

■ L E S A M I S D E ■
l'École de Paris

<http://www.ecole.org>

**Séminaire
Vies Collectives**

*organisé grâce aux parrains
de l'École de Paris :*

Accenture
Air Liquide*
Algoé**
ANRT
AtoFina
Caisse des Dépôts et Consignations
Caisse Nationale des Caisses
d'Épargne et de Prévoyance
CEA
Centre de Recherche en gestion
de l'École polytechnique
Chambre de Commerce
et d'Industrie de Paris
CNRS
Cogema
Conseil Supérieur de l'Ordre
des Experts Comptables
Danone
Deloitte & Touche
École des mines de Paris
EDF & GDF
Entreprise et Personnel
Fondation Charles Léopold Mayer
pour le Progrès de l'Homme
France Télécom
FVA Management
IBM
IDRH
IdVectoR*
Lafarge
PSA Peugeot Citroën
Reims Management School
Renault
Saint-Gobain
SNCF
Socomine*
THALES
TotalFinaElf
Usinor

*pour le séminaire
Ressources Technologiques et Innovation
**pour le séminaire
Vie des Affaires

(liste au 1^{er} février 2002)

**LE MONDE GLORIEUX
DES SAUVETEURS EN MER**

par

Bernard DENIS
Vice-président de la Société Nationale de Sauvetage en Mer
(SNSM)

Séance du 14 janvier 1999
Compte rendu rédigé par Loïc Vieillard-Baron

En bref

La Société Nationale de Sauvetage en Mer est une exception dans le paysage français : c'est une association loi de 1901 qui assure une mission de service public. Cela s'explique par sa création dans l'atmosphère libérale du Second Empire promouvant l'initiative privée. Aujourd'hui le dynamisme privé est toujours au rendez-vous : trois mille cinq cents sauveteurs bénévoles effectuent très professionnellement quatre mille sorties et sauvent dix mille personnes par an, principalement des plaisanciers. Les candidatures affluent pour ce rôle parfois périlleux mais convivial et valorisé par l'entourage.

Mais les difficultés de récoltes de fonds - seuls vingt-cinq mille adhérents cotisent alors que la France compte plus de huit cent mille bateaux de plaisance - et les imbrications du sauvetage avec les services de l'État oblige celui-ci à rester présent comme à l'origine, et la SNSM à savoir travailler avec lui.

*L'Association des Amis de l'École de Paris du management organise des débats et en diffuse des comptes rendus ; les idées restent de la seule responsabilité de leurs auteurs.
Elle peut également diffuser les commentaires que suscitent ces documents.*

© École de Paris du management - 94 bd du Montparnasse - 75014 Paris
tel : 01 42 79 40 80 - fax : 01 43 21 56 84 - email : ecopar@paris.ensmp.fr - <http://www.ecole.org>

EXPOSÉ de Bernard DENIS

Le sauvetage en mer est un service public régi par des conventions internationales. En France, comme d'ailleurs en Grande-Bretagne ou en Allemagne, il est assuré essentiellement par des bénévoles et géré dans le cadre d'une association relevant du statut juridique habituel de la loi de 1901. C'est, je crois, en France le seul service public à fonctionner de cette manière. Je vais essayer de montrer comment l'évolution historique a abouti à cette situation et comment cela n'empêche pas les sauvetages d'être effectués avec professionnalisme.

Une origine marquée par l'air du temps

Une organisation nationale, aujourd'hui la SNSM, naît en 1865 presque de toutes pièces sous l'appellation de Société Centrale de Sauvetage des Naufragés. À cette époque cinq cents bateaux par an se perdaient en mer en entraînant parfois la noyade de plusieurs centaines de personnes. On pourrait croire que ce seul élément est suffisamment fort pour entraîner la création d'une organisation de secours en mer. Pourtant les naufrages existent depuis la nuit des temps. Auparavant le principe du sauvetage était celui de la solidarité de proximité : quand un naufrage se produisait en pleine mer, les marins qui le voyaient se portaient à son secours ; quand il se produisait près de la côte, c'était la population locale qui essayait d'assister les gens en péril. Comment expliquer qu'on ait éprouvé spécialement en 1865 le besoin d'aller plus loin ? Je n'ai pas d'explication complètement convaincante, mais on peut relever un élément : cette création s'inscrit dans un grand mouvement de changement des mentalités, changement qui a été actualisé au travers de l'émotion suscitée par quelques naufrages dramatiques.

