau des legs et autres libéralités. Entre 2014 et 2015 il y a eu une perte de quasiment 2 M€, pour s'effondrer en 2016 avec une collecte de seulement 0.6 M€. Les années 2017 et 2018 ont été bien plus

<sup>147</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

prolifères, une augmentation de 3.5 M€ a été observée sur la période, un niveau qui semble se stabiliser ces deux dernières années.

Un point positif observable, est l'investissement de plus en plus important de la part des donateurs depuis 2015, qui aura permis de faire doubler les récoltes des dons, passant de 6 M€ en 2015 à plus de 13 M€ en 2019<sup>148</sup>.

Après plusieurs années de finances stagnantes, provenant de dons, on observe une croissance de 30% entre 2015 et 2017 suivie de nouveau par 20% d'augmentation de 2017 à 2019.

Une croissance de 50% en 4 ans est une chose exceptionnelle, surtout en cette période, puisque 2018 a été une très mauvaise année pour les associations en terme de dons :

- ❖ La mise en place annoncée du prélèvement à la source et le manque de clarté du dispositif au regard des réductions fiscales, comme de la signification de l'année blanche concernant les dons aux associations<sup>149</sup>;
- ❖ La réforme de l'impôt sur la fortune<sup>150</sup> ;
- ❖ La crise politique et sociale<sup>151</sup>.

Dans ce contexte exceptionnel, une première depuis 10 ans, le montant des dons aux associations a baissé de 4.2% en moyenne<sup>152</sup>. En comparaison, les dons collectés par la SNSM auprès du public ont augmenté de 9% en 2018, ce qui prouve, dans une certaine mesure, que les orientations prises depuis quelques années par la SNSM ont été les bonnes.

Un grand facteur de variabilité dans la collecte des dons est la conséquence de l'engouement médiatique, comme cela s'est produit après le drame du 7 juin 2019 aux Sables-d'Olonne, lorsque malheureusement 3 sauveteurs de la SNSM ont perdu la vie en intervention<sup>153</sup>. Un événement tragique, qui a toutefois permis de mettre en lumière les nombreux problèmes que la SNSM a accumulés au fil des années. L'allocution du

---

<sup>148</sup> « Budget SNSM 2020.pdf ».

<sup>149</sup> « 18-11-06 - Dons aux associations : l'« année blanche » pour l'IR avale-t-elle les réductions d'impôt liées ? »

<sup>150</sup> « IFI, le nouvel ISF version Macron | Les Echos ».

<sup>151</sup> « En plus de la crise sociale, une crise de croissance - Libération ».

<sup>152</sup> « Les associations confrontées à une forte baisse des dons en 2018 ».

<sup>153</sup> « Tempête Miguel : trois morts et un disparu dans le naufrage de deux bateaux aux Sables-d'Olonne »; « Drame SNSM aux Sables-d'Olonne : qui étaient ces trois hommes qui ont perdu la vie pour en sauver une ? »

Président de la République Emmanuel Macron, a rappelé à tous l'importance d'une mobilisation commune envers la SNSM, tant sur le plan humain que financier. Il est hélas malheureux de constater qu'il faille des accidents dramatiques, ayant entraîné la mort de sauveteurs, pour pouvoir récolter suffisamment de fonds, afin d'assurer la pérennité de la SNSM.

La collecte des dons est une part majeure et indispensable des finances de la SNSM, pourtant c'est un point de mécontentement commun qui semble se généraliser dans les rangs des bénévoles. Un avis partagé par Jacques Griffon : « [...] c'est beaucoup... beaucoup trop d'énergie, de temps passé [...] déjà que l'entretien du matériel de plongée, du bateau, du moteur ça prend du temps... Il faut en plus faire des appels aux dons, des soupers du pêcheur et autres types d'événements... Moi j'estime que le temps passé à l'intervention ne représente plus que 10% du temps du bénévole. » Il ne faut pas oublier que cela représente beaucoup de temps et d'investissement personnel, un effort qui n'est parfois pas reconnu à sa juste valeur. De plus, nous constatons que le temps passé à récolter ces dons augmentant le sentiment de faire un travail peu valorisant pour un bénévole qui s'est engagé, avant tout, pour sauver des vies.

Traditionnellement, la SNSM organise deux campagnes de collecte pendant l'année, l'une en été et la seconde en hiver. Regroupant une campagne de médias (affichage, radios, presse, télévision) et une campagne de collecte (print, digital et télémarketing). Lors de la campagne estivale, est organisé le Mille SNSM, la Journée Nationale des Sauveteurs en Mer<sup>154</sup>, une opération de mobilisation sur l'ensemble du littoral pour contribuer à la notoriété de la SNSM et appeler à la générosité de tous.

Les résultats de collecte restent toutefois insuffisants pour assurer la pérennité du modèle économique de la SNSM et combler les gros investissements à venir.

### 4.2.3 Les subventions publiques

Les subventions publiques représentent une part importante des ressources de la SNSM. Sont compris dans ces subventions, la dotation de l'état et celle des

---

<sup>154</sup> « Le Mille SNSM - Journée Nationale des Sauveteurs en Mer ».

collectivités territoriales et tandis que l'aide de l'état s'accroît, celui des collectivités territoriales stagne.

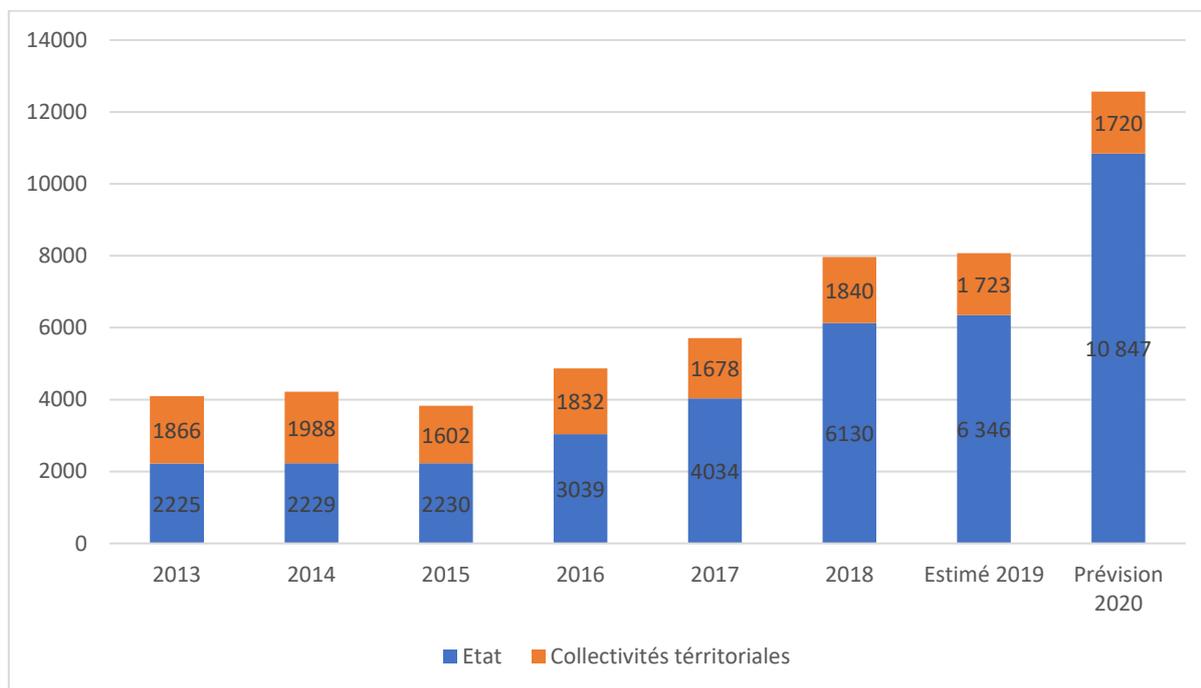


Figure 23 : Répartition des subventions de l'État et des collectivités territoriales entre 2013 et 2020 (en K€)

Source : Propre travail adapté des rapports annuels de la SNSM de 2013 à 2020

Le budget alloué à la SNSM provenant de l'état a triplé entre 2015 et 2019 et a encore augmenté de 4.5 M€ durant l'année 2020. A contrario, celui des collectivités territoriales n'augmente pas de façon significative, il a même diminué entre 2018 et 2019.

En ne tenant pas compte de la vente du siège social, qui a été un apport financier exceptionnel et non représentatif sur plusieurs années, les subventions publiques représentent 23% des ressources de la SNSM durant l'année 2018.

Il y a eu un effort significatif de la part de l'état qui va encore être augmenté dans l'optique du nouveau projet collectif de la SNSM : « Cap 2030 »<sup>155</sup>. Toutefois, il ne faudrait pas que les subventions de l'État excèdent 25% de la totalité du budget de l'association. Une telle éventualité l'exposerait à une requalification « d'opérateur de l'Etat » ce qui aurait un impact significatif et irrémédiable sur la philosophie de cette grande association.

<sup>155</sup> « Cap 2030, un projet collectif à 10 ans pour la SNSM ».

L'état a bien compris que c'était dans son intérêt d'investir dans l'association de la SNSM, afin de pouvoir conserver le modèle actuel, qui est bien plus rentable qu'un service public qui coûterait beaucoup plus cher.

## 4.2.4 Autres Financements

### ❖ Les mécénats et partenariats

Les entreprises privées<sup>156</sup>, qu'elles apportent un mécénat financier, un mécénat en nature, un mécénat de compétences, un produit-partage, un arrondi de caisse ou bien encore un défi solidaire, participent à leur façon à la pérennité du modèle bénévole. Les chiffres montrent que la plupart des entreprises qui se sont engagées avec la SNSM ont toujours apporté une aide financière importante et fiable dans le temps. C'est le cas de la Fondation Total<sup>157</sup> partenaire de la SNSM depuis 10 ans et qui continue à apporter son soutien financier ainsi que des transferts de savoir-faire : gestion financière, suivi des bénévoles, meilleure visibilité (station-service, produit dérivé...) <sup>158</sup>.

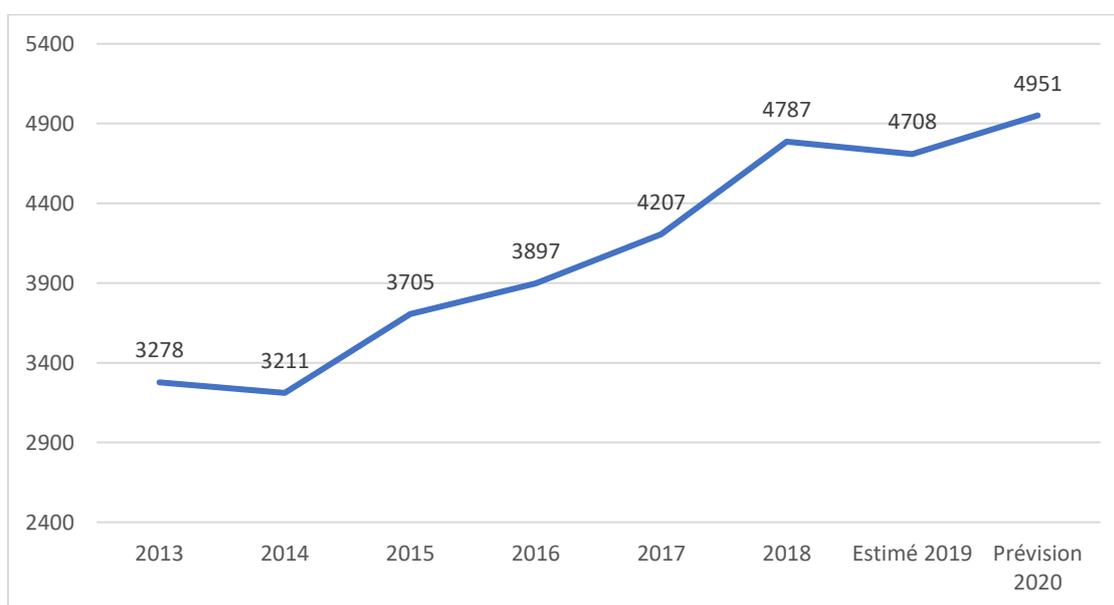


Figure 24 : Comparaison de l'apport financier privé entre 2013 et 2020 (en K€)  
Source : Propre travail adapté des rapports annuels de la SNSM de 2013 à 2020

<sup>156</sup> « Graines de sauveteurs »; « Le Crédit Mutuel partenaire officiel de la Journée Nationale des Sauveteurs en Mer | Groupe Crédit Mutuel »; « Total, engagé auprès de la SNSM ».

<sup>157</sup> « Total Foundation ».

<sup>158</sup> « Depuis dix ans, Total s'engage aux côtés de la SNSM ».

Les entreprises mécènes qui apportent leur soutien se retrouvent dans les valeurs de la SNSM et l'engagement de ses bénévoles, voilà pourquoi elles continuent à financer l'association. En 2020 quasiment 2 M€ auront été collectés en plus par rapport à l'année 2014, une marque d'engagement rassurante au vu des investissements à venir.

#### ❖ Droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)

Depuis 2017, la modification de l'article 224<sup>159</sup> du Code des douanes permet à la SNSM de percevoir une part des taxes qui sont imposées aux propriétaires de navires francisés, comme mentionnés dans l'article 223<sup>160</sup> de ce même code : « Les navires francisés dont la longueur de coque est supérieure ou égale à 7 mètres ou dont la puissance administrative des moteurs est supérieure ou égale à 22 CV et les véhicules nautiques à moteur francisés dont la puissance réelle des moteurs est supérieure ou égale à 90 kW sont soumis au paiement d'un droit annuel, dénommé droit de francisation et de navigation, à la charge des propriétaires, au 1er janvier de l'année considérée ».

Mais cette taxe n'est pas directement versée à l'association, car elle transite par la collectivité territoriale de Corse, à hauteur de 6 millions d'euros puis par le Conservatoire du littoral, à hauteur du plafond de 38.5 millions d'euros et n'est reversé à la SNSM que ce qui dépasse les 44.5 M/€<sup>161</sup>. Cela ne constitue pas une rentrée très fiable pour la SNSM, car la somme récoltée dépasse rarement ce montant.

#### ❖ Les éoliennes en mer

Il est envisagé une taxe perçue par la SNSM sur une partie de la fiscalité générée par les parcs éoliens en mer, environ 5% du flux de la fiscalité. C'est un projet sur le long terme, car les premières éoliennes marines françaises ne devraient pas tourner avant 2021/2022, cela permettrait à la SNSM de toucher 2 millions d'euros par an<sup>162</sup>. Une somme qui sera loin d'être négligeable dans le cadre du renouvellement de la flotte.

---

<sup>159</sup> « Code des douanes - Article 224 ».

<sup>160</sup> « Code des douanes - Article 223 ».

<sup>161</sup> Sophie Panonacle, Sophie Auconie, et commission du développement durable, *Rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue*.

<sup>162</sup> « Une taxe spéciale sur les éoliennes en mer pour financer la SNSM ».

## 4.2.5 Répartition et attribution des financements

Maintenant que nous avons pu voir les différents moyens qui permettent le financement de l'association il est intéressant de comprendre comment l'argent récolté est réparti entre les différentes stations locales et le siège.

Les stations et le siège récolte tous les deux des fonds, mais d'une manière plus indépendantiste qu'on ne le pense, par exemple un donateur pourra choisir à qui profitera son don en changeant le libellé, soit pour le siège soit pour la station proche de chez lui<sup>163</sup>.

Le financement des stations est le suivant<sup>164</sup> :

- Une subvention municipale
- Les sponsors locaux
- Les donateurs locaux
- Le don régulier des membres associés
- Les opérations promotionnelles, par exemple les repas du pêcheur
- Les ventes d'objets achetés au siège et vendus avec marge

Pour les investissements, c'est-à-dire achat de matériels, canots semi-rigides, canots tous temps et grosses réparations, le financement est :

- 25% par la station
- 25% par le siège SNSM national
- 25% par la région
- 25% par le département

D'après Jacques Griffon, une station a un budget annuel de 60 000/70 000 euros par an, en outre : « [...] Il faut mettre de l'argent de côté pendant 30 ans pour financer le quart du nouveau bateau, maintenant les bateaux coûtent 1,5 M€ alors qu'à l'époque c'était aux alentours de 500 000 euros... »<sup>165</sup>.

---

<sup>163</sup> Marcel SONN, « Interview de Marcel SONN canotier de la station de Douarnenez ».

<sup>164</sup> Jean-Yves Lescop, « Interview de Jean-Yves Lescop, ancien président de la station de Douarnenez ».

<sup>165</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

Cet investissement représente un vrai défi pour les stations qui doivent récolter 300 000€ sur une période de 30 ans, ce qui représente 10 000€ par an à récolter en plus des 70 000€ de frais de fonctionnement.

Il faut par ailleurs rappeler que la plupart de ces stations font déjà beaucoup de campagnes pour recevoir des dons et qu'il est parfois difficile, au niveau local, d'obtenir la somme nécessaire à leur simple fonctionnement. Il est compréhensible que 10 000€ supplémentaires peuvent être difficiles à obtenir.

Un système qui se base sur un auto financement des stations locales pour pouvoir subvenir à leurs besoins crée forcément des inégalités entre elles. Surtout depuis les grandes campagnes de don qui ont été mises en place au niveau national, les dons étant redirigés plus vers le siège que vers les stations locales<sup>166</sup>.

En complément, le siège apporte une aide de 7 millions d'euros aux stations qui n'arrivent pas à couvrir leur frais de fonctionnement et l'investissement pour leurs vedettes<sup>167</sup>. C'est par exemple le cas de la station de St Tropez qui reçoit très peu de dons localement et peine à pouvoir entretenir son bateau et faire fonctionner correctement la station<sup>168</sup>.

## 4.3 Les investissements

### 4.3.1 La nouvelle flotte

Après des années de bons et loyaux services, une grande majorité des vedettes d'intervention a atteint un âge qui ne leur permet plus de garantir la sécurité des sauveteurs bénévoles. Dans certaines stations, les canots ont plus de 30 ans et coûtent de plus en plus cher à l'entretien<sup>169</sup>.

Il y a nécessité de standardiser la flotte et d'homogénéiser les matériels.

Avec 17 modèles différents de canots, il y a de réels problèmes en termes de coûts, d'entretien et de formation des équipages. L'idée est de réorganiser la gamme autour de deux catégories simples (3 unités différentes par catégories) :

---

<sup>166</sup> ROSTAIN Gildas, « Interview de Mr ROSTAIN, avocat et administrateur de la SNSM ».

<sup>167</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>168</sup> « La SNSM demande de l'aide financièrement, les grandes fortunes refusent ».

<sup>169</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

- Navires de sauvetage hauturiers : capables d'intervenir au large de façon performante et sûre par gros temps.
- Navires de sauvetage côtiers : capables d'intervenir rapidement dans la bande des dix milles nautiques.

Le 17 octobre 2019 la SNSM a signé un contrat de conception et de réalisation avec un maître d'œuvre unique et français : le Chantier Naval Couach existant depuis 120 ans et situé dans le bassin d'Arcachon<sup>170</sup>. Un programme qui va porter sur le renouvellement de près de 140 bateaux sur une période de 10 ans pour un montant avoisinant les 100 millions d'euros<sup>171</sup>.

