

RAPPORT AU PREMIER MINISTRE

sur *la pérennisation du modèle de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM)*

PRESENTE PAR

MME CHANTAL GUITTET

Députée du Finistère

1^{er} juillet 2016

Rapporteurs :

Bruno Baraduc, administrateur général des affaires maritimes

Jean-Jacques Morvant, administrateur en chef des affaires maritimes

Michel Rostagnat, ingénieur général des ponts, des eaux et des forêts

—

SYNTHESE

La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), association de la loi de 1901, occupe une place centrale dans l'organisation du sauvetage en mer en France dont elle assure près des deux tiers des interventions de secours effectuées par des moyens nautiques.

Son modèle, fondé sur le bénévolat et sur le principe de solidarité entre « gens de mer » hérités des premières sociétés de sauvetage, risque d'être remis en cause par les difficultés de financement de l'association dont les coûts ont fortement augmenté ces dernières années pour répondre aux exigences techniques du sauvetage en mer moderne.

Le budget annuel de la SNSM est aujourd'hui de 30 millions d'euros (M€), financé pour 30 % par des fonds publics et pour 70 % par des ressources privées. La subvention de fonctionnement de l'État qui a la responsabilité de la mission de sauvetage en mer, en vertu des conventions internationales qu'il a ratifiées (Solas 1974 et Hambourg 1979), est restée stable depuis une dizaine d'années à 2,2 M€¹, soit moins de 8 % du budget actuel de l'association.

Le risque sur les autres sources de financement est élevé du fait de l'incertitude sur le maintien des subventions des collectivités territoriales dans le cadre de la loi NOTRe, qui a supprimé la clause de compétence générale, et de la difficulté croissante à mobiliser les dons individuels et le mécénat d'entreprise.

Vu l'importance de la SNSM pour la mission de service public du sauvetage en mer, le Premier ministre m'a confié une mission sur la « pérennité du modèle de la SNSM » avec trois axes de réflexion : le renforcement des ressources issues du secteur privé ; le renforcement de la contribution des collectivités territoriales et leurs regroupements ; la politique de formation des bénévoles.

Après de nombreuses auditions avec l'ensemble des parties directement concernées par le sujet et un déplacement effectué sur les trois façades maritimes de métropole, des propositions peuvent être formulées visant à maintenir un modèle

¹ 2,3 millions d'euros étaient prévus en loi de finances initiale pour 2015 et 2016. La loi de règlement du budget 2015 fait état de crédits consommés à hauteur de 3,67 M€ en autorisations d'engagement et 2,17 M€ en crédits de paiement. La subvention à la SNSM a été complétée en cours d'année 2015 d'une subvention exceptionnelle d'investissement de 1,5M€. Compte tenu des délais liés aux chantiers de modernisation des moyens nautiques, aucun crédit de paiement n'a été payé en 2015 sur cette subvention exceptionnelle.

d'organisation du sauvetage, jugé très pertinent et peu coûteux pour les finances publiques et pour lequel il n'existe pas d'alternative crédible.

Elles ont rapport au financement, à la politique de formation des bénévoles et à la gouvernance de la SNSM, ainsi qu'à l'accompagnement par l'Etat de leur mise en œuvre.

En ce qui concerne le financement, il est proposé de mettre en place une « contribution-sauvetage » financée directement par les usagers de la plaisance et des loisirs nautiques. Cette contribution d'un montant individuel modeste aurait pour effet d'élargir l'assiette des contributeurs et de responsabiliser les usagers.

D'autres propositions consistent à inciter plus fortement les dons individuels dans le secteur de la plaisance et des loisirs nautiques qui est le premier bénéficiaire de l'action de la SNSM, ainsi que le mécénat d'entreprise. Ils représentent à eux deux plus de la moitié du financement de l'association.

Il est aussi suggéré une réduction des coûts par des économies sur le fonctionnement général et par une meilleure efficacité du dispositif opérationnel et technique, ainsi qu'une possible augmentation des recettes commerciales d'assistance maritime.

Ces propositions n'empêcheront pas la nécessité de relever la contribution de l'Etat à hauteur de 25 % d'un budget annuel de la SNSM stabilisé à 30 M€ soit 7,5 M€, par le biais de recettes fiscales affectées.

Deux propositions s'appliquent à la politique de formation de la SNSM. Elles visent à la reconnaissance de ses formations et de ses centres de formation par les dispositifs de la formation professionnelle.

Enfin, il est suggéré à la SNSM de revoir sa gouvernance avec un objectif de plus grande ouverture de l'association vers ses bénévoles actifs, ses financeurs publics et privés, ses grands partenaires et, plus généralement, ses membres donateurs.

*

* *

SOMMAIRE

	Pages
SYNTHESE.....	3
INTRODUCTION.....	9
I. LE MODELE FRANÇAIS DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER.....	10
A. LES GRANDS PRINCIPES DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER EN FRANCE	10
B. LE COUT ET LE FINANCEMENT GLOBAL DE LA MISSION DE SAUVETAGE EN MER EN FRANCE	11
C. LA PLACE DE LA SNSM DANS L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN FRANCE.....	12
D. LES BENEFICIAIRES DU DISPOSITIF FRANÇAIS DE SAUVETAGE EN MER.....	15
1. L'ENSEMBLE DES USAGERS DE LA MER	15
2. LES ASSUREURS SONT EGALEMENT DE GRANDS BENEFICIAIRES DU DISPOSITIF	15
3. L'ÉTAT LUI-MEME EST TRES FORTEMENT BENEFICIAIRE DE CETTE ORGANISATION	16
4. LES COLLECTIVITES TERRITORIALES LITTORALES LE SONT EGALEMENT	16
II. LA RECHERCHE D'UN FINANCEMENT PERENNE POUR LA SNSM.....	17
A. LA QUESTION DU BENEVOLAT	17
B. QUEL BESOIN DE FINANCEMENT POUR LA SNSM ?	18
C. QUELS RISQUES IDENTIFIES ?.....	19
D. LES PISTES DE REFLEXION POUR UNE PERENNISATION DU MODELE DE LA SNSM.....	20
1. L'AIDE DE L'ÉTAT	20
a. Le droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)	21
b. La fiscalité des permis plaisance	21
c. Le paiement du service d'immatriculation des navires de plaisance	22
d. La taxe sur l'éolien en mer	22
e. La taxe sur les jeux à bord des navires à passagers	22
f. Les redevances d'occupation du domaine public maritime.....	23
g. La fiscalité sur les contrats d'assurance de la plaisance	23

2. LES AIDES DES COLLECTIVITES TERRITORIALES.....	24
a. Subventions.....	24
b. Contribution-sauvetage obligatoire sur les amarrages dans les ports ou dans les mouillages organisés	25
3. LE FINANCEMENT PRIVE	26
a. Le financement volontaire par les donateurs individuels.....	26
i. La question des adhérents	26
ii. Les donateurs individuels issus de la plaisance	26
b. Une collecte organisée par les assureurs et les ports de plaisance.....	27
i. Par une action simplement incitative	27
ii. Un financement via les institutions sportives de la plaisance	29
c. Le financement par le mécénat d'entreprise	30
d. Le financement par les dons et legs	31
4. LES PRODUITS DE LA SNSM	31
III. LA POLITIQUE DE FORMATION DES BENEVOLES	34
A. LES FORMATIONS PROPOSEES PAR LA SNSM	34
1. LA FORMATION DES SAUVETEURS DE PLAGE	34
2. LA FORMATION DES SAUVETEURS EMBARQUES	35
B. PROPOSITIONS POUR UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE DE LA FORMATION DES BENEVOLES	36
1. LA RECONNAISSANCE DES FORMATIONS	36
a. Les métiers du sauvetage de plage	36
b. Les métiers du sauvetage en mer	36
2. PROFESSIONNALISATION ET COOPERATION	37
IV. RECAPITULATIF DES PRINCIPALES PROPOSITIONS POUR LA PERENNISATION DU MODELE DE LA SNSM	38
A. FINANCEMENT.....	38
B. FORMATION.....	39
C. GOUVERNANCE	39
D. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT	40
CONCLUSION	41
ANNEXES.....	43
I. LETTRE DE MISSION	44
II. BIBLIOGRAPHIE.....	46
III. LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES.....	47

IV. GLOSSAIRE.....	53
V. CARTE DES IMPLANTATIONS DE LA SNSM (SOURCE : SNSM)	54
VI. CHARTE DE PARTENARIAT DU DEPARTEMENT DU FINISTERE	55
VII. PROPOSITION DE LOI « SIRE »	61
VIII. PROPOSITION DE REDACTION DU CHAPITRE SUR LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC, OBLIGATIONS DE SECURITE, DU CAHIER DES CHARGES-TYPE DES PORTS DE PLAISANCE	63
IX. AIDE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES A LA SNSM EN 2015 (SOURCE : SNSM).....	64
X. PARANGONNAGE DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER A L'ETRANGER.....	66

INTRODUCTION

Durant la période 2005-2015, le budget de la SNSM a fortement augmenté à près de 30 millions d'euros par an (M€/an), tiré par la modernisation des équipements très coûteux et un renforcement très important de la formation des sauveteurs. Dans le même temps, la part du financement public a diminué pour ne plus représenter qu'environ un tiers du budget de l'association, compensée par une forte augmentation du financement privé, lequel est toutefois devenu aujourd'hui insuffisant et incertain.

Pour sa part, la subvention de fonctionnement de l'Etat à la SNSM est restée bloquée à 2,2 M€, soit moins de 8 % du budget actuel de l'association. Cette subvention a toutefois été exceptionnellement abondée en 2015 et 2016 d'une aide additionnelle de 1,5 M€ en investissement.

A titre de comparaison, jusqu'au début des années 2000, plus de la moitié du budget de la société de sauvetage provenait encore de fonds publics.