L'évolution des mentalités : un refus de l'accident

Au cours des XVIII^{ème} et XIX^{ème} siècles se développe dans toute l'Europe une sensibilité d'humanisme et de progrès pour laquelle l'accident est un dysfonctionnement dramatique que l'on n'accepte pas et qui suscite une forte émotion. Quelques naufrages spectaculaires ont dirigé cette émotion sur les accidents en mer. J'en citerai deux qui ont beaucoup frappé l'opinion publique :

- le premier est le naufrage en 1833 de l'Amphytrite, navire anglais qui partait pour les colonies ; pris par le mauvais temps, il s'est approché de Boulogne pour essayer de se protéger et a fini par s'échouer juste à côté ; il y eut environ cent trente morts ;

- le second est encore plus dramatique ; il a coûté la vie à sept cents ou huit cents soldats de l'armée française, partis de Toulon à bord d'une frégate, la Sémillante, pour la guerre de Crimée en 1855 ; au large de la Corse elle fut prise dans un mauvais temps ; le commandant, qui était pourtant un homme expérimenté, ne réussit pas à remonter au vent pour s'éloigner de la côte ; en dernier recours, il décida de tenter de passer par les Bouches de Bonifacio entre la Corse et la Sardaigne et il heurta un récif aux Îles Lavezzi ; ce fut la catastrophe ; tous les soldats moururent noyés ; l'histoire fut racontée le lendemain par un berger qui avait vu le désastre ; on ramassa des cadavres pendant plusieurs jours ; l'émotion fut énorme, et l'idée germa que l'on aurait pu en secourir beaucoup s'il y avait eu une organisation prête pour cela.

Le précédent britannique

La question était d'autant plus précise et pressante qu'il existait un précédent : les Anglais avaient fondé en 1824 la Royal National Life Boat Institution, à la suite de l'indignation populaire provoquée par des naufrages équivalents. À la suite des Anglais, les Français des régions proches de l'Angleterre, ceux des côtes du Nord et de la Normandie, avaient créé en 1825 des sociétés locales similaires. À Boulogne, une société (qui existe toujours) avait été créée avec un conseil d'administration composé pour moitié d'Anglais. Dans les années qui avaient suivi, il y en eut beaucoup d'autres, au Havre, à Dunkerque, à Calais. L'Allemagne avait aussi vu la constitution de quelques sociétés locales.

Dynamisme privé et soutien de l'État

L'empire libéral promeut la création d'une institution privée

Un grand mouvement traverse donc la société. En 1865 quelqu'un est chargé de faire un rapport sur la question. Il suggère la création d'une organisation. L'esprit du temps est libéral si bien que le rapport suggère une institution privée. Cependant, et notamment pour son démarrage, il est convenu qu'elle bénéficie d'un soutien de l'État. Ce principe est retenu. On charge un grand personnage de l'époque, l'Amiral de France Rigault de Genouilly, ancien ministre de la Marine, de démarrer l'institution. L'impératrice Eugénie accepte de parrainer l'entreprise.

Rigault de Genouilly lance des souscriptions auxquelles la population répond généreusement. Avec cet argent, on crée très rapidement des stations de sauvetage ; une douzaine dès 1865, puis une quarantaine l'année suivante. Rapidement cent cinquante stations voient le jour, couvrant toutes les côtes de France métropolitaine et de l'Afrique du Nord française. On les équipe de canots en bois dont les modèles viennent des chantiers anglais et sont adaptés par les chantiers français. L'État, au travers de l'administration des Ponts et Chaussées, participe à cet effort en construisant gratuitement des abris pour les canots. La population locale assure le sauvetage par l'intermédiaire des équipages constitués d'une dizaine de pêcheurs locaux par embarcation.