Le contrat se divise en deux tranches, une tranche ferme de l'ordre de 25 millions d'euros pour la production de 35 bateaux sur 5 ans, puis une seconde tranche optionnelle pour le même montant, le même nombre de bateaux et également sur 5 ans. Évidemment, le Chantier Naval Couach peut augmenter sa production pour satisfaire le renouvellement des 140 bateaux sur 10 ans, tout dépendra des finances de la SNSM.

La nouvelle flotte a été imaginée avec la participation de tous les acteurs au sein de la SNSM : les bénévoles des stations de sauvetage, des centres de formation et d'intervention (CFI), du siège social ou encore des acteurs institutionnels du sauvetage comme la Direction des Affaires Maritimes. Le but est d'avoir une vision globale et d'identifier les points d'amélioration par rapport à la flotte actuelle, une enquête a été faite dans ce sens auprès de l'ensemble des stations de sauvetage<sup>172</sup>.

Le *bench-marking* de la nouvelle génération de canots s'inspire principalement d'Europe du Nord<sup>173</sup>, avec comme point d'amélioration majeur : une meilleure conception de la plage arrière du canot, laquelle doit être plus dégagée et équipée d'une écope sur le tableau arrière, facilitant la récupération des naufragés, ainsi qu'une plus grande sécurité pour les sauveteurs.

---

<sup>170</sup> Chantier Naval Couach, « La SNSM et Couach signent un contrat pour la future flotte de sauvetage ».

<sup>171</sup> « Présentation du programme Nouvelle Flotte ».

<sup>172</sup> Ibid.

<sup>173</sup> Piouffre, *Sauveteurs en mer*.

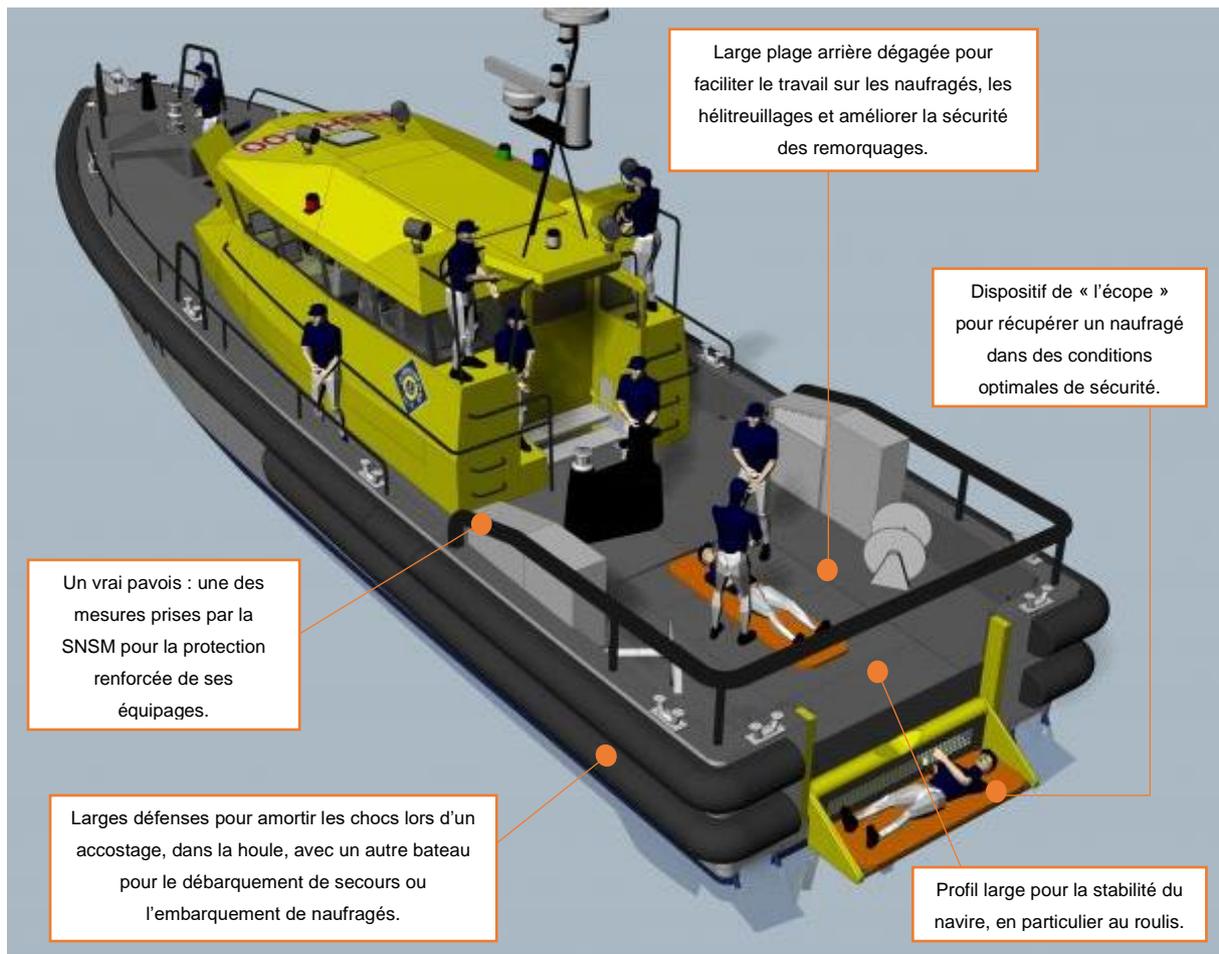


Figure 25 : Prototype d'un navire de sauvetage hauturier imaginé par Barreau-Neuman Architects Navals  
Sources : Propre travail adapté du prototype de Barreau-Neuman et des recommandations de conception de la SNSM

Toutes ces améliorations participeront à une véritable modernisation des canots de sauvetage tout en conservant les qualités présentes sur les dernières générations.

De surcroit, tous les nouveaux canots devront respecter le niveau d'exigence d'une société de classification internationalement reconnue : Le Bureau VERITAS, ce qui est une vraie preuve du renforcement de la qualité par rapport aux navires d'ancienne génération.

Une stratégie et une évolution indispensables pour l'avenir ont été de faire appel à un Maître d'œuvre d'ensemble unique (MOE), qui couvre l'architecture navale, la conception, la réalisation, les essais et validations, la livraison, la formation et surtout un soutien en vue de la maintenance de la flotte.

Dans un esprit de perfectionnement, la nouvelle gamme de navires pourra être adaptable et personnalisable. L'idée est d'équiper la grande majorité des navires de sauvetage avec des instruments performants qui permettront d'améliorer la sécurité

des bénévoles et l'efficacité du sauvetage afin de tendre vers l'excellence. Par exemple, l'installation de caméras infrarouges permettant de retrouver un homme à la mer, par nuit noire, dans un rayon de 1 km, ou encore le choix dans le système de propulsion (ligne d'arbre ou hydrojet)...<sup>174</sup>

Une autre adaptation indispensable a été de rendre ces nouveaux navires plus « connectés » afin de faciliter les échanges avec les CROSS ou intervenants sur place. Dans cette démarche, un système de communication plus performant a été intégré à bord, permettant de faire transiter les services et données en VHF, en 4G, en MF/HF ou via satellite.

Outre des moyens classiques de recherche, la plupart des canots ont été adaptés pour pouvoir utiliser des drones aériens, permettant d'élargir le champ de vision, d'envoyer une bouée de sauvetage ou d'une ligne de passage pour une remorque<sup>175</sup>.



*Figure 26 : Drone transportant une bouée de sauvetage  
Source : Présentation du programme Nouvelle Flotte, 2019*

C'est un projet à long terme qui demande du temps et beaucoup d'investissement de la part de la SNSM.

Avant de pouvoir voir les premiers canots produits et testés il faudra attendre le mois d'août 2021<sup>176</sup>, voire le début de l'année 2022, suite à la crise du coronavirus qui a ralenti le monde entier et donc les projets d'industrialisation.

---

<sup>174</sup> « Présentation du programme Nouvelle Flotte ».

<sup>175</sup> « Les drones sauveteurs, quand l'aide vient du ciel | Mer & Océan ».

<sup>176</sup> « Programme Nouvelle Flotte : où en est-on ? »

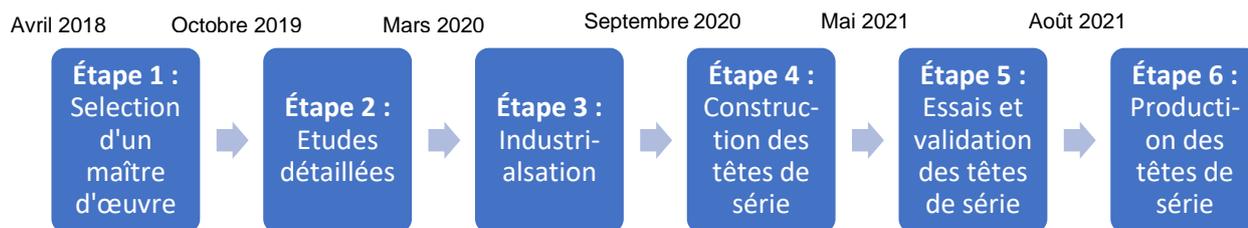


Figure 27 : Les 6 étapes de la conception de la nouvelle flotte de la SNSM  
 Source : Programme Nouvelle Flotte : où en est-on ?, 2020

D'autre part, pour financer ses navires la SNSM a toujours utilisé la règle dite des 4/4, 25% du prix du navire doit être collecté par la station, 25% par la région, 25% par le département et 25% par l'état<sup>177</sup>. C'est un effort conséquent pour les stations, qui ont déjà des frais de réparation, carburant, entretien et parfois des frais imprévus lors des interventions : moteur, hélice qui casse, endommagement de la structure après un talonnage.

### 4.3.2 Un besoin de formation onéreux

Comme expliqué précédemment, la formation des nouveaux bénévoles est un axe clé pour la SNSM de demain. Pour cela, un effort financier est indispensable, comme le soulignera Xavier de la Gorce, président de la SNSM, dans une interview à Mer et Marine en juin 2017<sup>178</sup> : « Dans le même temps, il faut assurer des besoins croissants en termes de formation, notamment du fait que parmi nos bénévoles, la proportion de marins de carrière est aujourd'hui moins forte. Il faut donc former les gens à être des marins et des sauveteurs, ce qui coûte beaucoup d'argent. Aujourd'hui, nous sommes dans l'incapacité de mettre à niveau notre outil de formation faute de visibilité financière. »

En effet, un tel projet va nécessiter un investissement important pour la formation<sup>179</sup>, réparti comme suit : environ 2.5 millions d'euros pour les sauveteurs embarqués contre 1.4 million d'euros aujourd'hui<sup>180</sup> et 2.9 millions d'euros pour les nageurs sauveteurs, une somme déjà atteinte aujourd'hui.

<sup>177</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

<sup>178</sup> « Xavier de la Gorce : « Il faut créer envers la SNSM un élan de solidarité » ».

<sup>179</sup> « sns-sm-rapport-commissaires-aux-comptes-2018.pdf ».

<sup>180</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

À ce jour, faute de moyens humains et financiers, la SNSM est en capacité de répondre, seulement, à la moitié des besoins de formation des patrons d'équipage. Cela peut poser un problème, car c'est le rôle du patron de former ses canotiers, un patron d'équipage non formé équivaut à plusieurs canotiers, eux aussi, non formés.



## 5 Les évolutions à venir

Cette dernière partie sera composée de certaines propositions pour assurer la pérennité de la SNSM, une partie de cette réflexion se base sur les différentes enquêtes, rapports, discussions que j'ai pu récolter et analyser<sup>181</sup>. Je me permettrai d'ajouter des pistes de réflexion qui me semblent envisageables.

### 5.1 Mieux reconnaître le bénévolat et son engagement

#### 5.1.1 Le statut du bénévole

L'association fonctionne avec l'aide de 8 500 bénévoles, ce sont eux qui créent et représentent les fondements de la SNSM. Le but n'est donc pas de remettre en cause le bénévolat, auquel la majorité des sauveteurs est très attachée, mais d'essayer, d'une façon ou d'une autre, de mieux reconnaître leurs actions. Aucun bénévole ne souhaite un statut proche de celui des sapeurs-pompiers volontaires<sup>182</sup>, qui sont dans l'obligation de se tenir à disposition totale de la base pour pouvoir intervenir dans les plus brefs délais. Pour les bénévoles de la SNSM, à la différence des pompiers volontaires, les heures de garde ne sont pas considérées comme du temps de travail<sup>183</sup>. Cette situation convient bien aux sauveteurs qui n'ont en aucun cas envie de changer.

La SNSM a des statuts particuliers ! En effet, habituellement, dans le secteur associatif tous les adhérents qui cotisent possèdent une voix à l'assemblée générale.

À la SNSM, les donateurs ne sont pas considérés comme adhérents et peut-être qu'une évolution du statut de donateur vers celui d'adhérent pourrait renforcer et inciter les dons.

---

<sup>181</sup> « AVENIR ET LA PERENNITE DE LA SNSM - Sophie Panonacle »; Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" »; ROSTAIN Gildas, « Interview de Mr ROSTAIN, avocat et administrateur de la SNSM »; André BOYER et BRANGER Jean-Guy, *L'action de l'État en mer*; Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*; « Les conclusions de la mission d'information sur le sauvetage en mer »; M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au cœur de la décision*.

<sup>182</sup> « Régime de service des sapeurs-pompiers volontaires ».

<sup>183</sup> Union Européenne, « DIRECTIVE 2003/88/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail ».

Cette curieuse structure a pour regrettable conséquence un éloignement des membres actifs qui votent à l'assemblée générale alors que les hommes du terrain, eux ne votent pas...

Ce statut bien particulier réduit le nombre de personnes pouvant voter aux assemblées générales et éloigne encore un peu plus le siège des stations locales.

Plusieurs propositions pourraient être faite, une qui permettrait à tous les bénévoles de voter, au moins localement, pour leur président et trésorier de station qui sont aujourd'hui désigné par le siège à Paris<sup>184</sup>.

Une autre pourrait prendre en compte les heures de bénévolat dans le calcul de la retraite (à part réduite : 1 trimestre par an par exemple), même si le risque est de faire basculer les bénévoles vers un statut de travailleur, une tendance que l'on retrouve actuellement dans la politique européenne.<sup>185</sup>

Un autre point important à améliorer serait de faciliter les absences professionnelles, car actuellement 75% des bénévoles ont une activité professionnelle<sup>186</sup>.

## 5.1.2 Reconnaissance des formations

Pour rappel en 2018, la SNSM a engendré plus de 407 000 heures de formation et accompli 3 656 exercices réalisés par les sauveteurs embarqués. De plus, 478 nouveaux nageurs sauveteurs ont été formés, ayant chacun suivi 300 heures de formation<sup>187</sup>. Le tout accompagné par une équipe de formateur professionnel et dans un lieu dévolu : le Pôle national de formation (PNF) qui permet d'accueillir les bénévoles dans des locaux équipés d'une technologie de pointe. La présence d'un simulateur moderne pour former les patrons d'équipage atteste du haut niveau d'équipement<sup>188</sup>.

Un des objectifs premiers serait de valoriser la qualité et le temps qui est consacré à ces formations en les rendant qualifiantes, mais aussi professionnelles. Pour cela, il faudrait que le Ministère chargé de la formation professionnelle<sup>189</sup> et le Ministère

---

<sup>184</sup> « reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf ».

<sup>185</sup> Luc Héritier, « La protection sociale des bénévoles et des volontaires ».

<sup>186</sup> M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au cœur de la décision*.

<sup>187</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>188</sup> « Le Pôle national de formation, un indispensable à la formation ».

<sup>189</sup> DGEFP\_Magali.S et al., « Formation professionnelle ».

chargé de la mer pour la formation professionnelle maritime<sup>190</sup> reconnaissent ces formations.

Dans son rapport de 2016, la députée du Finistère Mme Chantal Guittet<sup>191</sup> proposait des idées intéressantes pour :

- **Les nageurs sauveteurs** : Ils représentent 4 500 emplois saisonniers et travaillent souvent, aussi, à plein temps dans des centres de loisirs aquatiques ou autres organismes nécessitant ce genre de compétences. Cette formation faite avec la SNSM pourrait donner lieu à une qualification reconnue comme telle par l'État et pas seulement la simple reconnaissance des brevets qui la sanctionne.

De plus, une aide, venant des Régions, pourrait être versée aux stagiaires pour financer leurs formations qui coûtent entre 200 et 1200 euros<sup>192</sup>, comme cela existe pour le BAFA<sup>193</sup>.

- **Les sauveteurs en mer** : Il pourrait exister une qualification reconnue par l'état de type « *petit brevet côtier* » avec en complément des modules spécifiques au « sauvetage ». Un brevet qui pourrait être inspiré par le certificat d'aptitude au commandement à la petite pêche (CACPP)<sup>194</sup>. Ce serait une formation adaptée pour les bénévoles qui n'ont pas d'expérience maritime. Par ailleurs, cela leur permettrait d'exercer des métiers de la mer comme « taxi-mer », prestataires de services divers, sur rade et mouillage, emplois sur les champs d'éoliennes, emplois sur des petites embarcations de dépollution dans les ports ou sur les voies navigables, emploi de « guides de la mer », etc.

D'autre part, une avancée significative pourrait être la reconnaissance du PFN en tant que « centre de formation professionnelle », obtenue par le biais d'un agrément qui serait délivré pour certains modules qui entrent dans le champ de la formation professionnelle maritime (sécurité, secourisme, mécanique, conduite) et qui sont proches des formations actuelles du PNF.

---

<sup>190</sup> « Organismes de formation professionnelle maritime ».

<sup>191</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>192</sup> « Combien coûte la formation du BNSSA ? - Le nageur sauveteur ».

<sup>193</sup> « La Sécurité sociale vous aide à passer le BAFA ».

<sup>194</sup> « Certificat d'Aptitude au Commandement à la Petite Pêche (CACPP) Réf. CACPP - Arr. 18/05/2016 CEFCM ».

Chantal Guittet ajoutait que : « Cette reconnaissance serait d'abord utile aux stagiaires qui auraient ainsi une formation qualifiante et elle constituerait, avec un accès au financement de la formation professionnelle continue, la clé d'un autofinancement du PFN.<sup>195</sup> »

Un autofinancement du PFN serait un atout supplémentaire pour la SNSM, cela pourrait représenter environ 5 millions d'euros par an d'économie<sup>196</sup>.

Au demeurant, selon les retours du terrain<sup>197</sup>, il semble tout de même que les formations, aussi complètes qu'elles puissent être, ne conviennent pas à tout le monde. Comme cela a été évoqué précédemment, il y a parfois un mécontentement de la part de certains bénévoles ayant un bagage technique important comme les pêcheurs ou les marins de commerce, notamment, l'obligation de faire certaines formations qui ne leurs apportent pas d'expérience supplémentaire et cela a aussi un effet néfaste sur l'engagement de certains marins retraités et disponibles, qui trouvent que ces formations prennent trop de place dans un emploi du temps déjà chargé, tel que peut être celui d'un sauveteur embarqué.