Les difficultés rencontrées pour le financement de la SNSM ont pu conduire certains responsables à émettre des doutes sur un modèle fondé sur le bénévolat et la gratuité des interventions.

La SNSM a fait l'objet en 2015 d'une évaluation globale de son dispositif opérationnel et technique par les inspections générales du ministère chargé de la mer (CGEDD et IGAM). La loi NOTRe et la loi sur l'économie bleue ont de leur côté introduit des dispositions favorables à la SNSM, à savoir la possibilité pour toute collectivité territoriale dotée de la compétence portuaire de l'aider et celle de lui affecter une partie de la taxe sur l'électricité éolienne en mer.

Après sa rencontre avec les sauveteurs en mer de la station de Boulogne-sur-Mer en marge du comité interministériel du 22 octobre 2015, le Premier ministre m'a confié, par lettre du 29 janvier 2016, une mission portant sur « la pérennisation du modèle de la SNSM ».

Il y souhaite que la réflexion soit approfondie selon trois axes : le renforcement des ressources issues du secteur privé ; le renforcement de la contribution des collectivités territoriales et de leurs regroupements ; la politique de formation des bénévoles.

Après une présentation du contexte global de l'organisation du sauvetage en mer en France, dans lequel il convient de placer la réflexion sur la SNSM, le présent rapport analyse plusieurs options de financement pérenne de l'association, puis présente une analyse de la politique de formation des sauveteurs, avant d'exposer ses préconisations en vue de la pérennisation du modèle de la société de sauvetage.

I. LE MODELE FRANÇAIS DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER

Avant de s'interroger sur les moyens d'un financement pérenne de la SNSM, il est nécessaire de situer le contexte dans lequel se place la réflexion, c'est-à-dire celui du modèle français de l'organisation du sauvetage en mer.

A. LES GRANDS PRINCIPES DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER EN FRANCE

Le sauvetage en mer est une mission de l'État. Elle relève d'une obligation internationale, en vertu de plusieurs conventions sur la recherche et le sauvetage en mer édictées sous l'égide de l'Organisation maritime internationale (OMI), et ratifiées par la France².

Les dispositions de ces conventions internationales sont mises en œuvre par un ensemble de textes législatifs et réglementaires qui définissent l'organisation du sauvetage en mer en France et en attribuent les différentes responsabilités³.

Le ministère chargé de la mer (ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer - MEEM) est responsable de l'organisation du dispositif de sauvetage en mer. Sa direction en charge de ce dossier est la direction des affaires maritimes (DAM).

À ce titre, la DAM exerce la tutelle des Centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (CROSS), chargés de la direction et de la coordination des opérations de sauvetage en mer sur l'ensemble des zones maritimes sous responsabilité française déclarées à l'OMI⁴. Elle agréé les organismes de secours et de sauvetage en mer et approuve l'implantation, les caractéristiques et les conditions d'utilisation des unités de sauvetage.

Dans le cadre plus général de l'action de l'Etat en mer (AEM), 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'action de l'Etat en mer est placée sous la responsabilité du Premier ministre, représenté par le Secrétaire général de la mer et, à l'échelon déconcentré, par les trois Préfets maritimes en métropole et par les Préfets, délégués du gouvernement pour l'AEM, outre-mer.

² *Convention internationale de 1974 relative à la sauvegarde de la vie humaine en mer (SOLAS 1974) ; convention internationale de Hambourg de 1979 sur la coopération internationale en matière de recherche et de sauvetage.*

³ *Art L5262-2 et L742-5 à L.742-10 du code de la sécurité intérieure ; décret 2004-112 du 6 février 2004 relatif à l'action de l'Etat en mer.*

⁴ *5 CROSS en métropole (Gris-Nez, Jobourg, Corsen, Etel, La Garde) et 2 outre-mer (Antilles-Guyane à Fort de France, La Réunion), auquel il faut ajouter les 2 centres de coordination et de recherche maritime de Nouvelle Calédonie (MRCC Nouméa) et de Polynésie française (MRCC Papeete).*

La responsabilité opérationnelle des opérations de sauvetage leur incombe. Cette responsabilité est déléguée aux directeurs de CROSS ou aux directeurs des centres de coordination de recherche maritime (MRCC) lorsqu'il n'y a pas de CROSS (Nouvelle Calédonie et Polynésie française).

Sur la bande littorale et dans la limite de 300 mètres à partir du rivage, les municipalités sont responsables de l'organisation des secours aux personnes⁵. Elles mettent en place les postes de surveillance et de secours de plage.

B. LE COUT ET LE FINANCEMENT GLOBAL DE LA MISSION DE SAUVETAGE EN MER EN FRANCE

Le sauvetage des personnes en mer est « gratuit » par convention internationale⁶ et aussi par usage, à la différence du sauvetage des biens ou « assistance maritime » qui est rémunéré.

La situation est différente pour le sauvetage en montagne, gratuit en dehors du domaine skiable des stations où les interventions de secours sont facturées.

Bien qu'aucun chiffre précis ne soit disponible, le coût global du sauvetage en mer en France peut être estimé par recoupements et par comparaison avec des pays étrangers de même niveau de prestations, à 160 M€/an^{7 8}.

Ce coût est financé à 55 % par l'argent public, principalement sur le budget du MEEM/DAM/ action « sauvetage en mer », par des subventions des collectivités territoriales et par la participation aux opérations de secours des moyens navals et aériens des administrations (Marine, Douanes, Sécurité civile, Gendarmerie...). Les 45 % restant sont financés par de l'argent privé.

Sur ces 45 %, 31 % le sont par des apports en nature de la SNSM et par des ressources privées qu'elle collecte, ainsi que par la valorisation de l'action de ses bénévoles.

Le solde, environ 14 %, correspond à l'intervention de l'ensemble des moyens privés (les « navires sur zone ») mobilisés à leurs frais, au titre de l'obligation de secours aux personnes en détresse en mer, à la demande des CROSS.

⁵ La responsabilité du maire est fondée sur l'article L2213.23 du code général des collectivités territoriales. Le secours aux navires reste de la responsabilité de l'État.

⁶ La convention de Bruxelles de 1910, puis celle de Londres de 1989 fixent le principe de l'obligation et de la gratuité de l'assistance aux personnes en danger de se perdre en mer.

⁷ Dont valorisation SNSM 50, dispositif sauvetage Etat 40, interventions moyens nautiques et aériens des administrations 35, valorisation interventions spontanée des moyens privés 25, autres 10.

⁸ 165 M€ en Espagne, 182 M€ au Royaume-Uni (rapport CGEDD - IGAM)

Ce dispositif est très peu coûteux, du fait principalement de l'activité des bénévoles de la SNSM. Et il est particulièrement intéressant pour l'Etat qui, sans la SNSM, devrait abonder le budget annuel du MEEM dédié à l'action sauvetage en mer, d'environ 40 M€, hors reprise du capital de la société (source DAM).

Pour des raisons budgétaires, le ministère de la mer a d'ailleurs dû abandonner depuis longtemps le dispositif très coûteux des patrouilleurs de sauvetage en alerte permanente qu'il avait mis en place dans les années 1980 sur les différentes façades maritimes (vedettes de *type G* à double équipage).

L'action de la SNSM permet à l'Etat de réaliser une économie substantielle pour les finances publiques, de plusieurs dizaines de millions d'euros par an.

C. LA PLACE DE LA SNSM DANS L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN FRANCE

La SNSM, association de droit privé (loi de 1901) reconnue d'utilité publique, a été créée en 1967 par fusion de la société centrale de sauvetage des naufragés et de la société des hospitaliers sauveteurs bretons.

Son modèle est fondé sur le bénévolat et sur le principe de solidarité entre les gens de mer hérité des premières sociétés de sauvetage, préexistantes depuis le milieu du 19^{ème} siècle⁹.

Seule société de sauvetage agréée par l'État, la SNSM bénéficie d'une quasi-délégation de service public¹⁰ et tient une place centrale dans l'organisation du sauvetage en France dont elle assure près des deux-tiers des interventions de secours en mer coordonnées par les CROSS, effectuées par des moyens nautiques¹¹.

Cette position peut d'ailleurs créer une ambiguïté aux yeux du grand public qui assimile souvent les moyens et les membres de la SNSM au « service public ». Cette confusion est entretenue par le nom même de *société nationale* de...

Or, il est important de rappeler, quelque étroit que soit le lien opérationnel entre la SNSM et l'État, responsable du sauvetage en mer, que les « sauveteurs en mer », selon l'appellation privilégiée désormais par l'association, sont tous des bénévoles.

La SNSM contribue par ailleurs très largement à la sécurisation des zones de plage sous responsabilité communale, en proposant aux municipalités les

⁹ *La société centrale de sauvetage des naufragés (1865) et la société des hospitaliers sauveteurs bretons (1873).*

¹⁰ *Ses moyens sont mis en œuvre directement par les CROSS comme des moyens de service public.*

¹¹ *En 2014, les moyens de la SNSM ont représenté 67 % des moyens nautiques engagés dans le bilan annuel des CROSS qui coordonnent les opérations de secours en mer. Ils ont réalisé 3 488 interventions pour secourir 5 957 personnes en difficulté.*

sauveteurs saisonniers qu'elle forme, entraîne, équipe et encadre dans ses centres de formation et d'intervention (CFI).

La SNSM assure ainsi la surveillance et la sécurité du tiers des postes de plage installés sur le littoral français¹².

Pour remplir cette mission de sauvetage en mer et sur le littoral, la SNSM est organisée en 187 stations permanentes dont 168 en métropole et 19 outre-mer¹³. Elle dispose d'un pôle national de formation (PFN) à Saint-Nazaire pour les sauveteurs en mer et de 32 centres de formation et d'intervention (CFI) répartis sur l'ensemble du territoire national, pour les sauveteurs de plage.