Un effet d'entraînement

L'association est rapidement bien en place et le quadrillage des côtes réalisé. Mais il est loin d'être suffisamment dense pour assurer une bonne capacité de secours en tout point : on ne peut pas couvrir rapidement de grandes distances avec des canots à avirons. Il faut une présence physique de sauveteurs à des distances très rapprochées. Or une institution exerce une présence effective tout le long de la côte : la douane. Elle possède des postes tous les cinq kilomètres environ. On leur demande de participer à cet effort et on les dote aussitôt des matériels de sauvetage, type lance-amarres, permettant d'établir des va-et-vient. À cette époque les douaniers participent donc aussi au secours en mer.

Parallèlement à ce développement, d'autres associations de sauvetage naissent sous l'action d'un dynamisme privé sensible à "l'humanitaire". Il faut citer particulièrement la création en 1873 des Hospitaliers Sauveteurs Bretons (HSB) par un magistrat de Rennes, Nadant de Buffon. Cette association s'attache au sauvetage dans les lacs et les rivières et cherche plus généralement à promouvoir tous les actes de courage et de dévouement au moyen de médailles. Elle publie un bulletin dont le titre donne bien la sensibilité du mot humanitaire à cette époque : il s'appelle *Les Annales du Bien*. Du point de vue du sauvetage en mer, elle exerce ses activités surtout sur les plages et dans les ports.

L'époque actuelle : une organisation centrale

Pendant les premières dizaines d'années, le sauvetage se développe bien. Mais progressivement l'air du temps change : les dons et les legs des personnes privées, mais aussi les aides de l'État, diminuent ; le matériel, qui n'est plus rénové, vieillit et se dégrade ; pendant les guerres mondiales, beaucoup de bateaux et d'abris sont détruits et ne sont pas reconstruits. Au début des années 1960 on ne construit plus qu'un bateau par an. Face à ce dépérissement, les deux grandes associations de sauvetage, les HSB et celle issue de Rigault de Genouilly, tirent la sonnette d'alarme auprès du ministère. Le ministre, considérant qu'il s'agit bien d'une œuvre utile, répond positivement à cet appel mais demande à n'avoir plus qu'une seule association en face de lui. L'amiral Amman, est chargé d'opérer la fusion. Cela donne naissance en 1967 à la SNSM. Nos statuts actuels datent de cette époque.

Pendant quelques temps la SNSM vit encore une période difficile. Puis, sous l'impulsion des deux présidents suivants, les amiraux Leenhardt et Merveilleux du Vignaux, elle se renfloue financièrement et reconstruit progressivement une flotte moderne.

Les CROSS

Parallèlement à ces évolutions intérieures, le sauvetage en mer a été structuré au niveau international par la mise en place de conventions. La plus ancienne date de 1910 ; elle avait proclamé le principe de la gratuité du sauvetage des vies humaines en mer. Ce principe reste toujours valable. Beaucoup plus récemment, en 1979, la convention de Hambourg a confié aux États la responsabilité de la mission de sauvetage et leur a demandé de mettre en place des centres de coordination. En France, cinq CROSS (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage) couvrent ainsi l'ensemble des côtes, un pour les côtes du nord, un pour celles de la Normandie, un pour celles de la Bretagne Nord, un pour la Bretagne Sud jusqu'aux Landes comprises, et un pour les côtes de la Méditerranée. Chaque CROSS est placé sous les ordres du préfet maritime, c'est-à-dire sous les ordres de l'amiral qui commande une région maritime. Aujourd'hui, les CROSS sont les organisateurs du sauvetage en mer.

Les CROSS ont autorité pour faire appel à tous les moyens des administrations de l'État, hélicoptères de la Gendarmerie, bateaux et aéronefs de la Marine nationale, vedettes des Douanes ou des Affaires maritimes qui sont tenues de répondre car le sauvetage est une mission prioritaire. Ils peuvent également faire appel aux bateaux de commerce qui sont sur la zone de naufrage.

La SNSM : un maillon du sauvetage

Considérée dans ce cadre plus large, la SNSM est l'un des moyens du sauvetage. Elle effectue au total près de la moitié des sauvetages recensés sur une année. En pratique, elle est particulièrement adaptée pour des interventions à faible distance, c'est-à-dire jusqu'à vingt milles environ des côtes, soit trente-cinq kilomètres, sur tout le littoral.