C'est pourquoi, dans l'intérêt de tous, les formations données à la SNSM pourraient être adaptées en pratiquant une évaluation de compétence sur les gens qui ont de l'expérience et proposer des stages pour les gens qui n'ont aucune connaissance ou une très faible connaissance du monde maritime.

Une autre possibilité, serait la mise en place d'un « camion de formation » qui pour aller au plus près des stations et permettrait aux bénévoles d'alléger les frais et diminuer le temps lié aux déplacements.

Concernant les patrons d'équipage qui eux sont obligés de s'entraîner sur un simulateur, ils pourraient avoir la possibilité de se former dans les quatre centres de l'ENSM qui se situe respectivement à St Malo, Marseille, Nantes et le Havre qui permettrait un quadrillage plus élargi sur le plan national.

Évidemment, cela pose d'autres questions, y aurait-il un possible accord avec l'ENSM pour avoir des plages horaires disponibles, par exemple le weekend et les vacances scolaires, avec des formateurs extérieurs qui viendrait de la SNSM? Les formateurs

---

<sup>195</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>196</sup> M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au cœur de la décision*.

<sup>197</sup> Jacques Griffon, « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ».

pourraient-ils être assignés à des zones en fonction de leur domicile ? Il semble évident que tous les formateurs ne viennent pas de St Nazaire et font déjà le déplacement régulièrement vers le Pôle de formation.

## 5.2 Améliorer la gestion interne de la SNSM

La gestion du siège parisien fait souvent débat au sein des stations et de nombreux bénévoles ne se sentent pas compris n'y reconnu dans les décisions prises par le siège.

### 5.2.1 La gestion technique

Il existe une forte relation entre les ports de plaisance et la SNSM et les deux sont gagnants, le port rassure ses plaisanciers grâce à la présence de sauveteurs et la SNSM se voit offrir des locaux pour permettre aux équipages de se changer ou de se réunir, en plus de parkings, d'emplacements pour la flotte et de tous les autres services portuaires. Mais en général ce sont souvent des accords tacites entre les deux entités et il serait intéressant d'officialiser cette relation par une convention nationale entre les ports et la SNSM pour renforcer et normaliser ce type de procédé.

Après le drame des Sables-d'Olonne, le 7 juin 2019, une phrase a été prononcée par M. David Bossard, rescapé du naufrage et sauveteur bénévole de la station SNSM des Sables-d'Olonne, qui rappelle l'effort à fournir de la part du siège afin de retrouver la confiance de ses sauveteurs.

Lors des auditions du sénat, il aura ces mots : « Je tiens à dire, en revanche, que je ne fais pas partie de la famille de la SNSM ; je ne me retrouve pas dans la politique que ses responsables défendent depuis des années. Ma famille est celle des marins de Vendée.<sup>198</sup> ».

Il existe un profond malaise entre la base et le sommet de l'association, qui a été exacerbé lors du drame des Sables-d'Olonne.

Par exemple, lorsqu'il a fallu démanteler le *Jack Morisseau*, le canot endommagé lors de l'accident, le financement a été fait sur des fonds propres de la station et non par

---

<sup>198</sup> M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au coeur de la décision*.

la SNSM, car aucun bateau n'est assuré<sup>199</sup>. C'est aussi le cas des sauveteurs, n'étant pas assurés pour la perte de leurs effets personnels (clefs, portables, papiers d'identité...) qui, rappelons-le, ont été perdus lors du naufrage de leurs navires, dans des conditions exceptionnelles.

De plus, les stations locales ne comprennent pas bien pourquoi la SNSM (Paris) est propriétaire d'un canot dont elle a financé « seulement » 25%, alors que les 75% restants sont financés par le département, la région, la ville et les dons des particuliers. La SNSM est donc propriétaire du bateau sans payer ni l'assurance, ni l'entretien, mais on a 100% du pouvoir décisionnel sur la maintenance et les réparations ce qui peut créer des incohérences et des conflits d'intérêts .

Le cas le plus exemplaire est peut-être la mauvaise gestion de la vedette de Saint-Gilles-Croix-de-Vie, une station en Vendée. La station qui devait réparer sa vedette à la suite d'un problème de moteur, a fait faire un devis à une entreprise locale vendéenne pour réparer son bateau, pour un prix de 50 000 euros environ. Paris a refusé le devis, préférant envoyer le bateau en Bretagne, à Saint-Malo, dans leur Pôle de soutien <sup>200</sup>. L'atelier de Saint-Malo n'ayant pas les capacités d'effectuer de gros travaux, ils les ont sous-traités auprès des chantiers navals voisins et cette opération a coûté environ 140 000 euros, trois fois le prix demandé par le chantier naval Vendéen. C'est l'incompréhension des stations locales qui doivent payer et parallèlement suivre les décisions de Paris.

Il existe aussi un mécontentement de la part de certains donateurs, qui ne se retrouvent pas dans la politique du siège : « Je pense qu'un organisme d'utilité publique ne doit pas dépendre de la charité de quelques-uns. Nous sommes sollicités par de multiples fondations et autres nasses à finances pour pallier les (sic) carences de l'état, au point qu'il nous faille choisir qui aider et ainsi, écarter d'autres causes.

Je préfère que mes impôts soient correctement utilisés.<sup>201</sup> »

Ou encore : « Le marché passé entre la SNSM avec COUACH au détriment de chantiers locaux (Sibiril, Bernard...) ne va pas forcément dans le sens d'une bonne utilisation de nos impôts.<sup>202</sup>» (voir annexe : question 12 du Sondage).

---

<sup>199</sup> Ibid.

<sup>200</sup> « Inauguration du Pôle de soutien de la flotte SNSM à Saint-Malo ».

<sup>201</sup> Blanken Corto, « Sondage fait à propos de la SNSM ».

<sup>202</sup> Ibid.

Il existe déjà un comité des donateurs qui les représente, mais ceux-ci n'ont qu'une voix consultative au sein du conseil d'administration et de l'Assemblée générale<sup>203</sup>. La SNSM ne pourrait pas exister sans les dons, c'est un fait. Il semblerait donc approprié que les donateurs puissent avoir plus qu'une simple voix consultative afin d'être acteurs de leur financement. On en revient au fait qu'il devrait exister un statut d'adhérent à la SNSM.

C'est dans un intérêt commun que les responsabilités doivent être transférées localement, particulièrement sur certains aspects techniques comme le choix et l'acquisition des équipements et navires, dans la gamme des choix proposés par le siège. L'entretien courant des navires devrait, lui aussi, relever du seul échelon local, des marins responsables qui naviguent régulièrement sur ces bateaux et sont en totale capacité d'assumer ce rôle, il en va de leur vie.

## 5.2.2 La gestion administrative

Un effort de simplification et de clarification des rôles ainsi qu'une démocratisation du fonctionnement semble donc nécessaire pour assurer la pérennité du système.

Actuellement la désignation du poste du patron titulaire et du trésorier de station est faite par le président de station, lui-même désigné par Paris, par l'intermédiaire du délégué départemental. Donc l'attribution de ces postes ne tient pas toujours compte des compétences de la personne et peut aller à l'encontre des bénévoles locaux qui eux n'ont pas le droit de voter.

Une fois en place le président de station, le patron titulaire et le trésorier restent pour une durée de 7 ans avec une possible reconduction tacite,<sup>204</sup> mais la durée du mandat pour les postes officiels ne devrait pas être si longue, 3 ou 4 ans sembleraient plus adaptés, de plus, l'élection ou la réélection devrait se faire sur base de votes ou réévaluation.

Comme cela a déjà été abordé précédemment, un statut d'adhérent au sein de la SNSM doit exister et permettre l'attribution d'un droit de vote systématique à

---

<sup>203</sup> « Conseil d'administration - Comité de direction ».

<sup>204</sup> Patrick Netten, « Interview du Capitaine Patrick Netten, ancien bénévole à la station SNSM de Carro ».

l'Assemblée générale, ainsi que la possibilité, pour les sauveteurs, de pouvoir nommer leurs délégués départementaux et leurs présidents de station.

C'est important de rappeler que ces hommes et femmes bénévoles, prennent de leur énergie et de leur temps pour faire fonctionner du mieux possible leurs stations. Il peut apparaître démotivant pour le reste de la station si un président, ayant tous les pouvoirs, placés par Paris, agit comme bon lui semble sans prendre en considération les autres bénévoles. C'est d'ailleurs actuellement un facteur de désengagement de certains bénévoles qui ne se sentent ni écoutés ni compris<sup>205</sup>.

Ensuite, une simplification administrative pourrait être mise en place pour éviter aux sauveteurs une certaine lourdeur administrative. Par exemple, c'est à la charge des présidents de stations de solliciter les municipalités, les collectivités locales (hors région et département), les entreprises et les organismes locaux susceptibles de les aider<sup>206</sup>. Les dossiers de demande de subventions peuvent représenter une charge de travail supplémentaire non négligeable.

Un autre exemple, lorsque la SNSM prend en remorquage le navire d'un marin professionnel ou d'un plaisancier et que celui-ci ne veut pas payer la somme qui lui incombe. Les instructions générales de la SNSM stipulent que « La procédure de recouvrement des frais d'intervention en mer est, au départ, à la charge de chaque station, sauf cas particulier prévu au § 5.5.1.2.2.<sup>207</sup> ». La mise en œuvre du recouvrement de ces frais peut être assez fastidieuse, car l'argent des assurances ne va pas directement à la SNSM, mais passe d'abord par le particulier ou le professionnel secouru. Il faut alors que le président de la station s'arrange avec la personne secourue, à l'amiable dans un premier temps et au judiciaire, ensuite, si aucune suite n'est donnée aux démarches précédentes.

Un problème de même ordre est constaté lors des évacuations sanitaires assurées par les canots des stations de certaines îles ou navires de commerce<sup>208</sup>. Lorsque celles-ci n'ont pas de moyens alternatifs pour évacuer un malade, elles se retrouvent dans l'obligation de faire appel aux vedettes de la SNSM. Si, dans la plupart des cas,

---

<sup>205</sup> Ibid.

<sup>206</sup> « instructions-generales-sns-m-v2019.pdf ».

<sup>207</sup> Ibid.

<sup>208</sup> « Évacuation à Molène : les images impressionnantes à bord du canot de la SNSM - Ile Molène - Le Télégramme »; « La SNSM procède à une évacuation sanitaire d'urgence au large du Port ».

la caisse primaire d'Assurance maladie effectue le remboursement des frais engagés directement à la SNSM, il arrive que ça ne soit pas systématique<sup>209</sup>. C'est la même situation que pour une personne qui ne veut pas payer le remorquage, la caisse d'Assurance maladie paye le malade et c'est donc à la SNSM d'entreprendre les démarches auprès du malade.

Dans l'intérêt général de l'association, il serait intelligent de décharger les stations locales de certaines tâches administratives et que le siège se concentre sur un moyen d'alléger les stations de ces lourdeurs administratives. Une proposition faite par le sénateur M. Jean-François Rapin va dans ce sens : « La SNSM pourrait très bien mettre en place un service de recouvrement. Une fois l'intervention effectuée, la station demanderait au plaisancier de payer. En cas de non-paiement, elle transmettrait simplement le dossier au service de recouvrement. <sup>210</sup>».

En considérant que l'état est très bénéficiaire du système de la SNSM il pourrait apporter son aide avec la création d'un décret qui obligerait les assureurs à payer la SNSM directement au lieu de payer les particuliers qui ont bénéficié du sauvetage.

### 5.2.3 La gestion budgétaire

Il apparaît parfois un manque de transparence dans les comptes.

Par exemple, la SNSM est une institution unique qui ne refacture pas de frais de siège, elle fonctionne de façon inverse, elle récupère l'argent et ensuite elle le redistribue aux stations. Il paraît évident que le personnel du siège ne dépense pas à son bon vouloir l'argent de la SNSM, mais il semble qu'une meilleure transparence de l'utilisation de cet argent serait bénéfique pour rassurer les institutions qui financent la SNSM.

Un cas concret existe, lorsque les élus départementaux votent une subvention à la SNSM ils pensent que la majorité de celle-ci est destinée aux stations locales du département. En réalité, une part importante de ces financements remonte vers le siège, sans que les élus départementaux en soient tous informés. Il va de soi que si les départements étaient au courant que leurs subventions ne sont pas forcément utilisées au niveau local, la SNSM n'en recevrait pas autant<sup>211</sup>.

---

<sup>209</sup> « instructions-generales-snsm-v2019.pdf ».

<sup>210</sup> M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au cœur de la décision*.

<sup>211</sup> Ibid.

D'un autre côté, on ne peut pas blâmer totalement le siège, il est de son devoir d'assurer que toutes les stations possèdent assez de fonds pour fonctionner correctement ou financer le renouvellement d'un nouveau bateau.

M. Marc Sauvagnac, directeur général de la SNSM, rappellera cet engagement devant les sénateurs lors de l'audition du 10 octobre 2019 : « Si une station n'a pas suffisamment d'argent et doit impérativement renouveler un bateau par exemple, nous réalisons l'opération, par solidarité financière. De la même façon, certaines stations situées dans des départements plus riches que d'autres, collectent plus de fonds que les autres. C'est le cas de toutes les stations du Var, du golfe du Morbihan et de la station de Saint-Malo, qui contribuent à hauteur de 50 % au renouvellement de leurs navires. <sup>212</sup>»

Il devrait exister au sein de la SNSM des structures consultatives, composées d'acteurs régionaux, qui auraient pour rôle de donner leur avis en matière de choix des investissements.

## 5.3 Développer un financement pérenne

Il en va de la survie du modèle de pouvoir se reposer sur un financement qui lui apporte une garantie dans l'avenir.

### 5.3.1 L'État

L'État est souvent désigné comme celui qui doit payer, la plupart des gens considèrent que la SNSM est un organisme aussi indispensable que les pompiers et la police. À cet égard cela leur semblerait normal que ce soit le rôle de l'état de financer la SNSM<sup>213</sup>. Toutefois, il semble évident que l'état ne peut pas subventionner la SNSM à 100% pour des raisons simples :

- La raréfaction des financements publics, une situation qui ne va pas s'arranger avec la crise du coronavirus de 2020, qui coûtera, au bas mot, 110 milliards d'euros à l'État français avec un déficit qui atteindrait les 8% du PIB<sup>214</sup>.

---

<sup>212</sup> Ibid.

<sup>213</sup> Blanken Corto, « Sondage fait à propos de la SNSM ».

<sup>214</sup> « Coronavirus: La France va revoir le coût de la crise à 110 milliards d'euros ».

- Le contribuable français, qui fait déjà partie des personnes les plus taxées au monde<sup>215</sup>, n'accepterait peut-être pas de devoir payer une nouvelle taxe pour que la SNSM devienne un service public.
- Le modèle en place, fondé sur le bénévolat et la gratuité du secours en mer, est fortement défendu, de façon légitime, par les bénévoles eux-mêmes<sup>216</sup>.

Par ailleurs, 55% du coût du sauvetage en mer, qui est estimé à 160 millions est déjà pris en charge par l'état à travers le budget de la direction des Affaires Maritimes (DAM) et la participation des moyens navals et aériens de la Marine nationale, des douanes, des services de la sécurité civile, de la gendarmerie aux opérations de sauvetage. Dans ces 55% sont également compris les subventions des collectivités territoriales faites à la SNSM<sup>217</sup>.

Depuis quelques années, un effort de la part de l'État a été observé, pour preuve ; les subventions attribuées à la SNSM ont quadruplé depuis 2015 ( Figure 23 : Répartition des subventions de l'État et des collectivités territoriales entre 2013 et 2020 (en K€)). Toutefois, les besoins grandissants de la SNSM en termes de financement<sup>218</sup> forcent l'état à agir. Pour y parvenir, plusieurs pistes sont possibles :

1. Une meilleure répartition du droit annuel de francisation et de la navigation (DAFN). Cette taxe permet à l'état de percevoir 45 millions d'euros par an<sup>219</sup>, mais la majorité est affectée à la préservation du littoral. Le montant perçu des recettes du DAFN reste bien faible pour la SNSM, seulement 184 000 euros en 2019<sup>220</sup>. Une répartition comprenant un montant fixe serait peut-être plus adaptée à la situation. À titre d'exemple une somme de 1.5 million d'euros par an permettrait de financer un canot hauturier.
2. Une part de la fiscalité des permis Plaisance pourrait également servir au financement du sauvetage en mer. Le nombre approximatif annuel de 89 000 permis délivrés<sup>221</sup>, rapporte chaque année 10 M€ à l'état<sup>222</sup>.

<sup>215</sup> « La France devient le pays le plus taxé au monde, selon l'OCDE ».

<sup>216</sup> « Xavier de la Gorce ».

<sup>217</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>218</sup> GOUEROU, « Sauvetage en mer. Xavier de la Gorce prépare l'avenir de la SNSM »; « Xavier de la Gorce ».

<sup>219</sup> Olivier Brunet, « Taxe francisation 2020 bateau de plaisance et jet-ski : montant, calcul ».

<sup>220</sup> « Les conclusions de la mission d'information sur le sauvetage en mer ».

<sup>221</sup> Direction des Affaires Maritimes, *Synthèse des chiffres de la plaisance*.

<sup>222</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

3. La mise en place d'une taxe sur les jeux à bord des navires à passagers, qui avait été proposée par la députée du Finistère Chantal Guittet en 2016, dans son rapport sur la SNSM<sup>223</sup>.
4. Recevoir une part des redevances de l'état sur l'occupation du domaine public maritime qui ont un lien avec la SNSM : les plages (6.4 M€/ans), les mouillages (3.3 M€/an), les extractions en mer (2.7 M€/an), les éoliennes et les cultures marines<sup>224</sup>. La SNSM assurant la sécurité des plages et des mouillages pourrait recevoir une part des redevances.
5. Rendre obligatoire l'assurance remorquage, ce qui permettrait à la SNSM, le cas échéant, d'augmenter les frais de remorquage, car, dans ce cas, ils seraient couverts par l'assurance maritime. Un montant forfaitaire de 10 € sur chaque contrat d'assurance à la plaisance, sur une base de 600 000 contrats (assurance navires obligatoire) rapporterait 6 M€/an<sup>225</sup>.

La députée Chantal Guittet avait déjà, en 2016, estimé que ces différentes mesures pouvaient rapporter entre 20.8 à 24.3 M€/an à la SNSM<sup>226</sup>. En 2020, peu de choses ont évolué et on est loin d'avoir atteint un montant permettant la pérennisation du système.

Il est certain que ces mesures, surtout quand il y a de telles sommes en jeu, venant de l'état, demandent du temps et de la motivation avant de pouvoir être ordonnancées. À la SNSM le temps est important, il est même crucial. C'est pourquoi la mise en place d'un tel financement est une nécessité urgente et indispensable.

### 5.3.2 « Un euro pour nos héros »

Nous venons de voir précédemment que la mise en place des différentes mesures d'état, pour aider la SNSM, pouvait prendre du temps avant de voir le jour. Les dons et legs restent actuellement la source de financement majoritaire de la SNSM<sup>227</sup>, mais c'est encore très insuffisant si on compare à nos voisins anglais.

---

<sup>223</sup> Ibid.