La SNSM compte 8 000 membres bénévoles actifs dont 5 700 sauveteurs¹⁴, 800 formateurs et 1 200 autres bénévoles actifs dans les stations et les CFI. Elle emploie 70 salariés (60,5 ETP) au siège, au pôle de formation de Saint-Nazaire et à l'atelier de soutien technique de Saint-Malo.

Elle a investi un important capital matériel en installations à terre et surtout en navires, avec une flotte de 400 moyens nautiques allant du jet-ski au canot tout temps de 17 mètres. Ce capital est valorisé à 106 M€ dans le bilan de la société en 2014.

Son « investissement immatériel » en formation est également très important. La formation est destinée aux 4 400 sauveteurs embarqués et aux 1 300 sauveteurs de plage dont 500 nouveaux sauveteurs formés chaque année. Ces derniers servent en moyenne trois saisons sur les plages. Nombre d'entre eux s'engagent ensuite comme sauveteurs en mer.

Pour 2014, le budget d'exploitation de la SNSM a été de 19,4 M€ auquel s'est ajouté un budget d'investissement de 7,6 M€.

Mais la contribution réelle de la SNSM à la mission du sauvetage en mer est bien supérieure si l'on tient compte des ressources non comptabilisées telles que les apports en nature des ports qui peuvent être estimés à 3 M€¹⁵ chaque année et surtout la valorisation de l'action de ses bénévoles en interventions et entraînements à la mer, en formation, et pour le fonctionnement général de

¹² La SNSM a fourni en 2015, 1 323 sauveteurs de plage qui ont armé 240 postes de secours sur 139 communes littorales.

¹³ La SNSM est présente dans les collectivités d'outre-mer et en Nouvelle-Calédonie. En Polynésie française, une société organisée sur le même principe, la fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer (FEPSM), a été récemment créée et agréée.

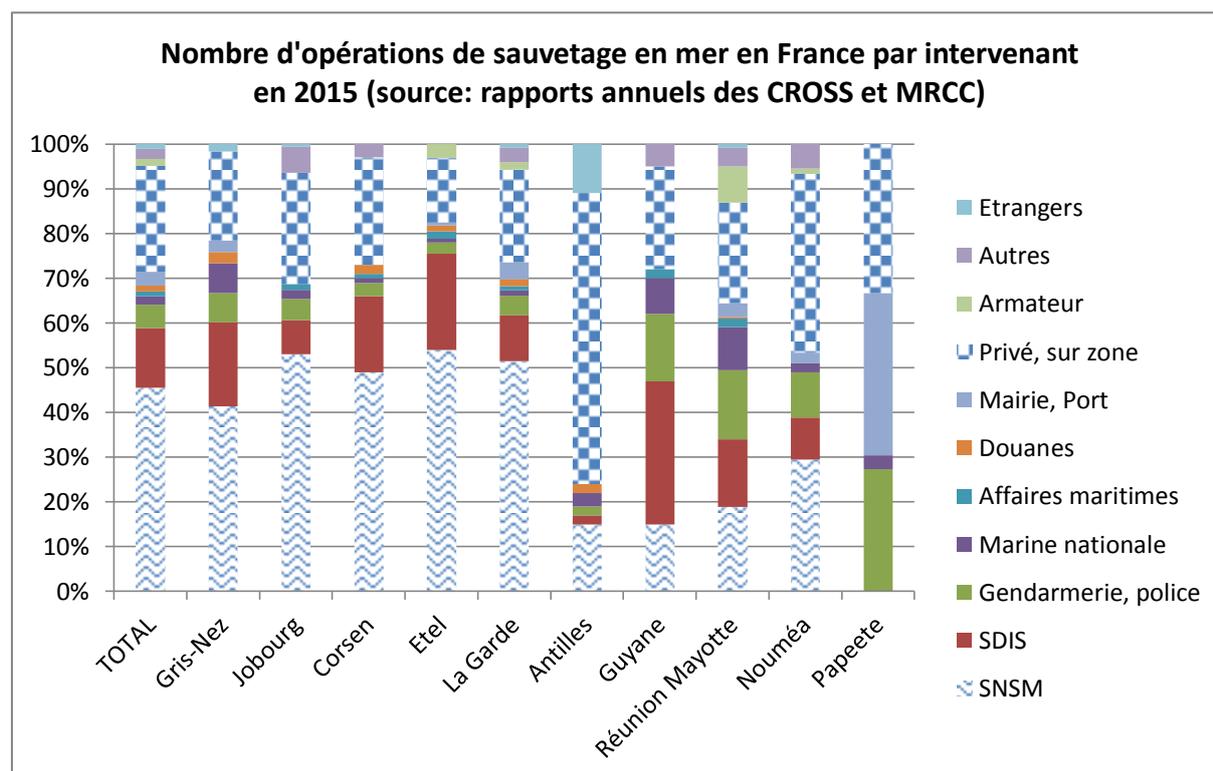
¹⁴ 4 400 sauveteurs embarqués bénévoles et 1 300 sauveteurs de plage détachés pour assurer la sécurité des plages en saison estivale, sous l'autorité des maires.

¹⁵ Les apports en nature constitués principalement de la gratuité des places et des services dans les ports peuvent être estimés à environ 10 000 € par station et CFI.

l'association dont la collecte des fonds. Cette valorisation peut être estimée à 17 M€ par an¹⁶.

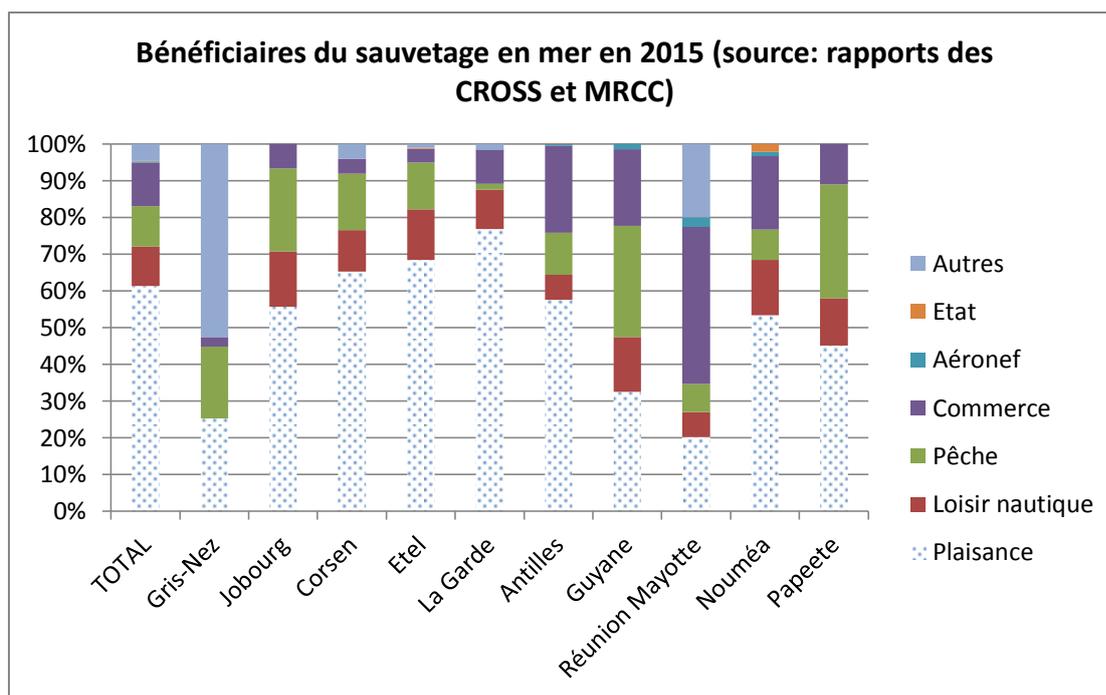
Ainsi, la contribution globale annuelle de la SNSM à la mission de sécurité et sauvetage en mer et sur le littoral, peut-elle être valorisée à hauteur de 50 M€/an.

La place de la SNSM est donc essentielle dans l'organisation du sauvetage en mer en France et il n'existe pas aujourd'hui d'alternative crédible à cette organisation¹⁷. Selon les préfets maritimes des trois régions, sans la SNSM, l'État serait dans l'incapacité d'assurer sa mission de service public du sauvetage en mer.



¹⁶ La valorisation du bénévolat de la SNSM a été estimée comme suit : 1) bénévolat hors intervention (fonctionnement général de l'association, vie des stations, formation, maintien en capacité des moyens, collecte des ressources etc.): 7 324 H X 4 h/s X 50 s/an X 10 €/hH = 14 648 000 €/an ; 2) interventions en mer: sauvetage 3 552 i/an X 22,25 hH/i = 79 565 hH/an + entraînements 48 750 hH/an = 128 315 hH/an X 20 €/hH = 2 566 300 €/an. Total 1+2 = 17 214 300 €/an.

¹⁷ La SNSM a fait l'objet d'une évaluation globale dans le cadre d'une mission confiée par le ministre chargé de la mer au CGEDD et à l'IGAM (rapport CGEDD n°010217-01-01, IGAM n°2015-148).



D. LES BÉNÉFICIAIRES DU DISPOSITIF FRANÇAIS DE SAUVETAGE EN MER

1. L'ensemble des usagers de la mer

Ils bénéficient collectivement d'une organisation des secours en mer efficace et individuellement, en cas de besoin, des prestations de secours gratuites ou d'assistance bon marché mises en œuvre par l'Etat avec le concours majoritaire des moyens de la SNSM.