Quand le CROSS estime que la SNSM doit intervenir, il alerte immédiatement le chef de la station la plus proche du lieu du drame. La règle est d'appareiller dans le quart d'heure qui suit l'alerte. Le chef de station constitue alors le plus rapidement possible l'équipage approprié.

Les moyens d'intervention de la SNSM

Les moyens humains

La SNSM regroupe trois mille cinq cents sauveteurs. Ils sont bénévoles et appartiennent à une grande diversité de professions. Le temps où ils étaient tous pêcheurs est révolu. Tous ont cependant une très grande compétence maritime.

Quand l'alerte est déclenchée, le chef de station téléphone immédiatement aux uns et aux autres jusqu'à ce qu'il ait formé un équipage complet. Naturellement, ils ne sont pas tous disponibles au moment de l'alerte, laquelle peut évidemment avoir lieu à n'importe quelle heure du jour ou de la nuit. Pourtant, en pratique, la constitution de l'équipage n'est pas aussi difficile qu'on pourrait le penser et le délai est en général respecté. Deux facteurs facilitent la tâche :

- le nombre de sauveteurs est important : chaque bateau dispose de deux ou trois fois plus de sauveteurs attitrés que le nombre nécessaire pour faire un équipage ; il y a donc de la marge ;
- parmi les bénévoles il y a beaucoup de jeunes retraités ; ils se libèrent généralement facilement.

Dans la constitution de l'équipage, on accorde une attention particulière aux compétences médicales. En général, compte tenu des informations qui sont données lors de l'alerte, on sait s'il y a à prévoir des soins médicaux urgents. Quand c'est le cas, on essaye d'inclure dans l'équipage un médecin ou une personne qui a des connaissances approfondies en secourisme.

Les moyens matériels

Pour ses interventions, la SNSM possède quatre types principaux de bateaux :

- une quarantaine de bateaux de dix-huit mètres, que l'on appelle "tous temps" car ils sont insubmersibles et auto-redressables ; ces bateaux sont réservés aux sauvetages les plus difficiles ou les plus au large ;
- une trentaine de vedettes dite "de première classe" de treize mètres de long ;
- une cinquantaine de vedettes dites "de deuxième classe" de dix mètres de long pour les interventions plus simples ;
- une quarantaine de vedettes dites "de troisième classe" pour les interventions de proximité.

Au total la SNSM possède donc environ cent cinquante bateaux. Ils sont tous très bien motorisés et rapides : ils font entre vingt et vingt-cinq nœuds. Ils sont équipés sur le plan médical en moyens de réanimation et brancards divers. Leur espace intérieur est vaste et conçu pour pouvoir faire face aux détresses psychologiques.

900 personnes par an "sauvées d'un danger certain"

Au bilan, la SNSM effectue quatre à cinq mille sorties par an. Elle assiste deux à trois mille bateaux et secourt huit à dix mille personnes. De nos jours 80 % des sauvetages concernent des plaisanciers et 20 % des pêcheurs ou autres. Nous intervenons très peu sur les bateaux de commerce car ils sont généralement tellement gros qu'ils échappent à nos possibilités.

Beaucoup de sauvetages sont bénins sur le plan de la difficulté et de l'urgence. Ils sont provoqués par des plaisanciers confrontés à des ennuis de matériels, un mât ou un gouvernail cassé par exemple, ou à des ennuis dus à l'incompétence en matière de navigation. Certaines situations sont franchement ridicules. Par exemple il arrive que l'on parte secourir par beau temps et mer calme un voilier dont le skipper est confronté à un réservoir d'essence vide et à des voiles qu'il ne sait pas manœuvrer car c'est la première fois qu'il loue un bateau de ce type !

Il arrive cependant que certaines situations soient critiques au moment de l'intervention. Pour mieux sentir cette réalité, nos statistiques possèdent une rubrique dénommée "personnes sauvées d'un danger certain". Cette rubrique comptabilise les personnes qui seraient vraisemblablement mortes sans notre intervention. Son chiffre varie fortement suivant les années. Il s'élève à neuf cent ou mille - comme en 1984 - pour les années les plus fortes, il descend vers quatre cents pour les faibles années, comme l'année dernière.