<sup>224</sup> Ibid.

<sup>225</sup> Ibid.

<sup>226</sup> Ibid.

<sup>227</sup> « Budget SNSM 2020.pdf ».

En 2018 la RNLI a récolté 196 M€ grâce aux dons et legs<sup>228</sup>. À titre de comparaison, 16 M€ seulement ont été récoltés au même titre par la SNSM en 2018<sup>229</sup>.

Cela s'explique, en partie, par une tradition très ancienne du sauvetage maritime en Grande-Bretagne et naturellement le fait que le Royaume-Uni soit une île<sup>230</sup>. Toutefois, un écart aussi important entre la SNSM et la RNLI prouve qu'une augmentation des dons de la part des Français est possible.

En 2016, Mme Chantal Guittet dénonçait le fait que seulement 50 000 plaisanciers contribuaient au financement du sauvetage en mer<sup>231</sup>. En 2019, le rapport du sénat semble indiquer que la situation sur le terrain a peu évolué depuis 2016<sup>232</sup>.

En 2018 et sans aucun doute, en 2020, ce sont pourtant les plaisanciers qui bénéficieront de la majorité des interventions de la SNSM, soit environ une part de 76%. Les autres interventions sur les engins de plage, kitesurfs, jet ski... correspondent à 11%. Les 13% restants sont des interventions pour les navires de pêche, de commerce et la voile professionnelle<sup>233</sup>.

C'est pourquoi, suivant l'objectif consistant à sensibiliser le plus grand nombre possible de personnes susceptibles de faire un don, je propose une idée facile à mettre en place, qui permettrait de toucher le plus grand nombre d'utilisateurs de la mer.

Cette opération s'intitulerait : « **Un euro pour nos héros** », elle consisterait à proposer chez tous les shipchangers, ports, surf-shops, coopératives maritimes, chantiers navals... la possibilité d'aider la SNSM à hauteur de 1€ pour tout achat de matériel ou de services.

L'idée ne serait évidemment pas de forcer la main aux clients pour qu'ils fassent un don, étant donné que chacun a le choix d'accepter ou de refuser. C'est une idée inspirée de « l'arrondi solidaire » qui existe déjà dans plusieurs magasins, pour soutenir des grandes causes<sup>234</sup>.

Afin d'obtenir une vision plus précise, j'ai créé un Sondage<sup>235</sup> en ligne auprès de plus de 360 personnes. À titre de comparaison, un sondage classique, réalisé par l'IFOP

---

<sup>228</sup> RNLI Association, *RNLI Annual Report and Accounts 2018*.

<sup>229</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>230</sup> « History Of The RNLI - Discover Our Heritage ».

<sup>231</sup> Chantal Guittet, *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*.

<sup>232</sup> M. Didier Mandelli, *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au coeur de la décision*.

<sup>233</sup> Véronique Le Goffic, *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*.

<sup>234</sup> « L'ARRONDI : un micro-don pour de grandes causes ».

<sup>235</sup> Blanken Corto, « Sondage fait à propos de la SNSM ».

ou une autre société est la plupart du temps réalisé sur un échantillon de 1000 personnes<sup>236</sup>.

Cette base de 360 personnes est sans doute insuffisante, toutefois, compte tenu des moyens limités qui ont pu être mis en place pour réaliser ce sondage, cet échantillon permet une intéressante première approche.

Bien entendu, les sujets interrogés ne sont pas forcément représentatifs de la population française, car une majorité des personnes sondées viennent de Bretagne, une région très attachée par son histoire<sup>237</sup> à la SNSM.

Parmi ces 360 personnes, la plupart des groupes socio-professionnels sont présents avec un panel d'âge assez varié :

Nombre de participants : 361

1 (0.3%): - 18 ans  
64 (17.7%): 18 - 24 ans  
54 (15.0%): 25 - 34 ans  
32 (8.9%): 35 - 44 ans  
59 (16.3%): 45 - 54 ans  
49 (13.6%): 55 - 64 ans  
102 (28.3%): 65 ans et +

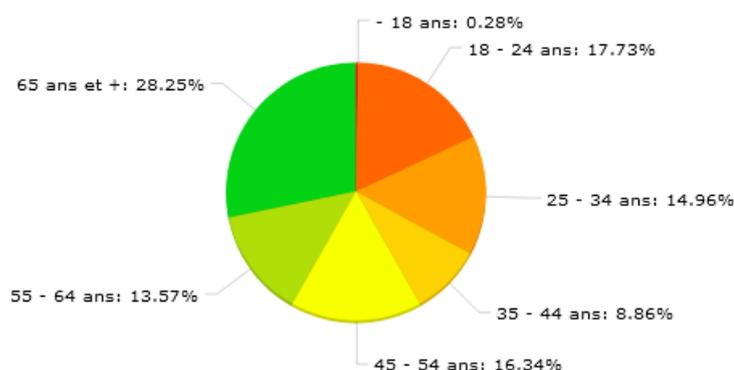


Figure 28 : Âge des personnes ayant répondu au sondage  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Un sondage, pour être un bon reflet de la situation, doit autant que possible être représentatif de l'ensemble des catégories de population, sachant que plus les participants viennent d'univers différents et sont d'âges variés, plus le sondage sera représentatif.

<sup>236</sup> « Les sondages d'opinion, science exacte ou propagande ? »

<sup>237</sup> « Les Hospitaliers Sauveteurs Bretons HSB ».

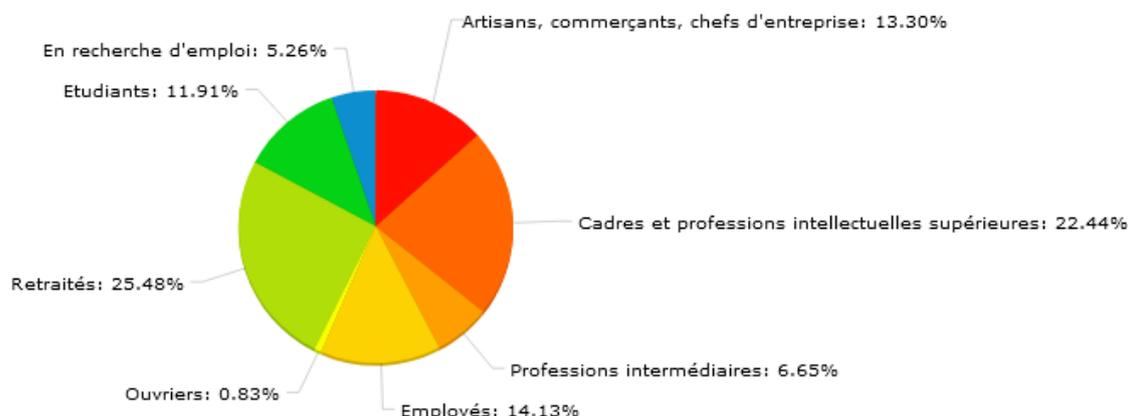


Figure 29 : Catégorie socioprofessionnelle ayant répondu au sondage  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Par la suite, il était important de savoir si les personnes interrogées pratiquaient, ou avaient pratiqué des activités nautiques par le passé et il était bien entendu très important pour l'intérêt et les résultats de l'étude qu'il s'agisse de personnes ayant effectuées des achats ou services en rapport avec les activités nautiques.

Nombre de participants : 362

331 (91.4%): oui

31 (8.6%): non

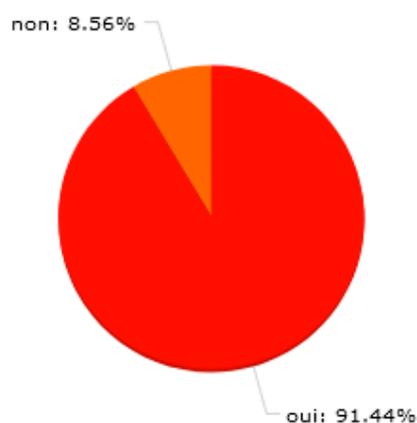


Figure 30 : Pourcentage pratiquant une activité nautique  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

En outre, il fallait cerner avec précision les types d'activités pratiquées, cette information étant essentielle afin de savoir si l'opération toucherait tous les usagers de la mer et pas seulement une catégorie en particulier.

On retrouve en majorité des personnes pratiquant la plaisance à voile et à moteur.

Nombre de participants : 330

249 (75.5%): Plaisance à voile

120 (36.4%): Plaisance à moteur

59 (17.9%): Planche à voile

17 (5.2%): Kitesurf

54 (16.4%): Surf

79 (23.9%): Kayak/Paddle

83 (25.2%): Plongée en apnée ou autonome

46 (13.9%): Autre

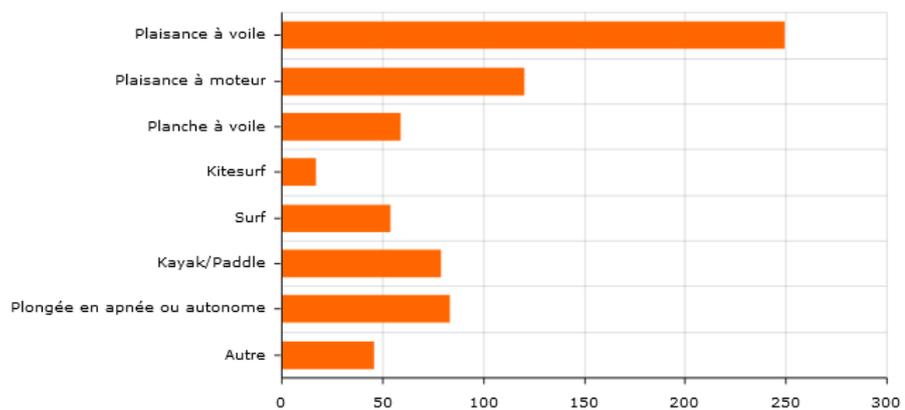


Figure 31 : Types d'activités pratiqués  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Par la suite, Il a été demandé si ces personnes avaient déjà fait un don à la SNSM.

Nombre de participants : 362

240 (66.3%): oui

122 (33.7%): non

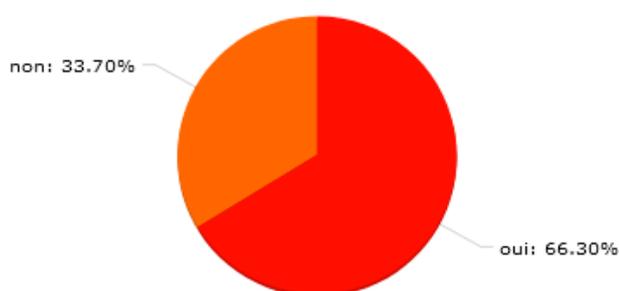


Figure 32 : Pourcentage ayant déjà fait un don à la SNSM  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

La question suivante était de savoir pourquoi certains n'effectuaient pas de dons.

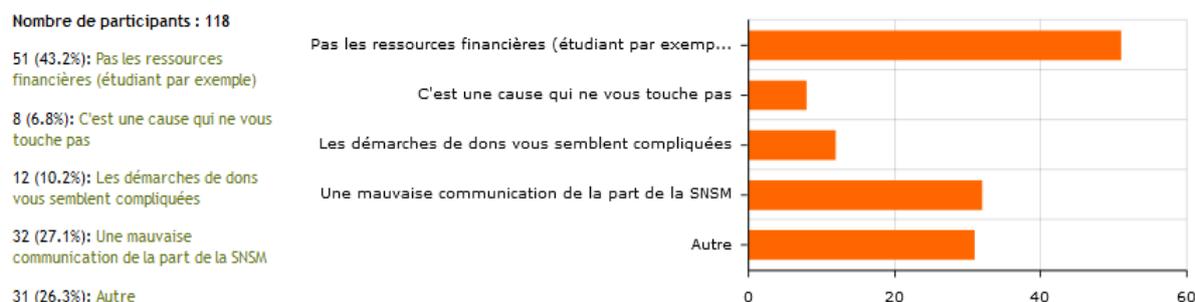


Figure 33 : Raisons pour lesquelles les personnes n'ont jamais effectué de don  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Le manque de ressources financières est la première raison, cela semble logique, notamment lorsqu'on est étudiant, faire un don à une association n'est pas vraiment une priorité...

La deuxième raison, révélée par certains témoignages<sup>238</sup>, est relative à la mauvaise communication de la SNSM. Il est vrai que, outre les grandes campagnes de dons d'hiver et d'été<sup>239</sup>, les sollicitations ou annonces publicitaires, comme il peut en exister pour la sécurité routière, ne sont pas forcément assez visibles ni présentes sur les différents médias.

Voici les autres raisons relevées :

- Bénévole SNSM, je donne déjà de mon temps
- L'État devrait financer cette association
- Je n'y ai pas pensé
- Je ne connais pas

On relève là encore qu'une partie des sujets ayant répondu au questionnaire ne sont pas au courant ou n'y pensent pas, alors qu'il faut rappeler que la majorité des personnes sondées sont des pratiquants d'activités nautiques. Autre preuve d'un manque d'impact de la communication et des campagnes publicitaires de la SNSM.

Il était également intéressant de savoir si les usagers de la mer trouvaient normal de participer au financement du sauvetage en mer.

<sup>238</sup> Blanken Corto, « Sondage fait à propos de la SNSM ».

<sup>239</sup> « Les Sauveteurs en Mer lancent leur campagne d'hiver ».

Nombre de participants : 362

337 (93.1%): oui

25 (6.9%): non

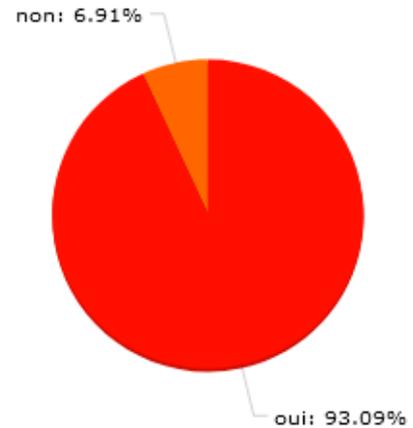


Figure 34 : Pourcentage pensant que tout le monde doit participer au financement du sauvetage en mer  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

La réponse à cette question est tout à fait intéressante, car cela prouve qu'une grande majorité des usagers de la mer aussi bien les professionnels que les plaisanciers, sont enclins à participer à l'effort collectif pour financer la SNSM.

Ensuite, après une explication de l'opération « Un euro pour nos héros », les sondés étaient invités à répondre à la question suivante : « Seriez-vous prêts à y participer ? »

Nombre de participants : 362

327 (90.3%): oui

35 (9.7%): non

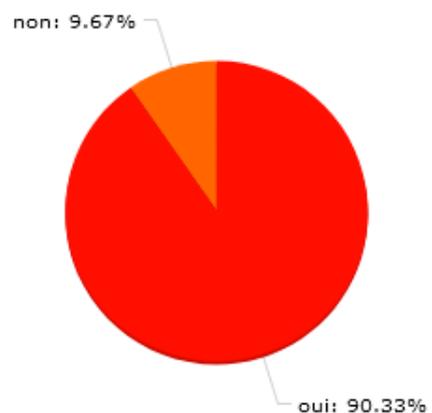


Figure 35 : Pourcentage se disant prêt à participer à l'opération « Un euro pour nos héros »  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

C'est un résultat très satisfaisant et encourageant, car plus de 90% des sondés sont favorables à l'opération : « Un euro pour nos héros ».

Les personnes qui se disent réfractaires à ce type d'opération évoquent systématiquement la question du financement à 100% par l'état, sujet qui a déjà été soulevé précédemment et qui semble pour le moment une option non envisagée.

D'autres personnes trouvent que ce type d'opération force trop la main et ne correspond pas à l'esprit du don. Il est vrai qu'une demande systématique d'effectuer un don peut, à la longue, ressembler à quelque chose que l'on impose. Il n'y a évidemment aucune obligation à participer à cette opération, toutefois le fait de proposer de faire un don, répété dans de nombreux lieux de vente permettrait, au minimum, d'augmenter significativement la visibilité et la notoriété de la SNSM.

Afin d'essayer de chiffrer cette opération, il restait à savoir à quelle fréquence les « donateurs » étaient prêts à faire ce don.

Le résultat donne deux catégories bien distinctes, 43% pensent donner de manière occasionnelle et 43% lors de chacun de leurs achats. Nous pouvons donc considérer que quelqu'un qui donne de manière occasionnelle fera un don de 1€ minimum une fois par an. Dans la même logique, nous pouvons considérer qu'une personne qui donne lors de chacun de ses achats, pourrait représenter environ 10€ par an.

Logiquement, nous pouvons donc considérer que les personnes qui disent effectuer ce don une fois sur deux donneraient 5€ par an.

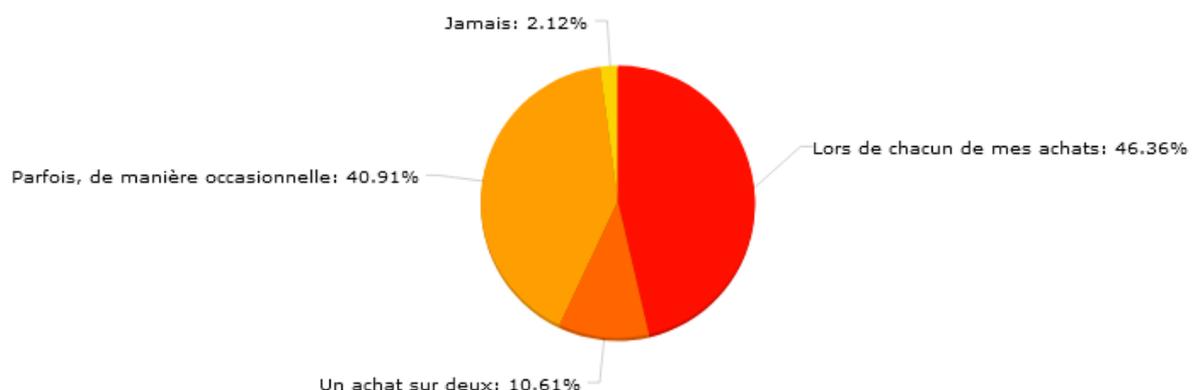


Figure 36 : Fréquence de participation à « Un euro pour nos héros »  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Il est alors possible d'effectuer une estimation des éventuels bénéficiaires d'une telle opération. D'après la FIN, il existerait 13 millions de plaisanciers en France, dont 9 millions d'occasionnels et 4 millions de réguliers<sup>240</sup>.

Voici une estimation du nombre réel de donateurs si 91% des plaisanciers participent à l'opération :

	Plaisanciers
Occasionnels	9 000 000
Réguliers	4 000 000
<b>Total</b>	<b>13 000 000</b>

Participants à l'opération	90,00%
Ne participants pas	10,00%

	Plaisancier
Participant occasionnel	8100000
Participant régulier	3600000
<b>Total</b>	<b>11700000</b>

Une fois le nombre total de participants déterminé, presque 12 millions, nous allons pouvoir estimer une somme en fonction de la fréquence de leurs dons.