Parmi eux, les plaisanciers et les usagers des loisirs nautiques sont en majorité. Ils représentent en effet près de 80 % des interventions coordonnées par les CROSS, dont plus de la moitié sont assurées par des moyens nautiques de la SNSM¹⁸. Pour autant, les plaisanciers ne contribuent que très faiblement au financement du dispositif de sauvetage¹⁹.

2. Les assureurs sont également de grands bénéficiaires du dispositif

Les assureurs bénéficient d'un allègement des conséquences financières du risque maritime qu'ils assurent, que ce soit au titre des personnes ou des biens.

Les assistances de navires, même lorsque ceux-ci sont assurés, ne sont pas toujours facturées par les sauveteurs bénévoles. Et lorsqu'elles le sont et donnent

¹⁸ En 2015, sur les 3 552 assistances à la plaisance coordonnées par les CROSS, 51 % (1 827) ont été réalisées par un moyen de la SNSM (source DAM).

¹⁹ Il n'y aurait que 50 000 plaisanciers sur les 65 000 donateurs individuels de la SNSM, soit moins de 5 % du public cible de 1 million de plaisanciers (source SNSM).

lieu à recouvrement, c'est à un prix forfaitaire très inférieur au prix du marché ou au coût réel de l'intervention qui n'est pas pris en compte par la SNSM²⁰.

3. L'État lui-même est très fortement bénéficiaire de cette organisation

L'avantage budgétaire pour l'État, du fait de la participation de la SNSM à la mission de secours en mer, peut être estimé autour de 97,5 M€/an²¹.

4. Les collectivités territoriales littorales le sont également

Par son action, la SNSM participe largement à la sécurisation des activités de loisirs nautiques dont la responsabilité incombe aux collectivités territoriales littorales. Cette démarche procure à ces dernières un avantage d'image et un intérêt pour l'économie locale.

A contrario, on peut considérer que l'absence de prise en charge du risque pour la pratique de ces activités aurait un coût certain pour l'économie touristique.

²⁰ Les assurances mutualistes (MACIF, MAIF, SAMBO) l'ont bien pris en compte en soutenant financièrement et de façon volontaire la SNSM.

²¹ Evaluation du coût d'intervention de moyens publics, beaucoup plus coûteux, en l'absence des moyens de la SNSM (6500 heures d'intervention par an X 15 000 €/h prix moyen = 97,5 €/an).

II. LA RECHERCHE D'UN FINANCEMENT PERENNE POUR LA SNSM

A. LA QUESTION DU BENEVOLAT

Dans la réflexion sur la pérennité du modèle de la SNSM, la question du bénévolat constitue un préalable.

L'engagement bénévole est à la base du sauvetage en mer depuis l'origine des sociétés de sauvetage. Or, si la démographie des sauveteurs en mer a évolué, allant du monde professionnel maritime forgé sur la solidarité des gens de mer, vers des acteurs plus divers de la société civile, principalement des navigateurs de plaisance, le modèle d'engagement bénévole des sauveteurs en mer est resté identique. Il fonde les valeurs de la SNSM, faites de dévouement, de courage et d'engagement au service des personnes en danger en mer.

À titre comparatif, ce modèle est très différent de celui des pompiers volontaires qui sont rémunérés pour leurs interventions et qui s'appuient sur une structure professionnelle²².

Avec 70 membres salariés pour 8 000 bénévoles, la SNSM reste très proche, dans son modèle, des premières sociétés de sauvetage.

Mais le sauvetage en mer lui-même a changé. Il est devenu plus technique, il s'adresse à une population de plaisanciers plus exigeante que celle des « gens de mer ». Il est nécessairement plus « professionnel » dans sa mise en œuvre. Il nécessite des équipements et des moyens d'intervention de haut-niveau technique, et plus de formation. Il est beaucoup plus coûteux.

Interventions, entraînements, formation, collecte de fonds, le bénévolat à la SNSM est aussi devenu très exigeant²³. Une certaine lassitude a pu être exprimée par les sauveteurs rencontrés lors de mes déplacements, face à l'obligation de consacrer un temps supplémentaire à la collecte de fonds, au-delà de leur engagement opérationnel. Malgré cela, les 50 présidents de stations rencontrés n'ont pas signalé de difficultés de recrutement pour le moment. Mais tous ont souligné la pression qui pesait sur les sauveteurs, de façon sans doute plus forte que par le passé. Et ils n'ont pas exclu qu'il soit plus difficile à l'avenir de composer, former et conserver les équipages.

Dans ce contexte, des mesures de soutien aux bénévoles de la société de sauvetage seraient utiles. On pense à la reconnaissance des formations, que nous verrons plus loin dans le rapport, et à la proposition de loi²⁴ présentée par mon

²² Il y a en France 200 000 pompiers volontaires et 40 000 pompiers professionnels.

²³ A titre d'exemple, le CTT de la Ciotat effectue 50 sorties en interventions dans l'année et 50 autres en entraînement, auxquelles chaque bénévole ajoute en moyenne 1 semaine de formation au PFN.

²⁴ Annexée.

collègue Fernand Siré qui vise à accorder aux Sauveteurs en Mer une validation de trimestres au titre du calcul des droits à la retraite et une bonification de leurs cotisations retraite.

Mais la moindre des obligations, pour maintenir ce bénévolat irremplaçable du sauvetage en mer²⁵, est bien de fournir aux sauveteurs un environnement opérationnel de qualité en équipements, en moyens d'intervention et en formation. Ce qui nécessite de résoudre la question du financement pérenne de l'association, sans leur laisser cette responsabilité supplémentaire.

B. QUEL BESOIN DE FINANCEMENT POUR LA SNSM ?

Le budget prévisionnel de la SNSM en 2016 s'élève à 27,491 M€²⁶. Il est financé à hauteur de 24 %²⁷ par des subventions publiques. Le complément provient de sources privées (contributions citoyennes volontaires sous forme de dons individuels, mécénat d'entreprises, legs) et des produits de la SNSM, pour l'essentiel l'assistance maritime.

La SNSM devra faire face au cours des prochaines années à des dépenses en augmentation en investissement et en formation. Elle devra procéder à un renouvellement important de sa flotte dont une part importante atteint les 30 ans d'âge, notamment sa flotte de canots tout temps (CTT)²⁸, et elle devra accentuer son effort de formation.

Les données fournies à la mission montrent l'ampleur des besoins. Pour moderniser sa flotte, mais aussi ses stations et son matériel, la SNSM prévoit un programme d'investissement corporel à l'horizon 2025 de 9 M€/an en moyenne, dont 5,6 M€/an dans les moyens nautiques. Le besoin en formation, enjeu majeur pour l'association compte tenu du nouveau profil des bénévoles et de l'évolution technique du sauvetage en mer, est très important. Il s'agit en effet de former 1 600 patrons, 2 500 canotiers, 3 700 secouristes, 1 000 nageurs de bord et 800 plongeurs²⁹. La SNSM a anticipé le doublement de son budget de formation des sauveteurs embarqués qui pourrait passer au cours des prochaines années de 1,2 à 2,5 M€/an.

²⁵ La rémunération des interventions sur le modèle des pompiers volontaires coûterait environ 4 M€/an à la SNSM.

²⁶ Source : SNSM pour la mission.

²⁷ 6,562 M€, compte tenu d'une anticipation de baisse des subventions versées par les collectivités territoriales de 0,697 M€ et de 1,500 M€ de la subvention de l'Etat. Si ces contributions restent au niveau antérieur, le taux de financement public remonte à 32 %.

²⁸ Sur la période 2016-2020, 11 CTT et 15 V2 atteindront l'âge de 30 ans. Le reste de la flotte des CTT (29 unités) l'atteindra entre 2021 et 2033.

²⁹ Rapport CGEDD-IGAM de 2015.

Compte tenu de l'inflation parfaitement plausible des grands postes d'investissement, il a été jugé raisonnable d'évaluer un budget en dépense de la SNSM stabilisé à 30 M€/an pour les prochaines années.

L'ajustement par rapport à un éventuel besoin de financement supplémentaire, si jugé nécessaire par la SNSM, pourrait venir de ressources complémentaires plus aléatoires collectées par l'association ou par des économies à réaliser sur son fonctionnement général et par la recherche d'une plus grande efficacité de son modèle opérationnel et technique (préconisé par le rapport CGEDD-IGAM déjà cité)³⁰.

C. QUELS RISQUES IDENTIFIÉS ?

Les risques identifiés sur le financement de la SNSM sont multiples. Ils proviennent :

- de la diminution des financements publics avec la baisse tendancielle de la subvention de fonctionnement de l'État et le désengagement perceptible des collectivités territoriales ;
- de la fin des gros partenariats de mécénat dont le renouvellement n'est pas garanti³¹ et de la difficulté pour la SNSM de rechercher de nouveaux mécènes ;
- de l'aléa des dons et legs dont la forte baisse a été enregistrée en 2015 ;
- de la stagnation à un faible niveau du nombre des donateurs individuels (65 000), malgré des efforts importants engagés pour leur mobilisation depuis plusieurs années.

Dans ce contexte, la SNSM prévoit des difficultés croissantes de financement de son budget et craint de ne pas pouvoir financer le renouvellement de sa flotte de canots tout temps.

Or ce risque budgétaire n'est pas compatible avec l'obligation d'assurer la continuité du service public de sauvetage en mer. Déjà, un certain nombre de stations sont placées dans une grande difficulté de fonctionnement, en particulier dans les Outre-mer où la situation est particulièrement préoccupante comme l'ont très bien souligné les élus de Polynésie, de la Réunion, de Mayotte, de la Guadeloupe et de la Guyane (dont la vedette a été retirée du service pour « vétusté » et n'a pas pu être remplacée faute de financement)³².

³⁰ Dans le choix des moyens nautiques, l'accent est mis sur l'implantation des stations et la mutualisation des ressources. Ainsi en 2015, 13 stations ont effectué plus de 50 interventions et 17 moins de 5 interventions ; 25 stations disposaient d'une réserve supérieure à 300 k€ et 56 d'une réserve inférieure à 10 k€.