La gestion de la SNSM

Cinq cents personnes bénévoles exercent au sein de l'association des responsabilités de gestion et de représentation habituelles dans le monde associatif. L'organisation centrale de l'association emploie une trentaine de salariés. Elle possède également à Saint-Malo un petit atelier de réparation dans lequel travaillent une douzaine de salariés.

Des moyens financiers mi-publics mi-privés

La SNSM fonctionne avec un budget de soixante millions de francs par an. Les ressources proviennent à peu près pour moitié de fonds publics (un quart de l'État, un quart des collectivités locales régionales et départementales et parfois un peu des communes) et pour moitié de fonds privés, soit environ trente millions de francs, qu'il faut remobiliser chaque année.

Une première partie vient de la cotisation des adhérents. Ils sont actuellement vingt cinq mille et payent chacun une cotisation d'au moins cent francs. Nous avons l'espoir d'augmenter progressivement le nombre des adhérents du côté des plaisanciers : il y a aujourd'hui en France plus de huit cent mille bateaux de plaisance. On peut supposer qu'il y a derrière ce nombre une masse importante de personnes susceptibles de devenir adhérents.

Une deuxième partie vient des mutuelles d'assurance spécialisées dans le monde maritime. Ces mutuelles sont regroupées dans un organisme appelé GEMA qui nous donne trois millions de

francs par an. Le principe de départ était qu'elles nous donnent un petit pourcentage des contrats d'assurance plaisance qu'elles souscrivent. Nous avons essayé d'étendre un accord similaire auprès des assureurs privés mais c'est difficile car le milieu est plus éclaté. Certains d'entre eux nous font de temps en temps un don.

Une troisième partie est constituée par des legs ou des dons exceptionnels. Ainsi par exemple, lors d'une réception, l'amiral Merveilleux du Vignaux rencontre Serge Dassault. Il lui explique ce que fait la SNSM. Serge Dassault est intéressé et lui fait un don d'un million de francs pour construire un bateau. Les organismes tels que les Lions clubs et les Rotarys nous font parfois un don. Certaines entreprises, comme Peugeot, nous fournissent une aide en nature.

J'ajoute que nous adhérons au comité de la Charte de Déontologie pour certifier au public la transparence en matière d'emploi des fonds.

Une bonne image de marque mais une faible notoriété immédiate

La mobilisation de ces fonds est évidemment un enjeu important pour nous. Comme facteur favorable, je constate que notre image de marque est bonne. Quand nous rencontrons des gens susceptibles de nous donner de l'argent, il est assez facile de les convaincre. Cependant, pour réussir, il faut avoir le temps de leur expliquer qui nous sommes car notre notoriété n'est pas assez forte pour que nous soyons perçus immédiatement. À cet égard notre nom qui commence par *société nationale* nous dessert : les gens croient d'abord qu'il s'agit d'un organisme, qu'ils n'ont donc pas à aider directement.

Pour accroître la notoriété, l'idéal serait de passer sur les chaînes nationales de télévision. Cela arrive de temps en temps mais malheureusement plutôt à l'occasion d'un naufrage exceptionnel ! Ainsi, il y a quelques années, en 1986, un de nos bateaux a disparu à l'Aberwrach au cours d'une mission. Quelques jours après, on a retrouvé des morceaux brisés et les corps noyés de quelques-uns des membres de l'équipage. Cela a eu un grand retentissement, le président de la République a témoigné publiquement de son émotion. À cette occasion les chaînes de télévision ont fait des reportages sur la SNSM !

En comparaison, la société de sauvetage anglaise, qui n'a aucun subside de l'État, est très riche : son budget est huit fois supérieur au nôtre et elle reçoit en permanence des legs nombreux et parfois d'un montant considérable. C'est à la fois parce que les Anglais ont des mentalités d'insulaires et une tradition d'entraide privée. De manière plus générale, le sauvetage est organisé sous forme d'entraide privée dans les pays du nord (Allemagne, Grande-Bretagne, Norvège, Suède, etc.) et est pris en charge par l'État dans les pays du sud (Espagne, Grèce, Italie, Portugal, etc.), la France étant entre deux systèmes.