Fréquence	Pourcentage	Don par personnes par an
Jamais	2,00%	0 €
Occasionnellement	41%	1 €
Une fois sur deux	11%	5 €
Tout le temps	46%	10 €

Afin de rendre cette estimation la plus réaliste possible, nous considérerons que les plaisanciers occasionnels sont tous des donateurs occasionnels et participeront à hauteur de 1€/an. La fréquence des dons sera prise en compte pour le calcul seulement pour les plaisanciers réguliers.

<sup>240</sup> « Le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques. »

Plaisanciers	Fréquence	Don
Occasionnel	Occasionnellement	8 100 000 €
Occasionnel	Une fois sur deux	0 €
Occasionnel	Tout le temps	0 €
Régulier	Occasionnellement	1 476 000 €
Régulier	Une fois sur deux	1 980 000 €
Régulier	Tout le temps	16 560 000 €

<b>Total</b>	<b>28 116 000 €</b>
--------------	---------------------

**Cette opération pourrait donc permettre à la SNSM de récolter 28.1 M€/an.** De plus, dans ce calcul ne sont pris en compte que les plaisanciers à voile et à moteur. Les pratiquants d'autres activités nautiques représentent encore un grand nombre de cibles difficiles à estimer.

Malgré tout, cette somme paraît très réaliste et nous pourrions donc même diviser par deux le montant total pour éliminer les incertitudes, cela représenterait tout de même 14 M€/an.

Pour finir, il était intéressant d'identifier les acteurs du monde maritime afin de savoir jusqu'à quel point ils seraient prêts à s'engager pour proposer cette opération à leur clientèle.

Nombre de participants : 361

131 (36.3%): oui

230 (63.7%): non

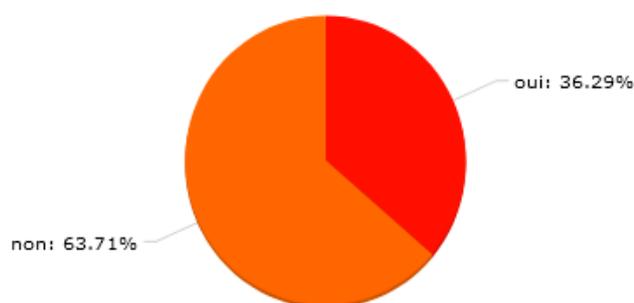


Figure 37 : Pourcentage d'acteurs du monde maritime  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Nombre de participants : 131

94 (71.8%): oui

37 (28.2%): non

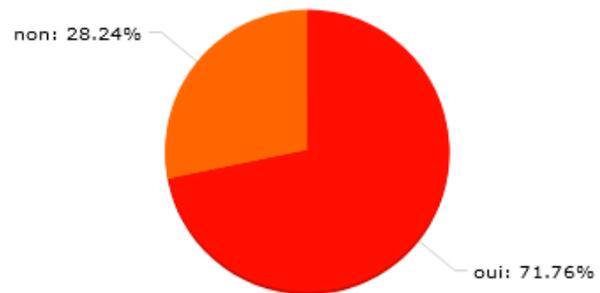


Figure 38 : Acteurs du monde maritime prêts à proposer l'opération à leur clientèle  
Source : Propre travail, Sondage SNSM 2020

Cette dernière statistique est particulièrement importante, car pour qu'une telle opération fonctionne et obtienne les résultats espérés, il faut l'engagement d'un grand nombre des acteurs du monde maritime. Parmi les 39% de professionnels concernés, c'est plus de 71% qui seraient prêts à promouvoir cette opération.

La réponse est d'autant plus encourageante que la plupart des sondés qui ont répondu « non » à cette question l'ont fait, car ils sont marins et/ou n'ont pas de clientèle, et sont donc peu concernés ou dans l'impossibilité de proposer une telle opération.

SUGGESTION : Il pourrait y avoir aux guichets des magasins, dans les ports, chez les shipchandlers, surf-shops, coopératives maritimes, chantiers navals...Une petite campagne d'affichage pour promouvoir l'opération. Une pancarte pourrait faire l'affaire, voici une idée de graphisme ci-dessous :



Figure 39 : Idée de graphisme pour la campagne « Un euro pour nos héros »  
Source : Propre travail adapté d'une image SNSM, 2020

À l'analyse, l'opération « Un euro pour nos héros » pourrait être une alternative intéressante de financement, facile à mettre en place, avec le soutien des acteurs du monde maritime. Ces dons de faible montant restent accessibles à tous. Bien évidemment, les résultats et les estimations de cette enquête sont à prendre avec précaution, mais cette première analyse prouve qu'une telle opération n'est pas illusoire et peut potentiellement toucher un grand nombre de personnes en raison de :

- Simplicité et facilité de mise en œuvre
- Intégration dans des actes de la vie courante et adaptation aux modes et valeurs d'aujourd'hui
- Spontanéité et instantanéité.
- Plus le nombre de donateurs est grand, moins le montant à donner par individu est important.
- Nécessité d'arriver à toucher le plus grand nombre possible d'utilisateurs de la mer pour soutenir la cause du sauvetage en mer.



# Conclusion

Comme nous l'avons vu tout au long de ce mémoire, la structure particulière de la SNSM n'est pas sans poser un certain nombre de problèmes et il est certain que les années à venir vont être décisives pour cette grande société de sauvetage pour faire face un avenir complexe.

Plus de 50 % des opérations de sauvetage en mer sur les côtes françaises sont réalisées par la SNSM ce qui en fait un maillon indispensable à ce jour dans la chaîne de sauvetage. Son statut très spécial de type associatif la place comme un acteur à part, face à une administration d'état très intéressée. Une des forces de la SNSM tient aux hommes et aux femmes qui la composent et particulièrement les bénévoles. À la suite de nombreux témoignages, enquêtes et de très nombreuses lectures sur le sujet, il est désormais clair que la gestion et la reconnaissance des bénévoles devient un facteur décisif pour le maintien de ce statut.

Il apparaît nettement qu'un fossé s'est creusé entre les stations décentralisées et le siège parisien, de même qu'il apparaît également de manière criante que les décisions prises de façon pyramidale créent une défiance de la base vers le sommet. Il semble donc important qu'une plus grande liberté tant dans la gestion, que dans l'organisation locale soit nécessaire pour maintenir les équipes motivées et toujours solidaires. Les points de blocage se situent particulièrement au niveau du vote. La création d'un statut d'adhérent semble important pour renforcer la vie de l'association et pour permettre aux patrons et présidents des stations d'être élus localement et non pas nommés par Paris.

Cette évolution vers le vote démocratique remobiliserait les effectifs de marins professionnels qui font cruellement défaut dans les nouvelles recrues et valoriserait les voix de la base, lors des prises de décisions importantes au niveau des stations.

Pour compenser le fait que beaucoup de nouveaux bénévoles ne viennent plus du milieu maritime, une piste pour l'avenir pourrait envisager un système mixte : des professionnels placés à des postes clés, comme le patron titulaire par exemple, tout en gardant le système de bénévolat pour les autres postes comme cela est le cas en Norvège.

Si un dernier point heurte particulièrement les hommes et les femmes qui donnent du temps, de l'énergie et de la passion, c'est certainement le fait que la propriété des

bateaux soit attribuée au siège, car ils ne sont pas décisionnaires dans le choix de l'entretien et des réparations du navire à bord duquel ils risquent leurs vies.

La formation qui est nécessaire et certainement complexe à organiser devra elle aussi se rapprocher de la base et des stations.

Il conviendra que les formateurs se déplacent vers les stations et que le centre de formation soit réservé aux patrons et entités spécifiques. La piste d'une autonomie financière du centre de formation doit absolument être à l'ordre du jour, ceci passera par la reconnaissance par l'état des différentes formations.

Un point clé de l'avenir de la SNSM se situe, nous l'avons vu, dans son financement. Le renouvellement de la flotte et les coûts liés à cette opération nécessitent de trouver de nouvelles recettes et si elle veut conserver son statut et pouvoir évoluer, les financements devront être durables et réguliers. Il n'est pas envisageable qu'il faille attendre des drames, pour voir les dons et l'aide de l'état se renforcer, car ces finances sont indispensables à la survie de cette société.

Une communication peu efficace de la part de la SNSM laisse beaucoup trop d'usagers de la mer insensibles, voire ignorants de la nécessité de donner à cette association.

Pour que ces dons augmentent, il est évident que le nombre de donateurs doit être multiplié de manière significative, tel que cela existe au Royaume uni. Ceci peut être atteint grâce à une opération simple et peu coûteuse à mettre en place et qui pourrait toucher un large public : « **Un euro pour nos héros** ».

Le modèle de la SNSM résistera au XXI<sup>e</sup> siècle, car comme cela a été démontré, c'est un système viable, mais il doit être amélioré, particulièrement au niveau des ressources humaines, ainsi qu'une plus grande autonomie des stations et d'une plus forte prise en considération des hommes et des femmes qui partent nuit et jour affronter les dangers de l'océan. Sur le plan financier, l'aide de l'état devra rester au moins identique et régulière durant les années à venir et les dons devront augmenter, et ce en touchant un plus grand nombre de personnes.

# Bibliographie

« 10 chiffres à connaître sur la mer ». *Gouvernement.fr*, s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.gouvernement.fr/10-chiffres-a-connaître-sur-la-mer-3109>.

« 18-11-06 - Dons aux associations : « l'année blanche » pour l'IR avale-t-elle les réductions d'impôt liées ? » *Votre expert des associations*, 22 janvier, 2019. Consulté le 18 avril 2020. <https://www.votre-expert-des-associations.fr/18-11-06-dons-aux-associations-l-annee-blanche-pour-lir-avale-t-elle-les-reductions-dimpot-liees/>.

« 17142\_CROSS\_50ANS\_BATweb.pdf », s. d. Consulté le 1 mai 2020. [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/17142\\_CROSS\\_50ANS\\_BATweb.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/17142_CROSS_50ANS_BATweb.pdf).

à 10h20, P. J. C. L. 21 octobre 2019. « Sauvetage en mer : l'État va mieux subventionner la SNSM ». *leparisien.fr*, 21 octobre, 2019. Consulté le 17 avril 2020. <http://www.leparisien.fr/economie/sauvetage-en-mer-l-etat-va-mieux-subventionner-la-snsm-21-10-2019-8176986.php>.

André BOYER et BRANGER Jean-Guy. *L'action de l'État en mer, une garde-côtes à la française ?* D'état. Commission des affaires étrangères, 22 juin, 2005. Consulté le 2 avril 2020. <https://www.senat.fr/rap/r04-418/r04-418.html>.

« Argos - Système mondial de suivi et d'étude par satellite dédié à l'environnement ». *Argos*, s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.argos-system.org/fr/>.

« AVENIR ET LA PERENNITE DE LA SNSM - Sophie Panonacle », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <http://sophie-panonacle.fr/avenir-perennite-de-snsm/>.

« Base d'aéronautique navale Lanveoc-Poulmic », s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.defense.gouv.fr/marine/operations/forces/aeronautique-navale/bases-d-aeronautique-navale/ban-lanveoc-poulmic/base-d-aeronautique-navale-lanveoc-poulmic>.

« bilan-annuel-2017-snsm.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/bilan-annuel-2017-snsn.pdf>.

« bilan-annuel-2018-snsn.pdf », s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-07/bilan-annuel-2018-snsn.pdf>.

Blanken Corto. « Sondage fait à propos de la SNSM », 30 mai, 2020.  
<https://www.sondageonline.fr/s/6ffbec>.

« BOULOGNE-SUR-MER (62) - 31 AOÛT 1833 - NAUFRAGE DE  
"L'AMPHITRITE" - 133 VICTIMES - La Maraîchine Normande », s. d. Consulté  
le 8 avril 2020.  
<http://shenandoahdavis.canalblog.com/archives/2016/05/27/33875247.html>.

Brunet, O. « Taxe francisation 2020 bateau de plaisance et jet-ski : montant,  
calcul ». *Impôts*, 10 juillet, 2017. Consulté le 2 mai 2020.  
<https://www.toutsurmesfinances.com/impots/taxe-de-francisation-et-de-naviga-tion-d-un-bateau-de-plaisance-ou-d-un-jet-ski-definition-calcul-exonerations.html>.

« Budget SNSM 2020.pdf », s. d. Consulté le 21 avril 2020.  
<https://www.sns-m.org/sites/default/files/2020-03/Budget%20SNSM%202020.pdf>.

« Cap 2030, un projet collectif à 10 ans pour la SNSM ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 20 avril 2020. <https://www.sns-m.org/cap-2030-un-projet-collectif-10-ans-pour-la-sns-m>.

« Certificat d'Aptitude au Commandement à la Petite Pêche (CACPP) Réf.  
CACPP - Arr. 18/05/2016 CEFCM », s. d. Consulté le 25 avril 2020.  
<http://www.cefc-m.fr/certificat-d-aptitude-au-commandement-a-la-petite-peche>.

Chantal Guittet. *La pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*. Finistère: Ministérielle, 1 juillet, 2016. Consulté le 15 avril 2020. <http://fnppsf.fr/derniere-minute/presse/Rapport%20SNSM%20-%20Chantal%20Guittet.pdf>.

« CHARTE BÉNÉVOLE SNSM (V. DÉF. ÉDIT PAPIER À EN TÊTE).pdf », s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.sns-m.org/sites/default/files/2019-03/CHARTE%20B%3%89N%3%89VOLE%20SNSM%20%28V.%20D%3%89F.%20%3%89DIT%20PAPIER%20%3%80%20EN%20T%3%8ATE%29.pdf>.

« chiffres\_cles\_2015\_0.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier\\_insert/chiffres\\_cles\\_2015\\_0.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/chiffres_cles_2015_0.pdf).

« chiffres\_cles\_2016.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/chiffres\\_cles\\_2016.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichiers/chiffres_cles_2016.pdf).

« Code des douanes - Article 223 ». *Code des douanes*, s. d.

« Code des douanes - Article 224 ». *Code des douanes*, s. d.

« Code pénal - Article 121-3 ». *Code pénal*, s. d. Colbert. *Ordonnance de la marine, du mois d'août 1681*. C. Osmont. Paris, 1681. <https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k95955s>.

« Combien coûte la formation du BNSSA ? - Le nageur sauveteur », s. d. Consulté le 25 avril 2020. <https://www.nageur-sauveteur.com/faq/question-3-combien-coute-la-formation-du-bnssa.php>.

« Comment devenir nageur sauveteur ? » *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.snsn.org/comment-devenir-nageur-sauveteur>.

« Conseil d'administration - Comité de direction ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 13 avril 2020. <https://www.snsn.org/conseil-dadministration-comite-de-direction>.

« Convention internationale de 1974 pour la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS) », s. d. Consulté le 14 avril 2020. [http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-\(SOLAS\),-1974.aspx](http://www.imo.org/fr/About/Conventions/ListOfConventions/Pages/International-Convention-for-the-Safety-of-Life-at-Sea-(SOLAS),-1974.aspx).

« Convention internationale du 23 septembre 1910 pour l'unification de certaines règles en matière d'abordage », 23 septembre, 1910. Consulté le 8 avril 2020. [http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/convention\\_abordage\\_1910.htm](http://reglementation-polmer.chez-alice.fr/Textes/convention_abordage_1910.htm).

« Coronavirus: La France va revoir le coût de la crise à 110 milliards d'euros ». *Boursorama*, 14 avril, 2020. Consulté le 3 mai 2020. <https://www.boursorama.com/actualites/coronavirus-la-france-va-revoir-le-cout-de-la-crise-a-110-milliards-d-euros-84ccd6eb0e23a62992f9951f72a8342a>.

Couach, C. N. « La SNSM et Couach signent un contrat pour la future flotte de sauvetage ». *Couach*, 10 avril, 2020. Consulté le 22 avril 2020. <https://couach.com/fr/2020/04/10/snsn-et-couach-signent-contrat-pour-la-future-flotte-sauvetage/>.

« Création du Pôle national de formation de la SNSM à Saint Nazaire - La Fondation Total renforce son soutien aux Sauveteurs en Mer ». *Total.com*, s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.total.com/fr/medias/actualite/communiqués/creation-du-pole-national-de-formation-de-la-snsn-saint-nazaire-la-fondation-total-renforce-son>.

« CROSS Jobourg - Marine marchande », s. d. Consulté le 1 mai 2020. [http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/Documents/F.Massard/Cross\\_Jobourg/cross.htm](http://www.marine-marchande.net/groupe%20mar-mar/Documents/F.Massard/Cross_Jobourg/cross.htm).

de Robillard de Beurepaire, A. *La loi du 29 avril 1916 sur l'assistance et le sauvetage maritimes*. la Vicomt, 1924. <https://books.google.fr/books?id=VHZwPQAACAAJ>.

« decret du 30 avril 1970 classant en RUP la SNSM.pdf », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <http://stationsnsm-dunkerque.org/document/textes%20de%20loi/decret%20du%2030%20avril%201970%20classant%20en%20RUP%20la%20%20SNSM.pdf>.

« Décret n°78-272 du 9 mars 1978 relatif à l'organisation des actions de l'État en mer | Legifrance », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000702118>.

« Depuis dix ans, Total s'engage aux côtés de la SNSM ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 21 avril 2020. <https://www.snsm.org/depuis-dix-ans-total-sengage-aux-cotes-de-la-snsm>.

DGEFP\_Magali.S, DGEFP\_Marie.Y, DGT\_Françoise.Q, DGT\_Marc.T, Deleville, M. et Spip. « Formation professionnelle ». *Ministère du Travail*, 25 avril, 2020. Consulté le 25 avril 2020. <http://travail-emploi.gouv.fr/formation-professionnelle/>.

Direction des Affaires Maritimes. *Synthèse des chiffres de la plaisance*. Ministère de la transition écologique et solidaire, mai, 2018. <http://bateaux-ecoles.com/documents/269.pdf>.

« Drame SNSM aux Sables-d'Olonne : qui étaient ces trois hommes qui ont perdu la vie pour en sauver une ? », s. d. Consulté le 19 avril 2020. [https://actu.fr/pays-de-la-loire/sables-dolonne\\_85194/drame-snsm-sables-dolonne-etaient-trois-hommes-ont-perdu-vie-sauver-une\\_24933486.html](https://actu.fr/pays-de-la-loire/sables-dolonne_85194/drame-snsm-sables-dolonne-etaient-trois-hommes-ont-perdu-vie-sauver-une_24933486.html).

« Droit de bris — Wikipédia », s. d. Consulté le 8 avril 2020. [https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit\\_de\\_bris](https://fr.wikipedia.org/wiki/Droit_de_bris).

« En plus de la crise sociale, une crise de croissance - Libération », s. d. Consulté le 9 mai 2020. [https://www.liberation.fr/france/2018/12/10/en-plus-de-la-crise-sociale-une-crise-de-croissance\\_1697209](https://www.liberation.fr/france/2018/12/10/en-plus-de-la-crise-sociale-une-crise-de-croissance_1697209).

« enim\_chiffres-cles\_2018\_web\_pap\_30102019.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020. [http://www.enim.eu/sites/default/files/enim\\_chiffres-cles\\_2018\\_web\\_pap\\_30102019.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/enim_chiffres-cles_2018_web_pap_30102019.pdf).

« enim\_chiffrescles\_bd.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/diaporama/enim\\_chiffrescles\\_bd.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/diaporama/enim_chiffrescles_bd.pdf).