³¹ Cas en particulier du mécénat de Total qui arrivera en 2018 à échéance de 10 années de partenariat avec la SNSM.

³² Les élus des Outre-mer ont été rencontrés par téléconférence.

Il est également difficilement compatible avec la politique d'investissement indispensable au maintien à niveau des équipements de la SNSM, qui nécessite une vision à long terme et un engagement pluriannuel.

D. LES PISTES DE REFLEXION POUR UNE PERENNISATION DU MODELE DE LA SNSM

Pour des raisons liées à la raréfaction des financements publics mais aussi pour la préservation du modèle auquel elle est légitimement attachée, fondé sur le bénévolat et la gratuité du secours en mer, la recherche d'un financement pérenne pour la SNSM doit être principalement orientée vers la mobilisation de ressources privées.

Cette proposition qui fait partie de la lettre de mission du Premier ministre a été appuyée par la plupart des personnes rencontrées, par les membres de l'association et par la direction de la SNSM.

Néanmoins, au regard de la responsabilité de l'État sur la mission de sauvetage en mer, le retour et le maintien d'une contribution de l'État à un niveau acceptable paraît tout autant nécessaire. Ce niveau acceptable serait de l'ordre du quart du budget d'exploitation de l'association.

L'effort envisagé pour l'État est donc conséquent par rapport à son niveau actuel mais il reste raisonnable au regard du coût global de la mission et surtout du risque encouru par l'État en cas de défaillance de la société de sauvetage.

La part de l'aide de l'État doit être relevée à un niveau en relation avec sa responsabilité sur la mission de sauvetage en mer. Et il faut convaincre les collectivités territoriales de l'intérêt qu'elles ont, pour l'attractivité de leurs territoires, à maintenir leurs subventions.

On passera en revue, dans les pages qui suivent, les solutions de financement envisageables, sans préjudice à ce stade de leur plus ou moins grande pertinence.

Toutes les mesures de financement public évoquées ci-dessous bénéficieraient bien entendu à toutes les sociétés de sauvetage en mer agréées par l'État³³.

1. L'aide de l'État

L'aide de l'État au financement de la SNSM repose aujourd'hui presque exclusivement sur la subvention habituelle de fonctionnement de 2,2 M€ versée par

³³ Actuellement, il s'agit uniquement la SNSM et de la FEPSM en Polynésie française.

la DAM, abondée exceptionnellement d'une subvention d'équipement de 1,5 M€ en 2015, reconduite en 2016 pour 1,4 M€.

Il serait justifié que cette aide soit portée à un niveau en rapport avec la responsabilité de l'Etat dans la mission de sauvetage en mer. J'estime qu'un ratio raisonnable serait d'environ un quart du budget d'exploitation de la société de sauvetage, soit de l'ordre de 7,5 M€/an, ce qui est difficilement envisageable dans le cadre du budget actuel de la DAM³⁴.

Mais outre ce montant, il serait compréhensible que la sécurité de l'activité de la plaisance et des loisirs nautiques soit financée, en partie, directement par ses usagers, via des recettes affectées, plutôt que par l'ensemble des citoyens sur le budget général de l'Etat.

Plusieurs possibilités de recettes en lien direct avec l'activité de plaisance pourraient être utilisées en ce sens. Nous en analysons quelques-unes ici-même

a. Le droit annuel de francisation et de navigation (DAFN)

Le DAFN est la première et la plus légitime d'entre elles. Cette taxe qui s'applique aux navires de plaisance de plus de 7 mètres rapporte environ 53 M€/an à l'Etat. Elle est déjà affectée pour l'essentiel (37 M€) au Conservatoire du Littoral et à la Région Corse (5 M€), et plus récemment au financement du recyclage des navires de plaisance.

Sans remettre en cause ces choix, il est légitime d'imaginer qu'une partie de son montant disponible pourrait servir à la sécurisation de l'activité de la plaisance.

Sans augmentation d'un droit jugé élevé, auquel les associations de plaisanciers se sont déclarées hostiles, l'assiette de la taxe pourrait sans doute être révisée pour un meilleur rendement et permettre le financement de la société de sauvetage en mer. Cette affectation serait mieux comprise des plaisanciers qui la payent et qui bénéficieraient en retour du service de sauvetage.

b. La fiscalité des permis plaisance

Elle rapporte chaque année environ 10 M€ sous forme de timbres fiscaux³⁵. Cette taxe, dont le prélèvement sera bientôt dématérialisé par l'emploi de timbres fiscaux électroniques, pourrait très légitimement servir au financement du sauvetage en mer.

³⁴ Le budget de « l'action sauvetage » de la DAM est lui-même de l'ordre de 7 M€/an.

³⁵ En 2015 : 75 960 option côtière X 108 € = 8 203 680 € + 3 450 extension hauturière + 9 100 duplicatas + 2 400 délivrances par équivalences.

c. Le paiement du service d'immatriculation des navires de plaisance

Ce service est assuré aujourd'hui gratuitement par l'administration, pour les navires de moins de 7 mètres et les véhicules nautiques à moteurs (VNM) de plus de 90 kW, non assujettis au DAFN. Ils représentent plus de 60 % des immatriculations.

La facturation du service pourrait être envisagée, sous forme d'un timbre fiscal électronique comme pour les permis plaisance, et son produit, de l'ordre de 2 M€, pourrait être reversé à la SNSM³⁶. La mise en place du nouveau *titre unique de circulation*, qui va être mis en place en remplacement de l'acte de francisation et de la carte de circulation actuels, pourrait en offrir l'opportunité.

Hors plaisance, une contribution fiscale au financement de la sécurité des activités maritimes par le secteur au sens plus élargi pourrait également être envisagée.

d. La taxe sur l'éolien en mer

Dans le cadre de la discussion budgétaire, il a d'ores et déjà été décidé que le produit de la taxe sur les éoliennes maritimes, prévue à l'article 1519C du code général des impôts, qui sera affecté au fonds national de compensation de l'énergie éolienne en mer, sera affecté à hauteur de 5 % au profit de la SNSM. Cette mesure devrait rapporter 2,2 M€/an à l'association après mise en production du programme actuel à l'horizon 2020 ou 2022³⁷.

e. La taxe sur les jeux à bord des navires à passagers

L'article 12 de la loi sur l'économie bleue autorise l'installation de casinos sur les navires à passagers sous pavillon français. De la même façon que pour la « taxe éoliennes », une partie de la fiscalité s'y rapportant pourrait revenir à la société de sauvetage.

Au vu de l'activité concernée, le rapport de cette taxe devrait, dans un premier temps, être limité pour l'État autour de 3 M€/an³⁸.

³⁶ Sur la base d'un tarif de 40 € par navire neuf et de 20 € par mutation de propriété, ce service pourrait rapporter 2 M€/an pour 10 000 immatriculations et 80 000 mutations de propriété.

³⁷ Pour rappel, la taxe est assise sur le nombre de mégawatts (MW) installés dans chaque unité de production. Son tarif est fixé à 14 813 €/MW installé. Elle devra être acquittée par les exploitants des installations. Les parcs complets seront de 500 MW chacun, 3 000 MW sur 6 parcs complètement installés en principe en 2020 ou 2022. Cela représentera pour la SNSM environ 2,2 M€/an, avec une montée progressive entre 2019 et 2022.

³⁸ On dénombre 5 opérateurs concernés : la Compagnie du Ponant (seul croisiériste battant pavillon français) et 4 compagnies de ferries (BAI Brittany ferries ; DFDS Seaways ; la Méridionale et Corsica Ferries). Sur la base d'un comparatif avec 5 « petits » casinos (3 M€/an de produit brut des jeux par casino), cela représenterait chaque année :

- 3 M€ environ pour le prélèvement au profit de l'État ;
- 1 M€ environ pour le prélèvement pour les organismes de sécurité sociale ;
- 1 M€ pour le prélèvement « communal ».

f. Les redevances d'occupation du domaine public maritime

Enfin, parmi les redevances de l'Etat sur l'occupation du domaine public maritime, certaines peuvent être considérées en rapport avec l'activité de la SNSM : les plages (6,4 M€/an), les mouillages (3,3 M€/an), les extractions en mer (2,7 M€/an), les éoliennes et les cultures marines³⁹.

Hormis les éoliennes déjà citées et les cultures marines d'un faible rapport, une part de ces redevances pourrait être affectée à l'activité de la SNSM au titre de la mission de sécurité qu'elle assure, notamment pour les plages et les mouillages. Cette mesure pourrait apporter à la SNSM au moins 1 M€/an.

g. La fiscalité sur les contrats d'assurance de la plaisance

Une attention particulière peut être portée sur la fiscalité sur les contrats d'assurance de la plaisance et des loisirs nautiques. Cette fiscalité, incluant la location, pourrait fournir un support légitime pour financer la sécurité de ces activités, sous forme d'une taxe additionnelle dédiée au financement du sauvetage en mer.

Pour être équitable, mais aussi par mesure plus générale d'ordre public, il conviendrait qu'une telle mesure s'accompagne d'une obligation d'assurance pour tous les navires et engins de plaisance immatriculés. Elle devrait comporter, outre la clause de garantie minimale de responsabilité civile, une clause obligatoire d'assistance maritime, sans exclusion de distance⁴⁰.

Sur la base d'une taxe additionnelle de 1 % à la taxe actuelle de 19 % sur les contrats d'assurances, cette mesure pourrait rapporter 2,5 M€ à la société de sauvetage⁴¹. Elle aurait par ailleurs un effet mécanique d'augmentation des recettes d'assistance maritime du fait de l'amélioration du recouvrement des prestations.