Les sauveteurs de plage

Le sauvetage en mer est le cœur de la SNSM. Mais elle a développé également une deuxième activité nettement séparée, le sauvetage sur les plages, qui consiste à les surveiller pendant l'été et à porter secours aux baigneurs qui en ont besoin. Elle s'adresse à des jeunes que la SNSM met à disposition des municipalités.

L'activité se déroule dans un cadre juridique très différent de celui du sauvetage en mer. En effet la surveillance des plages relève de la police municipale. Précisément, les municipalités ne sont pas juridiquement forcées de surveiller toutes leurs plages, mais, sous la pression de la jurisprudence, le nombre des postes de secours s'est accru avec des gens prêts à intervenir. Pour cela, les maires peuvent faire appel à n'importe quelle personne qui possède les qualifications. Ils la rémunèrent légèrement sous la forme de "vacations" (qui s'élèvent à environ quatre mille cinq cents ou cinq mille francs pour un mois de pleine saison) et la logent. Dans notre terminologie les sauveteurs ne sont d'ailleurs pas des "bénévoles" mais des "volontaires", à l'imitation des sauveteurs pompiers volontaires qui interviennent sur certaines plages.

En tant qu'organisation la SNSM assure aux jeunes qui le désirent une formation pendant l'hiver. Nous avons créé pour cela vingt-six centres de formation au sein desquels ils passent tous les brevets et qualifications officiels de maîtres nageurs sauveteurs - qu'ils pourront ensuite utiliser et monnayer dans d'autres lieux que sur les plages, dans les piscines ou dans les colonies de vacances par exemple. La SNSM forme environ cinq cents sauveteurs de plage par an qu'elle met ensuite à la disposition des maires.

Des organisations autres que la SNSM sont capables d'assurer cette surveillance. Les pompiers notamment sont très présents car des dispositions législatives les rendent un peu moins chers pour les finances municipales. Les maires peuvent également faire appel à des maîtres nageurs sauveteurs indépendants.

Au total, les jeunes de la SNSM sont présents sur 30 % à 40 % des plages surveillées en France. Pour cela, ils sont environ un millier en activité chaque été. Ils sauvent cent à deux cents personnes de la noyade par an.

Un engagement discret

J'espère vous avoir apporté quelques éléments de réflexion et peut-être d'étonnement, car en France il n'est pas courant de voir une association assurer une mission de service public, en utilisant essentiellement des bénévoles. Nos sauveteurs gardent une tradition dont ils sont fiers, tout en sachant moderniser leurs moyens en suivant le progrès technique. Ils savent allier dévouement, compétence et efficacité. Leur engagement moral et civique est certain mais discret.

DÉBAT

Un intervenant : *Cette idée de concurrence où se mêlent service public, associations et volontariat est intéressante. Vous semblez contrit en évoquant les pompiers. Pouvez-vous préciser la situation ?*

Bernard Denis : Les pompiers volontaires bénéficient de dispositions législatives qui les exonèrent des charges sociales sur les vacances qu'ils touchent. Quand nous mettons des jeunes à la disposition des municipalités, nous leur demandons strictement la somme que les jeunes coûtent. Il n'y a aucune forme de bénéfice. À l'origine, quand il a fallu fixer le montant que nous demandions aux mairies, nous nous sommes spontanément placés sous le régime des pompiers et avons demandé une somme n'incluant pas de charges sociales. Il y a sept ou huit ans l'URSSAF a fait un contrôle chez nous et a exigé que nous lui payions plusieurs années d'arriérés : au total treize millions de francs ! Nous avons protesté en disant que le véritable employeur était la mairie et que nous appliquions le même régime que les pompiers. L'URSSAF ne s'est pas contenté de cette réponse et nous a menacés. Une intervention au niveau du Premier ministre a fait cesser la poursuite mais a exigé en retour une régularisation de la situation pour le futur.