« enim-ra2013-bd\_imp\_diff.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier\\_insert/enim-ra2013-bd\\_imp\\_diff.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/enim-ra2013-bd_imp_diff.pdf).

« enim\_rapport\_act\_2012\_bd.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier\\_insert/enim\\_rapport\\_act\\_2012\\_bd.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/enim_rapport_act_2012_bd.pdf).

« enim\_rapport\_activite\_2011.pdf », s. d. Consulté le 6 avril 2020.  
[http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier\\_insert/enim\\_rapport\\_activite\\_2011.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/enim_rapport_activite_2011.pdf).

« Évacuation à Molène : les images impressionnantes à bord du canot de la SNSM - Ile Molène - Le Télégramme », s. d. Consulté le 2 mai 2020.  
<https://www.letelegramme.fr/finistere/ile-molene/evacuation-a-molene-les-images-impressionnantes-a-bord-du-canot-de-la-snsm-15-01-2020-12479205.php>.

Fleury, C. et Daragon, J. B. *Droit public de France: ouvrage posthume de M. l'Abbé Fleury, composé pour l'Éducation des Princes*. Droit public de France: ouvrage posthume de M. l'Abbé Fleury, composé pour l'Éducation des Princes. veuve Pierres, 1769.  
<https://books.google.fr/books?id=GhtDAAAACAAJ>.

GOUEROU, C. « Sauvetage en mer. Xavier de la Gorce prépare l'avenir de la SNSM ». *Ouest-France.fr*, 28 juillet, 2018. Consulté le 5 avril 2020.  
<https://www.ouest-france.fr/bretagne/xavier-de-la-gorce-prepare-l-avenir-de-la-snsm-5899484>.

Gouvernement français. « Code général des collectivités territoriales ». *Loi 2006-1772*, 30 décembre, 2006. Consulté le 7 avril 2020.  
[https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=A282BFDB2B56C23FF4C549CE3AD65CF7.tplgfr26s\\_1?idArticle=LEGIARTI000006390210&cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=20110131](https://www.legifrance.gouv.fr/affichCodeArticle.do;jsessionid=A282BFDB2B56C23FF4C549CE3AD65CF7.tplgfr26s_1?idArticle=LEGIARTI000006390210&cidTexte=LEGITEXT000006070633&dateTexte=20110131).

« Graines de sauveteurs ». *MAIF*, s. d. Consulté le 21 avril 2020.  
<https://www.maif.fr/particuliers/services-au-quotidien/solutions-educatives/graines-de-sauveteurs.html>.

Hautefeuille, Laurent-Basile. « Histoire des origines, des progrès et des variations du droit maritime international », s. d. Consulté le 30 mars 2020.  
<ark:/12148/bpt6k936099>.

Héritier, L. « La protection sociale des bénévoles et des volontaires ». *Revue française des affaires sociales*, n<sup>o</sup>. 4 (2002): 83-95.

« History Of The RNLI - Discover Our Heritage », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://rnli.org/about-us/our-history>.

« IFI, le nouvel ISF version Macron | Les Echos », s. d. Consulté le 9 mai 2020. <https://www.lesechos.fr/economie-france/budget-fiscalite/ifi-le-nouvel-isf-version-macron-130072>.

« Immobilier: sur le littoral, les prix augmentent plus rapidement que dans le reste de la France ». *Mieux Vivre Votre Argent*, 27 juin, 2019. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.mieuxvivre-votreargent.fr/immobilier/2019/06/27/immobilier-sur-le-littoral-les-prix-augmentent-plus-rapidement-que-dans-le-reste-de-la-france/>.

« IMOCA - Récupération de SMA réussie le 5 janvier Adonnante.com – Surfez sur l'Actualité Voile Sportive – Course au Large – America's Cup – Voile Légère | Surfez sur l'actualité voile sportive », s. d. Consulté le 17 avril 2020. <https://www.adonnante.com/37227-course-au-large-imoca-sma-transat-btob-2015-le-60-pieds-sma-a-labri-dans-le-sud-ouest-de-lirlande/>.

« Inauguration du Pôle de soutien de la flotte SNSM à Saint-Malo ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 28 avril 2020. <https://www.snsm.org/inauguration-du-pole-de-soutien-de-la-flotte-snsm-saint-malo>.

« Inmarsat | Enabling the connected world ». *Inmarsat*, s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.inmarsat.com/>.

« instructions-generales-snsm-v2019.pdf », s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.snsm.org/sites/default/files/2019-06/instructions-generales-snsm-v2019.pdf>.

Jacques Griffon. « Interview de Mr Griffon, plongeur de bord et patron de la deuxième navette de la SNSM de Audierne : la "Jeanne-Pierre" ». Téléphone, 12 avril, 2020.

Jambu-Merlin, R. et Rodière, R. *Les gens de mer*. Paris: Dalloz, 1978.  
Jean-Charles TAUGOURDEAU. *Constitution du 4 octobre 1958*. D'état. Assemblée Nationale, 28 novembre, 2012. Consulté le 4 avril 2020. <http://www.assemblee-nationale.fr/14/pdf/rapports/r0464.pdf>.

Jean-Yves Lescop. « Interview de Jean-Yves Lescop, ancien président de la station de Douarnenez ». Téléphone, 13 mai, 2020.

J.M. PARDESSUS. *Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle*. Vol. 2. 5 vol. Bruxelles: imprimerie royale, 1831.  
<https://play.google.com/books/reader?id=16hLAAAAYAAJ&hl=fr&pg=GBS.PP11>.

J.M. PARDESSUS. *Collection de Lois Maritimes antérieures au XVIIIe siècle*. Vol. 4. 5 vol. Librairie Parisienne. Bruxelles, 1837.  
<https://play.google.com/books/reader?id=HHKjAAAAMAAJ&hl=fr&pg=GBS.PP10>.

J-M. PARDESSUS. *Cours de Droit Commercial*. Vol. 1. 5 vol. Sixième édition. Bruxelles, 1836.  
<https://play.google.com/books/reader?id=3B5EAAAACAAJ&hl=fr&pg=GBS.PA3>.

J.M. PARDESSUS. *Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. Tome 1*. Vol. 1. Imprimerie Royale. Paris, 1847.  
<https://gallica.bnf.fr/ark:/12148/bpt6k9690514h.texteImage>.

Jourdan, A. et Isambert, F. A. *Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu' à la révolution de 1789: contenant la notice des principaux monumens des mérovingiens, ...* Recueil général des anciennes lois françaises, depuis l'an 420 jusqu' à la révolution de 1789: contenant la notice des principaux monumens des mérovingiens. Belin-Le-Prieur, 1824.  
<https://books.google.fr/books?id=QlpDAAAACAAJ>.

« La Boutique SNSM - Les Sauveteurs en Mer », s. d. Consulté le 8 mai 2020.  
<https://laboutique.snsm.org/>.

« La France : 2e ZEE et 1er domaine sous-maritime au monde ! », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.inter-invest.fr/actualites/domtom/00050/la-france-possede-le-plus-grand-domaine-sous-maritime-au-monde>.

« La France devient le pays le plus taxé au monde, selon l'OCDE ». *Investir*, s. d. Consulté le 2 mai 2020. <https://investir.lesechos.fr/marches/actualites/la-france-devient-le-pays-le-plus-taxe-au-monde-selon-l-ocde-1810883.php>.

« La Sécurité sociale vous aide à passer le BAFA ». *Sécu-jeunes.fr*, 14 juin, 2018. Consulté le 25 avril 2020. <https://secu-jeunes.fr/2018/06/14/secu-vous-aide-pour-passer-votre-bafa/>.

« La SNSM demande de l'aide financièrement, les grandes fortunes refusent ». *RTL.fr*, s. d. Consulté le 19 avril 2020.

<https://www.rtl.fr/actu/debats-societe/saint-tropez-des-proprietaires-de-yachts-refusent-d-aider-les-sauveteurs-en-mer-7794268368>.

« La SNSM lance une nouvelle campagne et un site consacré à l'appel aux dons | Carenews », s. d. Consulté le 8 mai 2020.

<https://www.carenews.com/fr/news/8252-la-snsmlance-une-nouvelle-campagne-et-un-site-consacre-a-l-appel-aux-dons>.

« La SNSM procède à une évacuation sanitaire d'urgence au large du Port », *Zinfos 974, l'info de l'île de La Réunion*, s. d. Consulté le 2 mai 2020.

[https://www.zinfos974.com/La-SNSM-procede-a-une-evacuation-sanitaire-d-urgence-au-large-du-Port\\_a36943.html](https://www.zinfos974.com/La-SNSM-procede-a-une-evacuation-sanitaire-d-urgence-au-large-du-Port_a36943.html).

« La Société Centrale de Secours aux Naufragés SCSN », s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://kbcpenmarch.franceserv.com/la-societe-centrale-de-secours-aux-naufages.html>.

« La solidarité des gens de mer à l'origine de la SNSM | Les Sauveteurs en Mer », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.snsm.org/la-solidarite-des-gens-de-mer-lorigine-de-la-snsm>.

« L'ARRONDI : un micro-don pour de grandes causes ». *L'ARRONDI*, s. d. Consulté le 3 mai 2020. /.

« Le Centre de traitement de l'alerte - SDIS 44 », s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.sdis44.fr/le-centre-de-traitement-de-l-alerte.html>.

« Le Crédit Mutuel partenaire officiel de la Journée Nationale des Sauveteurs en Mer | Groupe Crédit Mutuel », s. d. Consulté le 21 avril 2020.

<https://www.creditmutuel.com/fr/actualites/le-credit-mutuel-partenaire-officiel-de-la-journee-nationale-des-sauveteurs-en-mer.html>.

« LE C.R.O.S.S. Corsen - DIRM NAMO », s. d. Consulté le 8 avril 2020.

[http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/le-c-r-o-s-s-corsen-a155.html#sommaire\\_2](http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/le-c-r-o-s-s-corsen-a155.html#sommaire_2).

« Le gouvernement va donner de nouveaux moyens à la SNSM », s. d.

Consulté le 17 avril 2020. <https://www.20minutes.fr/societe/2633555-20191022-snsm-etat-va-augmenter-subvention-sauveteurs>.

« Le Mille SNSM - Journée Nationale des Sauveteurs en Mer », s. d. Consulté le 20 avril 2020. <https://millesnsm.org/>.

« Le Pôle national de formation, un indispensable à la formation ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.snsm.org/le-pole-national-de-formation-un-indispensable-la-formation>.

« Le sauvetage des vies sur le littoral, une mission de la SNSM », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.snsm.org/le-sauvetage-des-vies-sur-le-littoral-une-mission-de-la-snsm>.

« Le sauvetage en mer est l'une des missions de la SNSM », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.snsm.org/sauver-des-vies-humaines-en-mer-mission-premiere-de-la-snsm>.

« Le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques. » *Ministère de la Transition écologique et solidaire*, s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/secteur-plaisance-et-des-loisirs-nautiques>.

« Les associations confrontées à une forte baisse des dons en 2018 », s. d. Consulté le 18 avril 2020. <https://www.20minutes.fr/societe/2423047-20190115-generosite-pourquoi-dons-associations-baisse-2018>.

« Les centres de formation et d'intervention ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.snsm.org/les-centres-de-formation-et-d-intervention>.

« Les conclusions de la mission d'information sur le sauvetage en mer ». *Argus du Bateau*, s. d. Consulté le 21 avril 2020. <https://www.argusdubateau.fr/actualite/les-conclusions-de-la-mission-d-information-sur-le>.

« Les différents types de bénévoles à la SNSM ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.snsm.org/les-differents-types-de-benevolats-la-snsm>.

« Les drones sauveteurs, quand l'aide vient du ciel | Mer & Océan », s. d. Consulté le 22 avril 2020. <https://www.mer-ocean.com/les-drones-sauveteurs-quand-laide-vient-du-ciel/>.

« Les Hospitaliers Sauveteurs Bretons HSB », s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://kbcpenmarch.franceserv.com/les-hospitaliers-sauveteurs-bretons.html>.

« Les Sauveteurs en Mer lancent leur campagne d'hiver ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 3 mai 2020. <https://www.snsm.org/les-sauveteurs-en-mer-lancent-leur-campagne-dhiver>.

« Les sondages d'opinion, science exacte ou propagande ? » *PoliticoBoy*, 13 février, 2017. Consulté le 3 mai 2020. <http://www.politicoboy.fr/critique-medias/sondages/>.

Lévy-Bruhl, H. *Le Droit de naufrage, par Henri Lévy-Bruhl, ...* Rousseau, 1927. <https://books.google.fr/books?id=iJlsygAACAAJ>.

« Loi du 1er juillet 1901 relative au contrat d'association | Legifrance », s. d. Consulté le 10 avril 2020. <https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=LEGITEXT000006069570>.

Loïc BLANKEN. « Interview de plusieurs experts maritimes de GEMCO, recommandé CESAM et certifié EEA plaisance. » Téléphone, 5 avril, 2020. [www.gemco-expertises.fr](http://www.gemco-expertises.fr).

M. Didier Mandelli. *Sauvetage en mer : replacer les bénévoles au coeur de la décision*. D'information. Sénat, 22 octobre, 2019. <https://www.senat.fr/notice-rapport/2019/r19-081-notice.html>.

Marcel SONN. « Interview de Marcel SONN canotier de la station de Douarnenez ». Téléphone, 13 mai, 2020.

« Mécénat d'entreprise et dons aux associations - professionnels | service-public.fr », s. d. Consulté le 14 mai 2020. <https://www.service-public.fr/professionnels-entreprises/vosdroits/F22263>.

« Merchant Shipping (Safety Convention) Act 1949 », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <http://www.legislation.gov.uk/ukpga/Geo6/12-13-14/43/contents>.

Méréo, F. « Le bilan des noyades en forte hausse : près de 600 morts durant l'été 2018 ». *leparisien.fr*, 11 juin, 2019. Consulté le 6 avril 2020. <http://www.leparisien.fr/societe/forte-hausse-des-noyades-pres-de-600-morts-durant-l-ete-2018-11-06-2019-8090493.php>.

Ministère de la transition écologique et solidaire. *Bilan d'activité des missions opérationnelles du CROS CORSEN année 2019*. Ministère de la transition écologique et solidaire, 2019. Consulté le 15 avril 2020. [http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan\\_cross\\_corsen\\_2019\\_cle083bea.pdf](http://www.dirm.nord-atlantique-manche-ouest.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/bilan_cross_corsen_2019_cle083bea.pdf).

« Naufragium — Wikipédia », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://fr.wikipedia.org/wiki/Naufragium>.

Niaussat, P. M. « XVIème siècle : "Souffrances et maladies sur la route des Grandes Découvertes ; de Lisbonne aux Moluques et au Japon". » (s. d.): 6.

Olivier de Roffignac. « Interview de Mr Olivier de Roffignac, Directeur Général de Pantaenius Monaco Yatch Insurance ». Téléphone, 17 avril, 2020.

OMI. « Convention internationale de 1989 sur l'assistance ». 0.747.363.4, 28 avril, 1989.

OMI. « Convention Internationale pour l'unification de certaines règles en matière d'assistance et de sauvetage maritimes ». 0.747.363.2, 23 septembre, 1910.

« Organisation des sapeurs-pompiers en France ». *Pompiers.fr*, 1 décembre, 2015. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.pompiers.fr/pompiers/nous-connaître/organisation-des-sapeurs-pompiers-en-france>.

« Organismes de formation professionnelle maritime ». *Ministère de la Transition écologique et solidaire*, s. d. Consulté le 25 avril 2020. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/organismes-formation-professionnelle-maritime>.

Ouest-France. « Finistère. Intoxication sur un cargo : un mort et trois blessés graves ». *Ouest-France.fr*, 14 février, 2020. Consulté le 2 avril 2020. <https://www.ouest-france.fr/bretagne/camaret-sur-mer-29570/finistere-un-mort-et-trois-blesses-grave-evacues-d-un-cargo-6736899>.

Panonacle, S., Auconie, S. et durable, commission du développement. *Rapport d'information sur la mise en application de la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue*. Assemblée nationale, 2017.

Patricia-M.Colmant. « Assistance, vous avez demandé la dépanneuse ». *Bateaux*, juillet, 2014.

Patrick Netten. « Interview du Capitaine Patrick Netten, ancien bénévole à la station SNSM de Carro ». Email, 30 avril, 2020.

Philip Plisson. *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel de 2014*. Annuel. SNSM, 2014. [https://www.snsmyon.fr/doc\\_pdf/rapport\\_d\\_activite\\_sns\\_m\\_2014.pdf](https://www.snsmyon.fr/doc_pdf/rapport_d_activite_sns_m_2014.pdf).

Pierre Paoli. *LES SAUVETEURS EN MER, Rapport annuel 2017*. Rapport annuel. SNSM, 2017. Consulté le 17 avril 2020. <https://poste-brignogan.sns.m.org/sites/default/files/2019-01/sns-m-rapport-annuel-2017-sauveteursenmer.pdf>.

Piouffre, G. *Sauveteurs en mer*. Rennes: Ouest-France, 2017.

« Pompiers de la Manche : plongée au cœur du traitement de l'alerte | La Gazette de la Manche », s. d. Consulté le 1 mai 2020. [https://actu.fr/societe/pompiers-manche-immersion-coeur-traitement-lalerte\\_26466652.html](https://actu.fr/societe/pompiers-manche-immersion-coeur-traitement-lalerte_26466652.html).

« Postes de secours ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.snsn.org/postes-de-secours>.

« Préfecture maritime de l'Atlantique / Mer et littoral / Services de l'État / Accueil - Les services de l'État dans le FINISTÈRE », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <http://www.finistere.gouv.fr/Services-de-l-Etat/Mer-et-littoral/Prefecture-maritime-de-l-Atlantique>.

« Présentation du programme Nouvelle Flotte ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 22 avril 2020. <https://www.snsn.org/presentation-du-programme-nouvelle-flotte-0>.

« Programme Nouvelle Flotte : où en est-on ? » *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 22 avril 2020. <http://www.snsn.org/programme-nouvelle-flotte-ou-en-est>.

« Quel est le statut juridique d'un bénévole d'association ? | Assistant-juridique.fr », s. d. Consulté le 4 avril 2020. [https://www.assistant-juridique.fr/statut\\_benevoles.jsp](https://www.assistant-juridique.fr/statut_benevoles.jsp).

Quinqueton, P., Bernicot, J.-F., Diquet, J.-C., Courcol, L., Quimbert, M., Romiti, G. et Viaud, G. « *enim\_rapport\_activite\_2014* » (s. d.): 34. « *rapport\_enim\_2010.pdf* », s. d. Consulté le 6 avril 2020. [http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier\\_insert/rapport\\_enim\\_2010.pdf](http://www.enim.eu/sites/default/files/fichier_insert/rapport_enim_2010.pdf).

RECOULES, A. « Les métiers de la voile : Adrien Hardy, sauveteur de voiliers en perdition ». *voilesetvoiliers.ouest-france.fr*, 14 mars, 2019. Consulté le 17 avril 2020. <https://voilesetvoiliers.ouest-france.fr/securite-en-mer/accident-en-mer/les-metiers-de-la-voile-adrien-hardy-sauveteur-de-voiliers-en-perdition-8f094520-45ae-11e9-8468-0518c5d84bd5>.