Une disposition alternative pourrait venir d'une contribution sauvetage obligatoire d'un montant forfaitaire de 10€, prélevée sur chaque contrat d'assurance à la plaisance. Sur la base de 600 000 contrats (assurance navires obligatoire), cette mesure rapporterait 6 M€/an.

³⁹ Rapport IGF / CGEDD / CGAAER sur les redevances d'occupation du domaine public maritime, mai 2014.

⁴⁰ Certaines assurances prévoient une mise en œuvre de cette garantie uniquement au-delà des premiers milles, ce qui est un non-sens dans la mesure où les deux tiers des interventions se situent à l'intérieur de la zone d'exclusion.

⁴¹ Le chiffre d'affaire actuel des contrats d'assurances des navires de plaisance est de 125 M€/an. L'obligation d'assurance pour tous les navires immatriculés actifs et l'application de la mesure à l'ensemble des contrats d'assurance des loisirs nautiques, y compris la location de navires et engins nautiques, pourrait en doubler l'assiette.

Récapitulatif des ressources fiscales générées par l'activité de plaisance pouvant être affectées au financement de la SNSM (hors éolien en mer reporté au-delà de 2020) :

- Participation DAFN :	5 M€
- Permis plaisance :	10 M€
- Service d'immatriculation :	2 M€
- Participation taxe casinos en mer :	0,3 M€
- Participation redevances domaine public maritime:	1 M€
- Contribution-sauvetage sur les contrats d'assurances	2,5 à 6 M€
Total	20,8 à 24,3 M€/an

L'utilisation d'une partie seulement de ces taxes couvrirait de façon pérenne et au niveau souhaitable la contribution de l'Etat au financement de la SNSM.

Les sommes collectées au-delà de 5 M€ pourraient venir en déduction de la subvention de fonctionnement habituelle versée à la SNSM par le MEEM/DAM à son niveau actuel de 2,2 M€/an.

2. Les aides des collectivités territoriales

a. Subventions

L'aide des collectivités territoriales est essentielle pour les investissements de la SNSM. Selon la clé adoptée par l'association, elle doit représenter la moitié du financement pour que celui-ci puisse être réalisé (25 % de la Région et 25 % du Département).

Certaines collectivités participent également au fonctionnement des stations.

Avec la loi NOTRe, la SNSM a obtenu le maintien de la compétence des collectivités territoriales pour ces financements. Si cette compétence devait être limitée aux collectivités qui ont conservé une compétence portuaire⁴², toutes auraient néanmoins la possibilité d'intervenir au titre de la compétence générale de solidarité.

⁴² Cette question n'a pas pu être tranchée de manière certaine.

En 2014, les subventions des collectivités territoriales ont représenté 2 M€⁴³.

Le Conseil général du Finistère a, le premier, contractualisé son aide dans le cadre d'une « convention pluriannuelle de partenariat » sur la période 2015-2018, fondé sur la sécurité maritime comme vecteur d'attractivité de son territoire. Il a ainsi versé 462 505 € à la SNSM au titre des deux premières années de la convention.

Il a été suivi par la Région Bretagne.

Ce mode de partenariat contractualisé, qui est particulièrement adapté au financement des investissements de la SNSM et aux aides des collectivités territoriales, doit être encouragé.

Les deux collectivités qui le pratiquent aujourd'hui, et qui ont l'intention de poursuivre en ce sens, peuvent avoir un rôle d'information et d'appui à leurs homologues.

Il a par ailleurs été souligné, lors des entretiens avec les élus des collectivités territoriales, que ces aides ne devraient pas être limitées aux seules collectivités du littoral, dans la mesure où les loisirs nautiques sont pratiqués par 13 millions d'utilisateurs de toutes origines géographiques.

b. Contribution-sauvetage obligatoire sur les amarrages dans les ports ou dans les mouillages organisés

Une participation des plaisanciers au financement du sauvetage pourrait également être mise en place à partir d'un prélèvement systématique par les ports de plaisance d'une contribution sauvetage sur les contrats d'amarrage à flot ou sur les places à sec, ou encore sur les amarrages en mouillages organisés.

Cette mesure ne pourrait relever que des délibérations des collectivités agissant en tant qu'autorités portuaires.

Elle serait donc difficile à organiser et à généraliser sur l'ensemble des ports, ce qui conduit à suggérer une disposition d'ordre général, sous la forme d'un cahier des charges type avec un chapitre sur la sécurité qui pourrait comporter un certain nombre de mesures dont l'obligation de mettre à disposition gratuitement des places à quai (et un local) pour la société de sauvetage agréée lorsqu'elle est présente dans le port ou le versement d'une somme équivalente dans le cas contraire ; le prélèvement d'une contribution-sauvetage sur les contrats d'amarrage (ou les places à sec, ou les places au mouillage) ; le prélèvement d'une contribution de même type sur les droits de nuitée en escale.

⁴³ Régions 0,229 M€, Départements 0,679M€, Communes 1, 088 M€ (source rapport annuel 2014 de la SNSM).

Sur la base d'un montant forfaitaire de 10 € pour les contrats d'amarrage et 1 € pour la taxe de passage, cette mesure pourrait rapporter 2 M€⁴⁴.

3. Le financement privé

a. *Le financement volontaire par les donateurs individuels*

Comme il a été dit précédemment, le modèle associatif de la SNSM milite pour la consolidation d'un financement privé, en particulier par ses donateurs individuels.

i. La question des adhérents

A ce stade, il convient de noter que la SNSM n'a pas de membres adhérents. Elle n'a que des « membres associés donateurs » ou des membres bénévoles actifs⁴⁵.

Dans le même temps, la SNSM déplore le taux d'attrition de ses donateurs individuels et le faible retour des plaisanciers qui devraient en constituer l'ossature. Ceci pose la question de la fidélisation des membres donateurs. On se doit de souligner que le rayonnement d'une association se mesure généralement par le nombre de ses adhérents.

L'absence d'une catégorie de « membre adhérent » paraît être un frein à l'engagement plus massif des plaisanciers pour soutenir l'association de sauvetage, au contraire de ce qui est pratiqué dans les pays nordiques.

ii. Les donateurs individuels issus de la plaisance

Le public de la plaisance et des loisirs nautiques, qui est le principal bénéficiaire des interventions de la SNSM, doit constituer la cible privilégiée pour le financement volontaire de l'association.

Le secteur en a largement la capacité. L'activité de la plaisance et des loisirs nautiques représente 5 Md€/an de chiffre d'affaires. Le secteur comptabilise 13 millions d'utilisateurs ; 1 million de plaisanciers ; 600 000 navires de plaisance immatriculés actifs ; 188 000 places à flot dans les ports de plaisance, 14 000 places à sec et environ 20 000 places en mouillages organisés, pour un chiffre d'affaires d'environ 400 M€ (Source MEEM « la plaisance en chiffres »).

⁴⁴ 10 €/contrat X 150 000 contrats permanents + 1 €/nuitée X 500 000 nuitées. Cette contribution pourrait aussi être calculée en fonction de la valeur du contrat. Sur la base d'un montant de 1 % du contrat, elle rapporterait de l'ordre de 5 M€/an.

⁴⁵ Les statuts de la SNSM définissent plusieurs catégories de membres de l'association: les membres actifs sont les personnes physiques qui apportent bénévolement leur collaboration à l'association ; les membres d'honneur sont les personnes nommées en reconnaissance de services rendus ; les membres associés sont des personnes physiques ou morales qui apportent leur concours financier à l'association. Ils sont « membres associés donateurs » à partir de 45 € de don et « membres associés bienfaiteurs » à partir de 380 €.

Le faible nombre des donateurs issus du milieu de la plaisance et des loisirs nautiques constitue à cet égard une anomalie, avec 50 000 donateurs (source SNSM) pour 600 000 propriétaires de navires de plaisance immatriculés, à comparer par exemple aux centaines de milliers de donateurs de son homologue du Royaume-Uni, le RNLI.

Ce taux, en dépit des progrès enregistrés ces dernières années, est celui généralement constaté y compris dans les grands ports de plaisance où la présence et l'activité de la SNSM sont très visibles. Et ce, en dépit des efforts de démarchage consentis par les bénévoles et de l'appui manifesté par les gestionnaires des ports visités lors du déplacement sur le terrain (Bandol, la Ciotat, Brest)⁴⁶.

Eu égard à la difficulté pour la SNSM de dépasser ce nombre qui semble constituer une sorte de « plafond de verre », et bien qu'un certain nombre de présidents de stations soient réticents à « forcer le passage », il semble nécessaire de s'orienter vers un dispositif plus incitatif, voire contraignant, de contributions « volontaires obligatoires » collectées par le canal des partenaires institutionnels.

Deux partenaires s'imposent à ce propos : les assureurs et les ports de plaisance.

b. Une collecte organisée par les assureurs et les ports de plaisance

i. Par une action simplement incitative

En restant calé sur le modèle associatif et bénévole qui est celui de la SNSM, la première solution consisterait à simplement *inciter* les plaisanciers à soutenir la société de sauvetage en qualité de membres associés (*ou adhérents*) et à faciliter la collecte des dons (*ou cotisations*).

Il s'agirait pour les assureurs et les gestionnaires de ports de plaisance de proposer à leurs clients, au moment de la signature de leurs contrats, de devenir « membres associés donateurs » – *ou membres adhérents* – de la SNSM, pour un coût réel très faible. Les assureurs et les ports assureraient ainsi eux-mêmes la collecte des fonds pour la SNSM.

Le dispositif pourrait être le suivant : une contribution sauvetage « volontaire » d'un faible montant (10 €) serait proposée⁴⁷, au moment de la signature ou du renouvellement, de chaque contrat d'assurance ou de contrat d'amarrage (ou mouillage). Pour 600 000 contrats d'assurance (assurance navires rendue obligatoire) et 150 000 contrats annuels d'amarrage, dans l'hypothèse où

⁴⁶ Le soutien des ports de plaisance intervient sous la forme d'un envoi des formulaires de dons à la SNSM, lors du renouvellement des contrats de locations.