Nous avons cherché un accord avec les pompiers et leur avons demandé si nos sauveteurs pouvaient prendre la casquette juridique des pompiers volontaires. Les services départementaux des pompiers ont généralement accepté et nous avons commencé d'avancer comme cela. Mais progressivement des instabilités apparaissent. Certains responsables des pompiers, considérant que nos jeunes sont devenus pompiers, exigent que nous leur payions une formation contre le feu ! Par ailleurs les pompiers ont connu une départementalisation ; or nous traitons avec les mairies. Cela déstabilise notre solution. Enfin ils souhaitent que les sauveteurs portent des marques (tee-shirt notamment) qui montrent clairement leur affiliation aux pompiers - cela varie d'un département à l'autre - alors que nous souhaitons garder notre identité, par exemple le tee-shirt SNSM. Bref, nous sommes encore à la recherche de la bonne solution.

Le recrutement

Int. : *Qu'est-ce qui pousse les gens à être sauveteurs bénévoles ?*

B. D. : Il y a probablement d'abord une part de dévouement. Un marin sait très bien qu'il peut mourir en mer. C'est arrivé récemment à Tabarly et ça peut arriver à n'importe qui. Il y a probablement aussi la considération dont ils font l'objet dans leur entourage et dans leur port. Il y a également pour beaucoup de jeunes retraités le désir de garder un contact avec la mer et avec un milieu humain, les marins, qu'ils aiment. Les retraités qui sont devenus sauveteurs ont d'ailleurs beaucoup de mal à quitter un jour leur place. On a été forcé de fixer des limites d'âge entre soixante-cinq et soixante-huit ans. Cela existait autrefois et cela paraît normal mais c'est très difficile à faire accepter.

Int. : *Comment les choisissez-vous et comment faites-vous pour en refuser sans qu'ils se sentent humiliés ?*

B. D. : L'unité opérationnelle de base est constituée par la station. Le président de la station a la charge du recrutement des sauveteurs. En pratique, si quelqu'un souhaite faire partie d'un équipage, il va voir le président de la station. En général il est connu dans le port et on sait à peu près ce qu'il vaut. Si le président ne veut pas de lui, il essaye de différer l'engagement sous des prétextes divers qui ne sont pas toujours complètement faux : il arrive souvent qu'il y ait de toute manière une liste d'attente.

Int. : *Y a-t-il des femmes sauveteurs ?*

B. D. : Oui. Il y en a souvent comme équipières. À Pornic, une femme est le patron de la vedette de sauvetage. Parmi les sauveteurs de plages elles sont nombreuses. Elles ont suivi les mêmes entraînements que les hommes et sont aussi compétentes.

Int. : *Comment se passe le renouvellement des instances ? On a l'impression à vous écouter que la direction de l'association est composée de notables de la Marine nationale.*

B. D. : Notre président actuel est ancien inspecteur général de la Marine, le précédent était ancien chef d'état-major. Ce sont effectivement des "notables" de la marine : ce sont les deux seuls qui ont cinq étoiles. Sous l'autorité du président on trouve trois inspecteurs qui ont chacun la charge d'une zone maritime. Chacun provient de l'un des trois grands aspects de la marine, la Marine nationale, la marine marchande et les affaires maritimes. On essaye de garder cette représentation. Cela permet de bien connaître l'ensemble du milieu marin. Le recrutement de ces personnalités se fait en pratique par cooptation : on cherche les gens qui "vont bien", qui ont les bonnes relations et la forme d'autorité qui convient. En général, il n'y a pas de difficultés : certaines personnes s'imposent naturellement à tous.

Honneur et reconnaissance

Int. : *Quels sont les rencontres, événements ou rituels qui permettent aux sauveteurs de se reconnaître entre eux ou de se sentir reconnus, notamment quand il n'y a pas de naufrages ?*

B. D. : Les naufrages ne sont pas très fréquents. Un équipage fait en moyenne une sortie par mois. Mais les sauveteurs se retrouvent autour de leur bateau un peu plus souvent, notamment pour en faire l'entretien courant, et une sortie d'entraînement. On peut noter ici que les sauveteurs touchent une très petite indemnité de quatre-vingts francs, dite de "casse-croûte", par sortie.

Ils se retrouvent aussi lors de cérémonies officielles. Par exemple dans chaque port il y a une fête du port ou une fête de la mer. Dans ces circonstances, l'équipage de sauvetage est à l'honneur. Ils ont d'ailleurs une tenue spécifique qui les rend très reconnaissables : un pantalon bleu, un tee-shirt ou un pull SNSM.