« Réduction d'impôts pour les dons à une association », s. d. Consulté le 10 avril 2020. <https://www.legalstart.fr/fiches-pratiques/association/reduction-impot-dons/>.

« Régime de service des sapeurs-pompiers volontaires ». *Pompiers.fr*, 1 décembre, 2015. Consulté le 26 avril 2020. <https://www.pompiers.fr/pompiers/votre-carriere/regles-et-statuts/regime-de-service-des-sapeurs-pompiers-volontaires>.

« *reglement\_interieur\_age\_07122012.pdf* », s. d. Consulté le 12 avril 2020. [https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/reglement\\_interieur\\_age\\_07122012.pdf](https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/reglement_interieur_age_07122012.pdf).

RNLI Association. *RNLI Annual Report and Accounts 2018*. Rapport annuel. Poole: Royal National Lifeboat Institution, 2018. [https://rnli.org/-/media/rnli/downloads/181550\\_annual\\_report\\_2018\\_v9\\_lr.pdf?la=en&hash=46BE4DA108DD1378849E612D08D5EE8956056B47](https://rnli.org/-/media/rnli/downloads/181550_annual_report_2018_v9_lr.pdf?la=en&hash=46BE4DA108DD1378849E612D08D5EE8956056B47).

ROSTAIN Gildas. « Interview de Mr ROSTAIN, avocat et administrateur de la SNSM ». Téléphone, 2 avril, 2020.

« Sécurité civile et postes de secours dans les manifestations publiques ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.snsn.org/securite-civile-et-postes-de-secours-dans-les-manifestations-publiques>.

SNSM. « Procès-verbal de l'assemblée générale de la SNSM du 15 juin 2018 », 15 juin, 2018.

« sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf », s. d. Consulté le 10 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/sns-sm-arrete-statuts-2011.pdf>.

« sns-sm-protocole-partenariat-etat-2017.pdf », s. d. Consulté le 17 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-03/sns-sm-protocole-partenariat-etat-2017.pdf>.

« sns-sm-rapport-annuel-2015-sauveteursenmer.pdf », s. d. Consulté le 17 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-05/sns-sm-rapport-annuel-2015-sauveteursenmer.pdf>.

« sns-sm-rapport-annuel-2016-sauveteursenmer.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-01/sns-sm-rapport-annuel-2016-sauveteursenmer.pdf>.

« sns-sm-rapport-commissaires-aux-comptes-2018.pdf », s. d. Consulté le 9 avril 2020. <https://www.snsn.org/sites/default/files/2019-10/sns-sm-rapport-commissaires-aux-comptes-2018.PDF>.

« statistiques 2015\_0.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020. [https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%202015\\_0.pdf](https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%202015_0.pdf).

« statistiques 2016.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%202016.pdf>.

« statistiques 2017 v2.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%202017%20v2.pdf>.

« statistiques 2018.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020.  
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%202018.pdf>.

« statistiques plaisance 2019.pdf », s. d. Consulté le 5 avril 2020.  
<https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/sites/default/files/statistiques%20plaisance%202019.pdf>.

« Surveillance et sauvetage en mer ». *Ministère de la Transition écologique et solidaire*, s. d. Consulté le 3 avril 2020. <https://www.ecologique-solidaire.gouv.fr/surveillance-et-sauvetage-en-mer>.

« Tempête Miguel : trois morts et un disparu dans le naufrage de deux bateaux aux Sables-d'Olonne ». *France Bleu*, 7 juin, 2019. Consulté le 19 avril 2020. <https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/les-sables-d-olonne-une-vedette-de-la-snsm-fait-nauffrage-avec-sept-personnes-a-bord-1559904219>.

« Total, engagé auprès de la SNSM ». *Total en France*, 13 novembre, 2018. Consulté le 21 avril 2020. <https://www.fr.total.com/total-engage-aupres-de-la-snsm>.

« Total Foundation ». *Total Foundation*, s. d. Consulté le 21 avril 2020.  
<https://www.foundation.total/fr>.

« Une coordination centralisée des équipes ». *Les Sauveteurs en Mer*, s. d. Consulté le 1 mai 2020. <https://www.snsm.org/une-coordination-centralisee-des-equipes>.

« Une taxe spéciale sur les éoliennes en mer pour financer la SNSM », s. d. Consulté le 21 avril 2020. [https://actu.fr/societe/une-taxe-speciale-sur-eoliennes-mer-financer-snsm\\_18247309.html](https://actu.fr/societe/une-taxe-speciale-sur-eoliennes-mer-financer-snsm_18247309.html).

Union Européenne. « DIRECTIVE 2003/88/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail », 18 novembre, 2003.  
<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:299:0009:0019:fr:PDF>

Véronique Le Goffic. *LES SAUVETEURS EN MER, rapport annuel 2018*. Rapport annuel. Paris: SNSM, septembre, 2018. Consulté le 6 avril 2020.  
[https://dd-nouvellecaledonie.snsm.org/sites/default/files/2019-10/snsm-rapport-annuel-2018-sauveteursenmer\\_1.pdf](https://dd-nouvellecaledonie.snsm.org/sites/default/files/2019-10/snsm-rapport-annuel-2018-sauveteursenmer_1.pdf).

« [VIDEO] Occitanie : les témoignages poignants de victimes sauvées par la SNSM ». *midilibre.fr*, s. d. Consulté le 4 avril 2020.  
<https://www.midilibre.fr/2019/03/15/occitanie-les-temoignages-poignants-de-victimes-sauvees-par-la-snsm,8069249.php>.

« Vikings, le péril venu de la mer | National Geographic », s. d. Consulté le 8 avril 2020. <https://www.nationalgeographic.fr/histoire/vikings-le-peril-venu-de-la-mer>.

« Xavier de la Gorce : « Il faut créer envers la SNSM un élan de solidarité » ». *Mer et Marine*, 29 juin, 2017. Consulté le 24 avril 2020.  
<https://www.meretmarine.com/fr/content/interview-xavier-de-la-gorce-president-de-la-snsm>.



# Liste des Annexes

- I. Charte du bénévole
- II. Sondage



# Annexes

## I. Charte du bénévole

### SOCIÉTÉ NATIONALE DE SAUVETAGE EN MER

Association reconnue d'Utilité publique par décret du 30 avril 1970



Héritière de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés  
et de la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons



### CHARTE DU BÉNÉVOLAT SNSM

Issu de l'héritage de la Société Centrale de Sauvetage des Naufragés et de la Société des Hospitaliers Sauveteurs Bretons, le projet associatif de la SNSM est fondé depuis près de cent cinquante ans sur le bénévolat. Engagement et élément de reconnaissance des bénévoles de la SNSM, la présente charte du bénévolat rappelle les valeurs intrinsèques des bénévoles SNSM, tous animés d'une véritable passion de la mer.

- Responsabilité et courage
- Disponibilité et dévouement
- Compétence et rigueur
- Solidarité
- Ténacité

Elle énumère les devoirs réciproques de l'association envers le bénévole et ceux du bénévole envers l'association.

Elle est signée en double exemplaire par le bénévole lors de son intégration dans l'association et, par délégation du Président de la SNSM, par son représentant local. Ce document est conservé par chacun des signataires qui s'engage à en observer le contenu.

#### L'association SNSM s'engage envers le bénévole à :

- 1- l'accueillir, à faciliter son intégration dans l'association et à le considérer comme un collaborateur à part entière ;
- 2- lui confier des fonctions correspondant à ses compétences, ses motivations et sa disponibilité ;
- 3- l'aider à progresser dans les activités de l'association et faciliter dans la mesure du possible un changement éventuel d'activité au sein de celle-ci ;
- 4- fournir les moyens, la formation et les entraînements nécessaires à l'exercice de son activité bénévole ;
- 5- l'informer clairement sur les objectifs, le fonctionnement, les résultats et la vie de l'association, ainsi que sur le contenu de sa mission bénévole les conséquences qui peuvent en découler, et enfin sur les risques inhérents aux activités de l'association ;
- 6- lui garantir la couverture et le bénéfice d'une assurance responsabilité civile dans le cadre des activités qui lui sont confiées ;
- 7- l'indemniser des frais engagés dans le cadre des activités confiées et sur présentation des justificatifs ;
- 8- assurer son suivi médical si l'activité bénévole qu'il exerce l'exige.

**Le bénévole s'engage à :**

- 1- accepter le projet associatif, les objectifs et les missions de la SNSM, les orientations et les décisions prises par son président ;
- 2- adopter un esprit associatif en faisant preuve d'esprit d'équipe, de solidarité, de respect et de compréhension mutuels envers les autres bénévoles ;
- 3- exécuter sa mission bénévole avec sérieux, discrétion, régularité, en tenant informé si nécessaire son employeur et en ayant recueilli l'adhésion de son entourage familial ;
- 4- respecter l'environnement nautique et matériel. Participer à la maintenance des moyens nautiques, installations et équipements mis à sa disposition ;
- 5- respecter les consignes et la politique de sécurité définies en fonction des risques potentiels inhérents aux activités au sein de l'association ;
- 6- suivre les formations et entraînements proposés nécessaires à l'exercice optimal de son activité bénévole, entretenir sa forme physique ;
- 7- respecter un devoir de réserve dans l'exercice de son activité ;
- 8- informer le responsable de son entité de son souhait de cesser provisoirement ou définitivement son activité bénévole en tenant compte des délais nécessaires à l'organisation de l'entité.

**En cas de non respect de l'une des dispositions de la présente charte, la coopération ainsi définie peut s'interrompre à tout moment à l'initiative de l'un ou l'autre partenaire pour quelque motif que ce soit.**

À.....  
le.....

Signature du bénévole

Prénom  
Nom

Le .....

Signature de l'autorité de la SNSM

.....  
.....

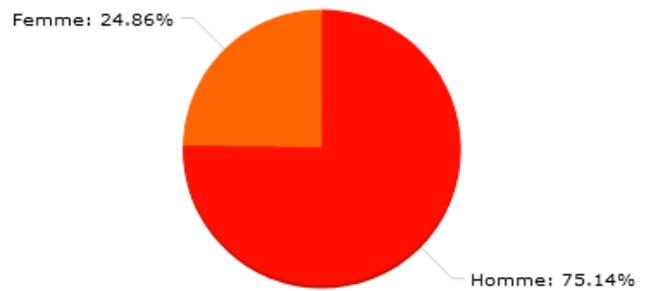
## II. Sondage

### 1. Votre sexe ?

Nombre de participants : 358

269 (75.1%): Homme

89 (24.9%): Femme



### 2. Votre âge ?

Nombre de participants : 361

1 (0.3%): - 18 ans

64 (17.7%): 18 - 24 ans

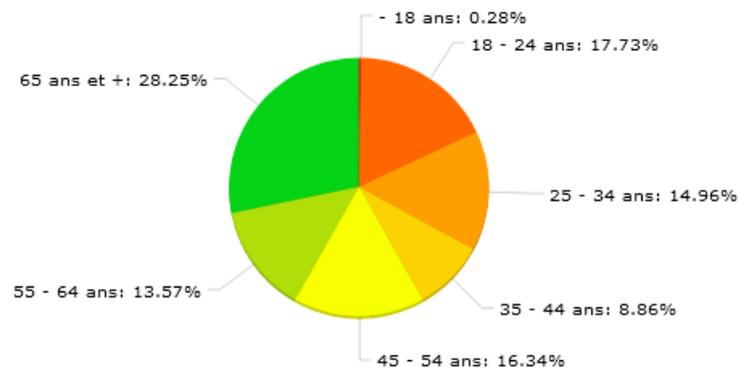
54 (15.0%): 25 - 34 ans

32 (8.9%): 35 - 44 ans

59 (16.3%): 45 - 54 ans

49 (13.6%): 55 - 64 ans

102 (28.3%): 65 ans et +



### 3. À quelle catégorie socioprofessionnelle appartenez-vous ?

Nombre de participants : 361

- (0.0%): Agriculteurs exploitants

48 (13.3%): Artisans, commerçants, chefs d'entreprise

81 (22.4%): Cadres et professions intellectuelles supérieures

24 (6.6%): Professions intermédiaires

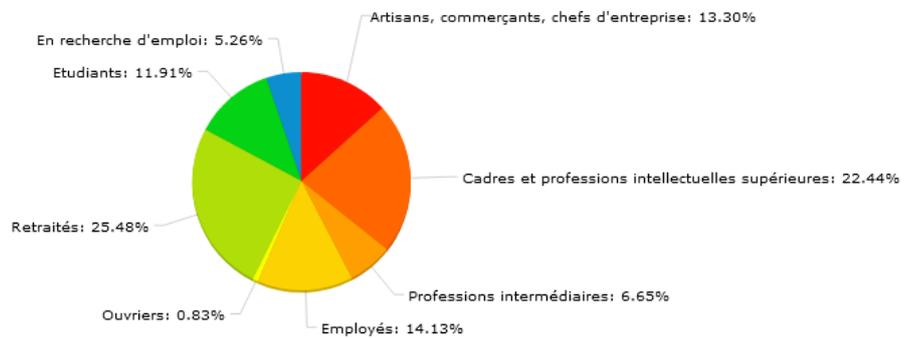
51 (14.1%): Employés

3 (0.8%): Ouvriers

92 (25.5%): Retraités

43 (11.9%): Etudiants

19 (5.3%): En recherche d'emploi

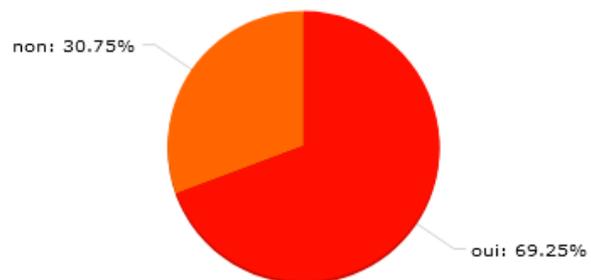


### 4. Habitez-vous sur la bande littorale ? (15 min de la mer)

Nombre de participants : 361

250 (69.3%): oui

111 (30.7%): non

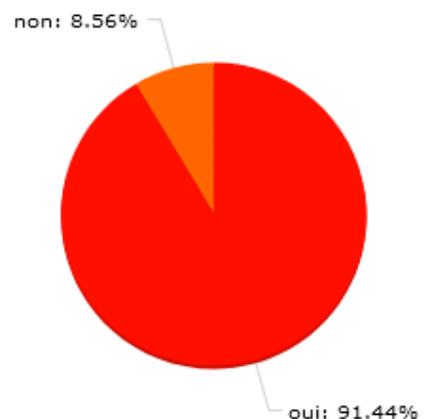


### 5. Êtes-vous ou avez-vous été pratiquant d'activités nautiques ?

Nombre de participants : 362

331 (91.4%): oui

31 (8.6%): non



## 6. Quel(s) type(s) d'activité(s) ?

(Si vous n'êtes pas pratiquant passez la question)

Nombre de participants : 330

249 (75.5%): Plaisance à voile

120 (36.4%): Plaisance à moteur

59 (17.9%): Planche à voile

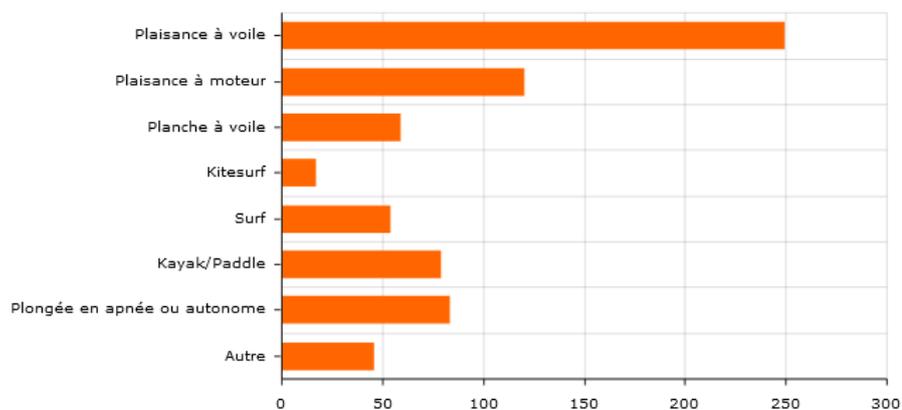
17 (5.2%): Kitesurf

54 (16.4%): Surf

79 (23.9%): Kayak/Paddle

83 (25.2%): Plongée en apnée ou autonome

46 (13.9%): Autre



Réponse(s) du champ supplémentaire :

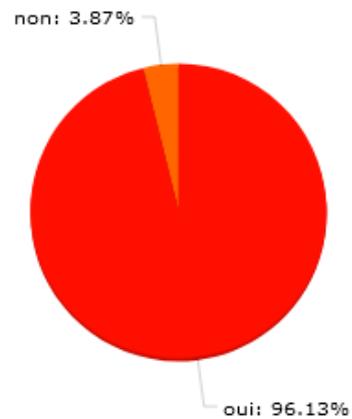
- natation
- Capitaine marine marchande
- Pêche
- Nage
- Aviron
- Travail en mer
- Jetski
- Natation ;)
- Aviron de mer
- Jet ski
- Marine marchande
- Plaisance professionnelle voile
- Longe Côte
- Pêche
- Voile professionnelle
- marin pro
- Plongée sous marine
- Longe cote
- Professionnel moteur
- Photographie sous-marine en apnée
- Marin de la marine marchande
- Natation
- marin professionnel
- Pêche
- peche
- Professionnelle de la plaisance
- Pêche+ Marine Marchande
- charpente marine
- Photographe de mer
- pêche à la voile
- Long Cours
- natation
- Bénévole SNSM
- Marin pro et bénévole à la SNSM
- Sirène
- peche
- Régates de classic professionnels
- Voile régates
- bateau Patrimoine
- kayak de mer
- EDITION
- Pêche à pied/bain de mer
- plongée en club
- Catamaran de sport
- SEMI RIGIDE
- peche professionnelle occasionnelle

## 7. La SNSM sur notre littoral vous rassure-t 'elle ?

Nombre de participants : 362

348 (96.1%): oui

14 (3.9%): non

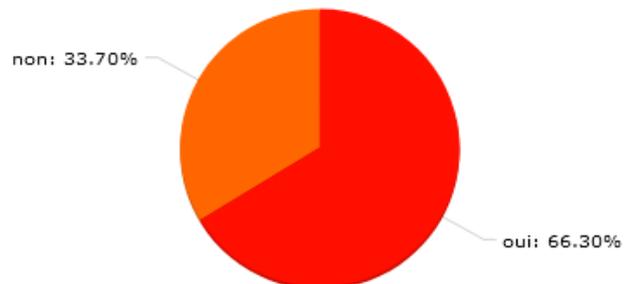


## 8. Avez-vous déjà fait un don à la SNSM ?

Nombre de participants : 362

240 (66.3%): oui

122 (33.7%): non



## 9. Pourquoi n'avez-vous jamais effectué de don ?

(Passer la question si vous êtes un donateur)