⁴⁷ Le client pourrait être libre de refuser la contribution de 10 € (dispositif fonctionnant avec succès depuis plusieurs années dans le port de Sète).

60 % des contractants participeraient, cette mesure rapporterait 3,9 M€/an à la SNSM.

Cette contribution serait ristournée au contractant en cas de don ou d'adhésion⁴⁸ à la société de sauvetage agréée par l'Etat, ce qui aurait valeur incitative, outre le faible coût réel pour le donateur du fait du crédit d'impôt (66 %).

D'autres avantages connexes pourraient être mis en place par la SNSM pour leurs adhérents (par exemple : des remises commerciales sur des produits de commerçants partenaires)⁴⁹.

Le passage, via ce relais des institutionnels, de 50 000 à 200 000 membres du secteur de la plaisance (40 % de la cible prioritaire), induirait un financement de 12 M€/an pour la SNSM dans le cas d'un don moyen de 60 € (coût réel pour le donateur : 20 €) et de 20 M€ dans le cas d'une adhésion à 100 € (coût réel : 34 €).

Une solution de ce type nécessiterait pour sa mise en œuvre une démarche collective active des assureurs via le Centre d'études et de services des assurances maritimes (CESAM) et des ports de plaisance via les associations de ports de plaisance (FFPP, APPA, APPB).

Ces organismes, tous entendus lors de la mission, ont manifesté leur soutien de principe à la société de sauvetage. Ils pourraient dès lors se montrer favorables à une telle démarche fondée sur l'adhésion volontaire et qui ne leur coûterait rien, hormis le coût de la collecte des contributions sauvetage et du reversement de leur montant à la SNSM.

Cette solution pourrait toujours être complétée par le reversement d'une participation volontaire des assureurs assise sur le chiffre d'affaire des contrats d'assurance plaisance (et loisirs nautiques), comme le font déjà quelques assureurs mutualistes⁵⁰. On notera toutefois que les grandes sociétés d'assurances non mutualistes qui ont été rencontrées (Axa) n'ont manifesté aucune ouverture en ce sens.

Un choix devra être fait entre ce système incitatif et le système obligatoire des contributions sauvetage sur les contrats d'assurance et les droits d'amarrage vu au paragraphe précédent consacré au financement public.

⁴⁸ Le principe de l'adhésion aurait une plus forte valeur que le simple don. Elle pourrait être fixée à 100 € par la SNSM (aujourd'hui le don moyen est de 60 €).

⁴⁹ Action à développer dans le cadre d'un partenariat avec des commerçants locaux à proximité des ports de plaisance (accastillage, avitaillement etc.).

⁵⁰ La MACIF verse 3,5 % des cotisations d'assurances des navires de plaisance à la SNSM (230 000 €/an) et la MAIF 2 % (170 000 €/an).

Outre un moindre rapport⁵¹ que le système incitatif, du fait de l'effet multiplicateur du don individuel, toute mesure contraignante, quel que fût la modestie du prélèvement envisagé, a reçu un écho peu favorable des publics concernés (gestionnaires de ports, assureurs non mutualistes, associations de plaisanciers).

ii. Un financement via les institutions sportives de la plaisance

Une autre idée a été avancée lors des auditions. Elle consisterait à responsabiliser une partie des plaisanciers en prélevant une « contribution sauvetage » sur les licences sportives des loisirs nautiques⁵². Cette contribution serait reversée à la société de sauvetage par les fédérations.

D'un montant symbolique pour être facilement acceptée (un montant de 1 € par licence a été évoqué, ce qui rapporterait 450 000 €/an), cette proposition permettrait d'élargir l'assiette du financement de la société de sauvetage aux pratiquants de loisirs nautiques plus difficiles à mobiliser, en complément de la plaisance traditionnelle des propriétaires de navires.

Seule rencontrée, la FFV s'est montrée réticente à une mesure de cette sorte, au motif que ne seraient « taxés » que les seuls pratiquant affiliés à une fédération sportive, déjà les plus « responsables ». Plus curieusement le représentant de la FFV a affirmé n'avoir aucun besoin de la SNSM, les clubs assurant par eux-mêmes la sécurité de leurs pratiquants. Or, il est notable que la présence de la SNSM est très souvent sollicitée pour renforcer gracieusement la sécurité des régates des clubs sur l'ensemble du littoral.

Quoi qu'il en soit, cette contribution, qui serait reportée sur le prix des licences, n'affecterait pas les ressources des fédérations et serait suffisamment faible pour ne pas avoir d'impact sur les prises de licences. En contrepartie, les fédérations contributrices pourraient collaborer avec la SNSM pour les campagnes de promotion de la sécurité des loisirs nautiques, avec des mots d'ordre partagés, ce que la FFV a par ailleurs souhaité⁵³.

La mise en place d'une telle mesure devrait évidemment répondre à une directive du ministère de la jeunesse et des sports qui assure la tutelle des fédérations sportives.

⁵¹ Sur la base de 10 € par contrat, ce dispositif pourrait rapporter 6 M€/an avec un système d'assurance obligatoire, et 3 M€/an par emplacement dans les ports à flot ou à sec ou en mouillages organisés, soit 9 M€/an au total.

⁵² Sont concernées 460 000 licences : La FFV (300 000 licences) ; La fédération française de motonautisme (2 500 licences) ; La FFSSM (150 000 licences) ; La fédération française des pêcheurs en mer (9 000 licences) ; et peut-être la fédération française de vol à voile, pour l'activité de kyte surf.

⁵³ Depuis l'arrêt de l'activité du CNSNP, il manque une instance de concertation pour le monde de la plaisance et des loisirs nautiques.

c. Le financement par le mécénat d'entreprise

Le mécénat d'entreprise constitue sans nul doute une source potentiellement importante de financement. Mais si sa mise en œuvre relève essentiellement, si ce n'est exclusivement, de l'action de l'association elle-même, il semble que sa démarche soit aujourd'hui insuffisamment structurée et ne soit pas soutenue par une communication appropriée.

Par exemple, un mécénat mis en place en région avec la marque Tribord du groupe Décathlon qui compte 1 000 magasins dans le monde pourrait être repris au niveau national, comme l'a indiqué le directeur de la communication entendu lors des auditions.

Une démarche de sensibilisation des grandes entreprises liées au secteur maritime pourrait être utilement entreprise à l'initiative de leurs instances représentatives : Armateurs de France ; la fédération des industries nautiques (FIN) ; le Yacht club de France (YCF) ; le Cluster maritime (CMF) ; etc⁵⁴.

Ces démarches pourraient également être encore mieux développées à l'occasion des grandes manifestations liées au nautisme, tels que les salons nautiques ou les grands rassemblements de voiliers...

Au-delà d'un mécénat des grandes entreprises qui relève du siège, un mécénat plus local, actuellement embryonnaire, pourrait être développé via les délégués départementaux ou les présidents des stations. Certains le font, mais la plupart disent ne pas disposer du savoir-faire nécessaire. Il faudrait qu'ils puissent être formés et « coachés » en ce sens.

La mise en place d'une « équipe mécénat » au siège serait probablement nécessaire pour favoriser son développement.

Parallèlement, la communication de la SNSM, indispensable au développement du mécénat, s'avère insuffisante : perception faible par le public, y compris plaisancier ; valeurs de l'association peu visibles pour les entreprises ; absence de journée nationale ou de figure représentative emblématique.

Une plus grande aisance budgétaire de l'association permettrait de renforcer ces actions, ce qu'elle peut difficilement faire aujourd'hui.

⁵⁴ L'idée d'un prélèvement participatif ou la technique de « l'arrondi » sur les équipements des plaisanciers ont été évoqués au cours des entretiens. Mais ils s'avèrent difficiles à mettre en œuvre.

Il faut signaler aussi le versement d'un euro par escale de navire, à l'initiative de certains agents maritimes qui pourrait être généralisé.

d. Le financement par les dons et legs

Les dons et legs ont pu représenter une ressource très importante pour la SNSM. C'est le cas tout récemment du canot tout temps de l'île de Sein, financé intégralement par un legs.

Mais ils sont en baisse, fortement soumis à la concurrence de multiples associations caritatives, et par nature aléatoires. Une baisse d'un tiers des legs a été enregistrée par la SNSM en 2015 (-0,5 M€/an). Et la SNSM craint une baisse encore plus prononcée dans les années à venir.

Ils ne peuvent pas constituer une ressource pérenne mais peuvent donc constituer une ressource complémentaire très intéressante pour l'association.

4. Les produits de la SNSM

Les prestations rémunérées de la SNSM représentent une ressource non négligeable pour l'association. Il s'agit pour l'essentiel des rémunérations d'assistance maritime perçues à l'occasion des interventions de secours qu'elle réalise.

En 2015, la SNSM a réalisé 955 opérations de services⁵⁵ et 1 827 interventions de sauvetage se terminant par un remorquage, soit 2 782 interventions qui lui ont rapporté au total 1 679 163 €.

Ce produit pourrait probablement être augmenté au regard du nombre de biens impliqués dans les opérations de sauvetage de la SNSM (3 000 navires impliqués en 2015), notamment en cas de généralisation de l'assurance « assistance maritime » et par l'amélioration du recouvrement. Une augmentation de 50 % paraît raisonnable à envisager.

Les assureurs sont favorables à l'obligation d'assurance des navires de plaisance comprenant une clause d'assistance maritime et à la systématisation des recouvrements⁵⁶.

Si la part des rémunérations d'assistance, de l'ordre de 5 % des recettes globales de la société, n'apparaît pas fondamentale pour le budget global de la SNSM, elle est importante pour le budget des stations, ces prestations restant acquises à chaque station, sans reversement au siège.