Au niveau de l'ensemble des membres, une revue trimestrielle établit des liens. Elle relate notamment les sorties les plus exceptionnelles. Cette revue est très lue, et il est clair que les sauveteurs aiment y apparaître. Elle tire à sept mille exemplaires dont cinq mille sont payés par des abonnés.

Enfin l'association décerne des diplômes de reconnaissance et des médailles de bronze, d'argent et de vermeil pour les actes particulièrement courageux. Chaque année une commission se réunit pour en décider l'attribution. Il arrive également qu'elle propose quelqu'un pour une décoration officielle comme le Mérite maritime, le Mérite national et même la Légion d'honneur.

Int. : *Est-ce que vous honorez vos donateurs ?*

B. D. : Pas particulièrement. Les adhérents reçoivent une carte. Les donateurs bienfaiteurs voient leurs noms publiés dans la revue et on leur fait quelques petites attentions lors de nos fêtes. Pour des dons ou legs importants, on donne parfois le nom souhaité par le donateur au canot construit grâce à lui.

Gratuité du sauvetage des vies, pas des biens

Int. : *Dans le sauvetage en montagne il y a de forts débats sur la question de la gratuité, notamment quand le sauvetage est provoqué par une imprudence évidente. Est-ce qu'il y a ce type de débat dans le sauvetage en mer ?*

B. D. : La gratuité du sauvetage des vies humaines en mer est un principe internationalement reconnu. On ne parle pas de le remettre en question. En revanche, le sauvetage des biens n'est pas encadré par ce principe. Or, en général on sauve les gens et leur bateau. Imaginons par exemple que nous allions au secours d'un bateau de plaisance qui a cassé son mât, avec six personnes à bord. Le sauvetage le plus simple pour tous consiste à remorquer le bateau et les gens dedans. On sauve alors les vies mais aussi les biens. Dans ces cas nous sommes habilités à demander une indemnisation selon un barème fixé par l'État, entre cinq cent et mille deux cents francs de l'heure suivant la taille des bateaux. On la demande au skipper ou au propriétaire. Nous n'avons pas de scrupule à le faire car le bateau est généralement assuré. Mais je vous avoue que nous avons quelquefois du mal à nous faire régler par des plaisanciers qui estiment que c'est à l'État de prendre en charge ces dépenses ! Il faut ici noter que ces sommes jouent un rôle non négligeable sur notre budget puisqu'elles s'élèvent à environ deux millions de francs par an.

Int. : *Y a-t-il des plaintes à l'occasion, par exemple, d'un sauvetage malheureux ou des conflits à l'occasion d'une coopération inefficace avec les autres organismes ?*

B. D. : Je ne crois pas qu'il y en ait tellement. Il y a bien sûr de temps en temps des rivalités d'hommes mais ça ne va pas plus loin. Nous n'avons pas de rivalités avec les gendarmes ou les autres intervenants possibles lors d'un sauvetage pour la raison simple que nous sommes tous sous l'autorité du CROSS qui gère l'ensemble. À son niveau, il y a eu de très rares procès. Ainsi, à la suite de la noyade d'un jeune homme, sa famille a porté plainte au motif que l'alerte aurait été donnée trop tard.

Concernant le sauvetage des biens, il y a eu quelques conflits. J'ai dit en effet que ce sauvetage était rémunéré. Sur ce marché, il y a des sociétés spécialisées, notamment les sociétés de remorqueurs. Elles interviennent normalement sur des bateaux de commerce beaucoup plus gros que ceux sur lesquels nous intervenons. Mais il arrive qu'on ait de petits accrochages avec eux. Par exemple, en Corse nous nous sommes accrochés avec quelqu'un qui écoutait la VHF et qui se précipitait pour arriver avant nous sur le bateau en difficulté quand il entendait le CROSS donner une alerte !

Présentation de l'orateur :

Bernard Denis : ancien commissaire de la Marine nationale puis contrôleur général des Armées, il a rejoint la SNSM en 1989 comme bénévole chargé de la revue "Sauvetage" et est actuellement vice-président de la SNSM.

Diffusion mars 1999