Nombre de participants : 118

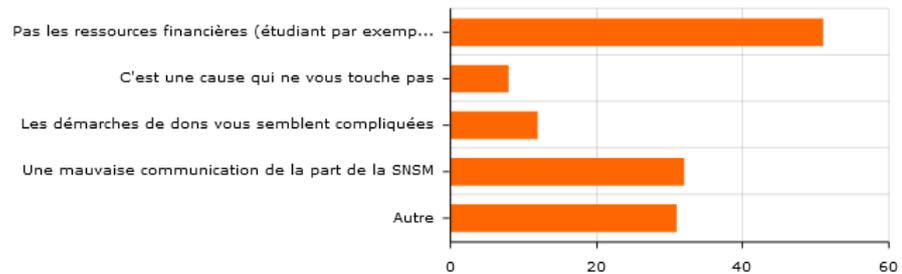
51 (43.2%): Pas les ressources financières (étudiant par exemple)

8 (6.8%): C'est une cause qui ne vous touche pas

12 (10.2%): Les démarches de dons vous semblent compliquées

32 (27.1%): Une mauvaise communication de la part de la SNSM

31 (26.3%): Autre



Réponse(s) du champ supplémentaire :

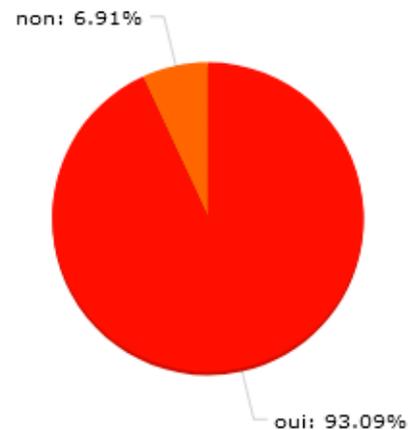
- Je n'y ai pas pensé
- je suis canotier , je donne de mon temps
- Pas forcément pensé par contre j'ai pensé y faire du bénévolat afin d'y apporter ma contribution
- J'étais nageur sauveteur pour la SNSM
- Équipier a la SNCM
- C'est l'état qui devrait financer cette très belle association de secours
- Je suis radin
- je ne sais pas
- J'étais bénévole SNSM donc je ne pensais pas nécessaire de faire en plus un don financier
- Pourquoi financer une bandes d'alcooliques aigris et incompetents
- Bénévole dansl association
- Fait des dons mensuels pour 2 autres causes mes revenus ne me le permet pas et n'avait jamais entendu au paravant que l'on puisse soutenir la snsm par le biais de don
- financement a la charges de l'état
- Je trouve sur mon île que le responsable de la vedette est inapproprié pour ce travail (sauvetage de la vie humaine), il pense plus à sauver des bateaux en difficultés et les facturés au Black qu'autre chose. Donc si sa change oui je ferais un dons de temps en temps.
- Pas au courant
- La MAIF mon assurance participe je crois au financement
- absence de sollicitation de dons comme la recherche médicale par exemple.
- d' autres priorités en terme de don pour association (ex = téléthon) avant de penser à en donner pour la SNSM
- Je n'y pense pas mais maintenant que vous me le dites...
- Jamais été sollicitée
- par l'interm. de la Confrérie FdC
- Pas eu ou pas saisi l'opportunité
- Je ne connaissais pas
- Pas une priorité
- Je n'y ai jamais pensé
- Je donne déjà énormément de mon temps pour les interventions, les entraînements et diverses formations !
- Je n'y ai jamais vraiment pensé auparavant
- Je ne connaissais pas
- la cause n'est pas justifiée

**10. Trouvez-vous normal que tout le monde participe au financement du sauvetage en mer ? Du professionnel, au plaisancier en passant par les kitesurfeurs, planchistes, etc...**

Nombre de participants : 362

337 (93.1%): oui

25 (6.9%): non



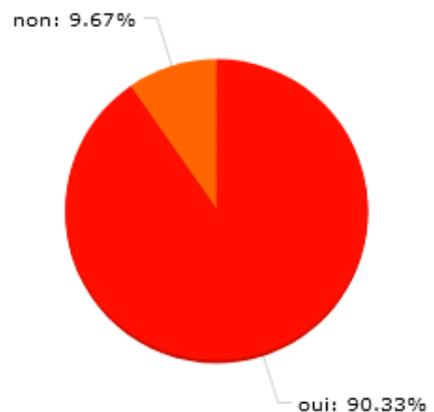
**11. Seriez-vous prêt à participer à l'opération "1€ pour nos héros" ?**

**Cela consisterait à proposer chez tous les shipchandlers, ports, surfshops, coopératives maritimes, chantiers navals... la possibilité d'aider la SNSM à hauteur de 1€ pour vos achats et services.**

Nombre de participants : 362

327 (90.3%): oui

35 (9.7%): non



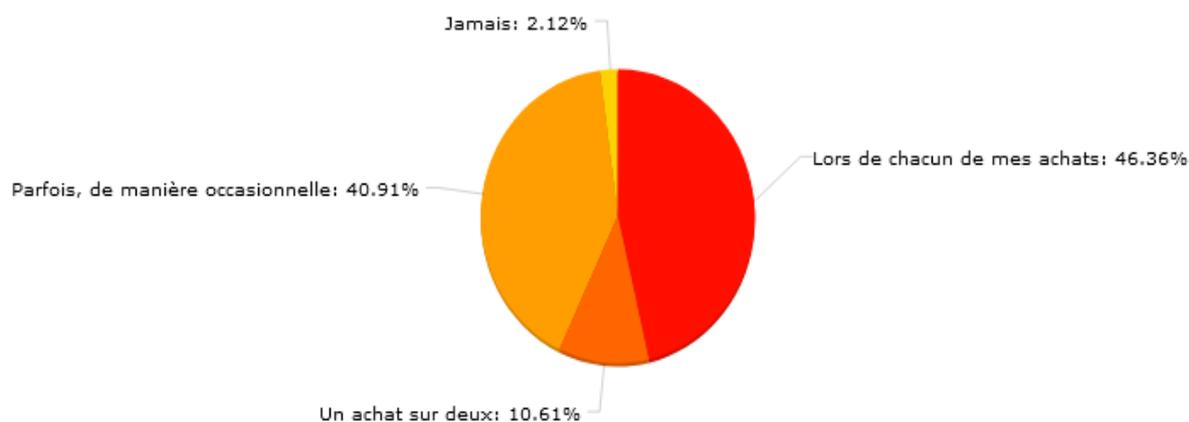
## 12. Si vous avez répondu non à la question précédente pouvez-vous expliquer vos raisons ?

### (Si vous avez répondu oui, passez la question)

Nombre de participants : 35

- C'est à l'état de les financer. Au même titre que les ambulances!
- la snsm devrait etre financée par l'état au meme titre que les pompiers
- La SNSM est une institution aussi indispensable que les pompiers ou la police . Il est donc normale qu'elle devienne un organisme d'état . Cela clarifierait également les missions qui lui sont attribuées et éviterai qu'elle fasse de la concurrence déloyale aux sociétés professionnelles de travaux maritimes par exemple ( les pompiers sauvent les gens mais ne remorquent pas les voitures, ou n'ont pas de contrat commerciale avec les pompes funèbres pour disperser les cendres en mer ) .
- Pas de revenu régulier
- Lw service proposé par la SNSM devrait etre soutenu par tous les francais, sur le meme principe du service des pompiers a terre. Pas sur un principe de volontariat basé sur un nombre limité de personne
- Cela permettrait "d'imposer" un don à la snsm pour le grand public.
- La SNSM doit recevoir l'intégralité de son financement par l'état. En temps que marin professionnel, nous n'avons pas à le faire, cela devrait être normal que l'état subventionne à 100%.
- La cci devrait prendre en charge
- Parce que c'était moi le sauveteur
- Je ne comprends pas pourquoi le sauvetage en mer est assuré par des bénévoles. Et non par un service public comme les pompiers ou la police. Ou dûment subventionné par les capitaineries et communes pour qui les plaisanciers représentent une mine d'or.
- Je pense que le dispositif arrondi lors des achats etc via la borne de paiement par Carte bancaire peut etre une bonne idée
- C'est intéressant de proposer un financement participatif, cependant je n'y participerai pas car j'estime que le gouvernement doit prendre plus de part dans le financement de la SNSM qui s'occupe du sauvetage sur le littoral français. C'est beau le financement du public et je pense qu'il ne faut pas arrêter les dons, mais il faudrait attirer plus de financement de la part du gouvernement.
- en tant que professionnel nous faisons un don annuel conséquent à la SNSM
- Capitaine au long cours belge (diplômé HZS) je me suis expatrié dans le sud de la France il y a 18 ans. Habitant a coté d'une station SNSM je 'y suis tout naturellement et spontanément inscrit. J'ai rapidement remarqué que nombreux membres y étaient juste pour le t-shirt orange et pouvoir se faire remarquer. J'ai occupé les fonctions de trésoriers et ensuite de patron titulaire du canot tout temps. Et c'est à ce moment qu'un changement de president a été opéré suite au départ de l'ancien après 35 ans de bénévolat dans la station. Le nouveau president a été imposé par le délégué départemental alors que ce bénévole n'avait pas un an d'ancienneté. Et rapidement j'ai découvert avec ce président la face cachée de la SNSM : la nonchalance des delegués départementaux, le trop de pouvoir donné aux presidents de stations dont certains abusent et vivent impunement tous ceux qui peuvent avoir un avis contraire. Quand un président ne cherche qu'à avoir son nom sur une plaque commemorative devant la station et avoir sa photo dans le journal comment voulez-vous pouvoir faire confiance à la SNSM pour sauver le gens en mer ? Quand qualifié capitaine au long cours j'impose un minimum de rigueur, interdit l'alcool à bord,... et que le president utilise les exercices en mer pour faire a bord en meme temps un apéro avec ses proches ou personnes qui peuvent l'aider a passer en priorité pour sa place de port ou pour son boulot, cela est désolant.
- il faut que le don soit volontaire et réfléchi. je pense qu'une partie du financement doit venir d'un système automatique (impot,prelevement sur un tarif portuaire, taxe sur l'equipement etc)... et une partie de la part des plaisanciers et gens de mer qui doivent ainsi se rendre compte de l'utilité de la SNSM
- Le don doit être un acte volontaire, effectuer en pleine conscience, et non-pas être assujéti à un acte d'achat.
- Un euro serait un "détail" sur une facture de shiphandler... mais finirait par représenter beaucoup pour la SNSM.
- financement a la charge de l'état , participation symboliques (10€ au mètres) pour toutes activités nautiques , pêches professionnelles , plaisances ....etc, financement par une participation des assurances
- C'est à l'état de prendre en charge la sécurité des plaisanciers... S'il a besoin d'argent pour ça il supprime L 'ISF
- L'entraide des gens de mer
- La SNSM devrait être un service de l'état. Les Coast-Guards US en sont un exemple .
- Le budget de fonctionnement devrait être étatisé
- une autre piste que pratique Nature et découverte c'est l'"arrondi solidaire". Quand tu payes 45,65 € par carte bleue la caissière ou le caissier de Nature et découverte te demande (contact humain...) si tu acceptes "l'arrondi solidaire" au profit d'une association environnementale, tu es débité de 46€ et la différence est reversé à l'association. Cela pourrait être également mis en oeuvre dans les magasins maritimes au profit de la SNSM. Le vrai bouclier à toutes les difficultés sanitaires, économiques, sociales, c'est la solidarité !!!
- même si je trouve normal que chaque plaisancier participe à l'effort financier, je ne suis pas certain que ce soit la bonne solution pour aider la SNSM de tendre ainsi la main. Je me demande si une part des droits annuels de navigation que chaque propriétaire paye ne pourrait pas être allouée à la SNSM, quitte à ce que ces droits augmentent un peu...? Je me demande aussi si les compagnies d'assurance ne devraient pas être plus systématiquement sollicitées lors d'un sauvetage à la hauteur du coût réel (assurance bateau ou RC pour les engins de plage...)
- Personnellement si on me propose de donner 1€ je le ferai mais des causes importantes comme le sauvetage en mer ne doivent pas dépendre de dons mais d'argent public. C'est à l'état d'assumer ce genre de mission et non à déléguer à des associations. Ce que je dis n'enlève rien le travail remarquable fait par ces associations pour palier l'absence de l'état
- Je ne fréquente que très rarement ces établissements
- Les sollicitations de ce type sont multiples , les usagers sont prioritairement à devoir financer un service les concernant avec droit de regard sur le bon usage des fonds. S'acquitter d'une quelconque somme en sus pour l'achat d'un pull marin ne fait pas sens.
- Il me semble utile de sensibiliser et solliciter tous les utilisateurs de la mer potentiellement en besoin de secours.
- Il me semble également de développer des partenariats entre les stations SNSM et les structures d'enseignement maritime ( lycées maritimes , ENSM, centre de formation privé)
- Je considère que la SNSM doit être financée par les assureurs des usagers de la mer plaisanciers moyennant un supplément de cotisation d'assurance.
- Je souhaiterais, un vrais service de secours professionnel, et à ce moment là je serais favorable à l'operation.
- Le sauvetage en mer offre un service public bénévole, ce ne devrait pas être une association mais une branche intégrée aux aff par ou autre.
- Je pense qu'un organisme d'utilité publique ne doit pas dépendre de la charité de quelques uns. Nous sommes sollicités par de multiples fondations et autres nasses à finances pour palier aux carences de l'état, au point qu'il nous faut choisir qui aider et ainsi, écarter d'autres causes. Je préfère que mes impôts soient correctement utilisés. Le marché passé entre la SNSM avec COUACH au détriment de chantiers locaux (Sibiril, Bernard...)ne va pas forcément dans ce sens d'une bonne utilisations de mes impôts .
- La sécurité maritime doit être du ressort de l'état et des assurances et non de dons et de volontaires
- Le don doit rester libre et au bon vouloir et possibilités des personnes.
- Je répond non car pour les personnes qui vont : chez le ship, dans un port, et dans une coopérative,cela fait: 1€+1€+1€.....et on arrive facilement à une somme sup. à 30€ que je donne annuellement. Nous ne sommes pas tous de riches plaisanciers ,loin de là.... et dans mon coin, il y a des pêcheurs avec des toutes petites retraites...

**13. Si vous êtes favorable à l'opération "1€ pour nos héros", à quelle fréquence pensez-vous effectuer ce petit don ?**

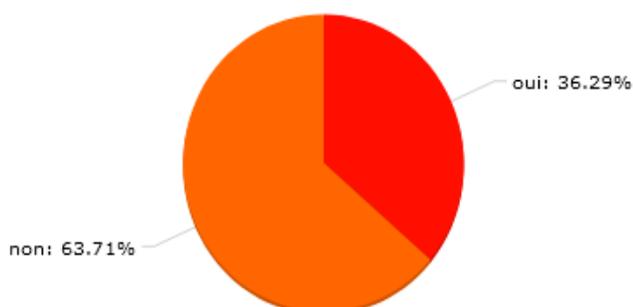


**14. Êtes-vous un acteur du monde maritime ? (Professionnel)**  
**(Si vous répondez non à cette question veuillez cliquer sur "Suivant" en bas de la page)**

Nombre de participants : 361

131 (36.3%): oui

230 (63.7%): non

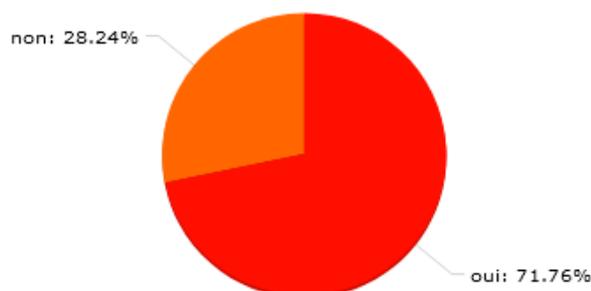


## 15. Seriez-vous prêts à proposer à vos clients la possibilité de faire ce don de 1€ lors de chaque achat ou service rendu ?

Nombre de participants : 131

94 (71.8%): oui

37 (28.2%): non



## 16. Si vous avez répondu "non", pouvez-vous expliquer pourquoi ?

Nombre de participants : 27

- Mêmes raisons qu'exprimées précédemment
- Favorable pour une clientèle française, mais compliquer avec d'autre nationalité ou le sauvetage est pris en charge par l'état
- Je suis marin sur un bateau je n'aurai pas l'occasion de proposer ça.
- Je n'ai pas de clients
- C'est aux clients de décider. Je mettrai une urne en place
- Je ne vois jamais mes clients
- Parce que je n'ai pas de clients
- Car je suis marin, marine marchande
- difficile de le proposer à notre clientèle de charter, d'où notre don personnel annuel
- Clients: agriculture et matériaux de construction
- Même raisons qu'invoquées à une réponse précédente.  
Il faut arrêter de confier le sauvetage de vie à des personnes (même si c'est une minorité) à qui on ne peut faire confiance.  
Je suis pour une SNSM qui aurait dans chaque station un président et un patron issus des militaires des Sémaphores.  
En gros que les stations soient rattachées aux sémaphores.  
Avoir un management exercé par des professionnels et que les entraînements et interventions se fassent sous la direction de personnes compétentes désignées pour leur aptitude et compétence et non parce qu'ils sont " rigolos" ou qu'ils "offrent l'apéro".
- Je ne suis pas décisionnaire sur ce genre d'initiative dans mon travail en tant que marin.
- Cela sort du cadre de mon activité professionnelle.
- Clientèle
- Même réponse que précédemment.
- parce que j'ai pas de clients
- Je suis journaliste maritime en retraite. Je n'ai pas de "clients".
- En tant que marin salarié dans le yachting je ne me permettrai pas de demander quoi ce soit à mes clients (c'est un milieu particulier) par contre je n'hésiterai à mettre 1 euro de côté à chaque tips reçu
- Je ne suis qu'employé
- Je suis capitaine sur un bateau à moteur qui fait du charter, faire une "quette" auprès pour la snsm je ne l'envisage pas. Mais pourquoi pas instaurer une "taxe" snsm sur les contrats de charters. Par exemple le bateau sur lequel j'exerce coûte 39000€ par semaine si on ajoute quelques dizaines (ou centaines) d'euros ça ne devrait pas changer la vie des passagers. Le charter est une grosse activité qui brasse beaucoup d'argent, c'est peut être une piste pour financer la snsm. D'ailleurs la snsm intervient (malheureusement) de temps à autre sur des incidents, accidents, incendies impliquant des yachts, il serait juste que ce secteur d'activité mette aussi la main à la poche.
- je n'ai pas de clients
- En Marine marchande ça n'est pas possible
- Pas bien venu de demander un don à des clients qui ne connaissent rien au monde nautique et qui ont payé une prestation tout compris souvent très chère
- En proportion du montant de l'achat.
- pour les mêmes raisons qu'exposées plus haut. La SNSM peut vivre de dons mais pas faire la quête. Il faut davantage responsabiliser les personnes qui vont sur l'eau. C'est à elles ou à leur assurance de payer un remorquage ou un sauvetage dont elles ont fait l'objet.
- je ne suis pas collecteur d'impôt
- Comme je l'ai dit précédemment la sécurité maritime est un du de l'état et des assurances comme la sécurité routière ou autres.