⁵⁵ Il s'agit de prestations de services opérées par la SNSM, hors opérations de sauvetage coordonnées par les CROSS, contre rémunération.

⁵⁶ En cas de généralisation de l'assurance des navires de plaisance avec garantie d'assistance maritime, les compagnies d'assurance seraient disposées à mettre en place avec la SNSM une procédure de constat amiable qui éviterait aux sauveteurs de contracter pendant l'opération d'assistance.

La question de la rémunération des prestations d'assistance a fait débat au sein de la SNSM, au regard de sa vocation qui est le sauvetage des vies humaines. Elle a même pu conduire à des poursuites devant les tribunaux pour « concurrence déloyale » avec des sociétés commerciales.

Il convient de souligner qu'il s'agit, dans le cas des interventions de la SNSM, d'assistance maritime opérée dans le cadre de la mission de secours en mer et non d'opération de remorquage assimilable à un service commercial⁵⁷.

A contrario, le groupe d'assurance Generali a lancé en France en 2014 un service de dépannage en mer qu'il qualifie d'assistance en mer mais qui relève de ces prestations commerciales. Ce groupe ne se considère d'ailleurs pas en concurrence avec l'activité de la SNSM⁵⁸.

Une autre société, Marine assistance, a lancé un service de même nature⁵⁹.

Pour éviter toute polémique sur une éventuelle « concurrence déloyale », les opérations d'assistance maritime de la SNSM ne devraient pas être facturées à un prix inférieur au prix du marché des prestations de remorquage ou de dépannage, réalisées par les sociétés privées.

Les prix pratiqués par la SNSM devraient par conséquent, soit être fondés sur un coût réel, soit sur un prix forfaitaire relevé à un niveau suffisant.

La commercialisation des produits dérivés intervient en complément pour environ 1 M€. Au-delà de la source de financement qu'ils procurent, ces produits supportent l'image de l'association.

⁵⁷ *Au plan juridique, la notion de péril est au cœur de la définition de l'assistance maritime. C'est également un des critères qui le distingue du remorquage maritime. C'est le péril qui justifie l'indemnité dont peut se prévaloir l'assistant. A la différence de l'assistance, le remorquage est un contrat de louage de service. On peut qualifier l'opération d'assistance de fortuite, alors que l'acte de remorquage est quant à lui programmable. Dans le débat concernant la pratique de l'assistance au sein de la SNSM, la notion de péril est intéressante, certains observateurs évoquant des opérations d'assistance de « confort ». La plupart des opérations d'assistance pratiquées par la SNSM prennent la forme matérielle d'un remorquage mais le péril pouvant être éventuel, les critères de l'assistance sont bels et bien réunis (extrait mémoire de DT AAM Manteau).*

⁵⁸ *L'entreprise dit s'appuyer sur l'expertise de sa filiale Europ Assistance pour compléter son offre « Plaisance services + » avec un service opérationnel sur simple appel de l'assuré pour une intervention en mer jusqu'à 6 milles des côtes, de jour comme de nuit, 24 h/24 et 7 jours/7. L'assureur agréé un réseau de prestataires afin de dépanner ou remorquer ses clients sur les côtes métropolitaines et dans les eaux intérieures.*

⁵⁹ *La société Marine Assistance, basée à La Rochelle, propose un contrat « Serenity » comprenant des interventions d'assistance et de remorquage en mer pour les navires de plaisance de moins de 60 pieds. Elle fait appel à un professionnel qu'elle agréé pour les interventions de dépannage et a mis en place un standard téléphonique au profit de ses clients. Elle a même développé une application pour les smartphones qui permet le déclenchement de la demande d'assistance. Elle précise toutefois sur son site internet que « dans des conditions ne permettant pas une intervention en toute sécurité de ses équipes ou de l'équipage en demande d'assistance, la demande sera transmise directement au CROSS » qui fera intervenir la SNSM (extrait mémoire de DT AAM Manteau).*

Lors des auditions, l'idée a été émise de faire organiser par la société de sauvetage des « stages de sécurité » d'une journée à destination des plaisanciers ayant fait l'objet d'un retrait de permis, comme cela existe pour les retraits de points du permis de conduire. Ce stage permettrait de récupérer immédiatement le permis. Outre l'intérêt pédagogique pour les personnes qui assisteraient à ces stages, un intérêt financier pourrait se dégager pour la SNSM dans les régions où le nombre d'infractions est élevé (PACA, Arcachon...). Ce point est laissé à la réflexion de l'administration en charge de la plaisance.

III. LA POLITIQUE DE FORMATION DES BENEVOLES

A. LES FORMATIONS PROPOSEES PAR LA SNSM

Avec des bénévoles moins issus que par le passé du monde professionnel maritime, la politique de formation de la SNSM constitue un enjeu majeur pour le maintien de la compétence des équipages.

Pour les nouveaux bénévoles, personnes plus jeunes et issues de la plaisance, le coût de la formation représente aujourd'hui près de 10 % du budget de la SNSM. Il devrait encore augmenter dans le futur, compte tenu des besoins très importants identifiés et des exigences de compétence portées par l'association.

La question se pose néanmoins du niveau de formation réellement souhaitable, en l'absence de contrainte réglementaire. La réponse à cette question pourrait venir du cahier des charges défini par l'administration pour l'agrément de la société de sauvetage⁶⁰.

La formation de la SNSM comprend deux secteurs distincts : les sauveteurs de plage et les sauveteurs de mer embarqués.

1. La formation des sauveteurs de plage

Elle a lieu dans les 32 centres de formation et d'intervention (CFI) répartis sur l'ensemble du territoire, qui forment chaque année 500 nouveaux sauveteurs et 1 000 autres en stages de recyclage de 3 jours.

Le budget global des 32 CFI est de 2,4 M€/an, dont 0,5 restent à la charge de la SNSM. Le principal est autofinancé par les centres de formation, à partir des dons et subventions et aussi par le paiement des stages (environ 1 000 € à la charge des stagiaires pour un stage initial) ainsi que des prestations rémunérées (participation au dispositif de sécurité de grandes manifestations nautiques).

Il s'agit d'un « paquet formation » très structuré et formalisé qui délivre des brevets et certificats divers reconnus par l'Etat : brevet national de secours aquatique (BNSA), certificats premiers secours (PSE 1 et 2), permis mer, certificat radio restreint (CRR), ainsi que différents stages de spécialité (côtes dangereuses, jet-ski, module pratique SSA...).

La formation a lieu sous la tutelle technique de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) du ministère de l'intérieur, qui délivre l'agrément aux centres⁶¹.

⁶⁰ Il pourrait comporter des dispositions sur la formation, l'implantation des moyens et les modalités opérationnelles (délai d'alerte).

⁶¹ Le permis mer et le certificat radio restreint (CRR) sont délivrés sous le contrôle du ministère chargé de la mer.

Le niveau de la formation délivrée par la SNSM est supérieur à ce qui est strictement exigé par la réglementation pour occuper les postes de sauveteur de plage. La contrainte horaire (250 heures de formation) et le coût de chaque formation (supérieur à 2 000 € par stagiaire) peut paraître de ce fait élevé. Ce niveau de formation est cependant compréhensible au regard de la responsabilité qui est confiée à ces jeunes sauveteurs de 18/20 ans et aux difficultés techniques qui peuvent être rencontrées dans l'exercice de leur emploi de sauveteur saisonnier.

Les sauveteurs brevetés sont ensuite employés par les municipalités. La SNSM couvre environ le tiers des besoins en sauveteurs de plage pour la saison estivale. Une autre part importante est couverte par les sapeurs-pompiers volontaires, mais la demande est forte en raison du désengagement du ministère de l'intérieur (CRS).

Cette formation, bien que recherchée par les employeurs, qu'il s'agisse des municipalités ou des gestionnaires de centres de loisirs aquatiques privés, n'est pas reconnue au registre national des certifications professionnelles (RNCP) qui constitue un sésame pour l'obtention du financement au titre de la formation professionnelle. C'est anormal⁶².

La reconnaissance de la qualification professionnelle de sauveteur de plage est d'autant plus légitime que cette formation est plus complète et plus contraignante que celle de maître-nageur sauveteur (MNS), faite pour les plans d'eau intérieurs et les piscines. Elle doit être obtenue.

2. La formation des sauveteurs embarqués

Elle a lieu sous le pilotage du pôle national de formation de Saint-Nazaire (PFN). Elle concerne la formation des équipages (canotiers), des patrons d'embarcation, des mécaniciens, des plongeurs et des secouristes embarqués sur les moyens nautiques de la SNSM, du semi-rigide au canot tout temps de 17 mètres. Il s'agit de formations modulaires de 3 à 4 jours qui sont proposées aux 4 400 sauveteurs embarqués.

Le budget du PFN est de 1,4 M€/an, totalement à la charge de la SNSM. Le pôle finance les formations et l'accueil des stagiaires ainsi que les équipements individuels délivrés lors des stages. Les déplacements ainsi qu'une petite participation au coût des stages restent à la charge des stations.

⁶² *Le CFI de Toulon avait fait une demande d'agrément de son centre de formation mais n'a pas reçu de numéro d'agrément.*

B. PROPOSITIONS POUR UNE MEILLEURE RECONNAISSANCE DE LA FORMATION DES BENEVOLES

1. La reconnaissance des formations

Le premier objectif à rechercher pour les formations de la SNSM est leur reconnaissance comme formations qualifiantes (ce qui est déjà le cas pour l'essentiel des formations délivrées) mais aussi comme formations professionnelles par les ministères qui en ont la charge⁶³.

De même, il conviendrait de faire reconnaître les CFI et le PFN comme centres de formation professionnelle.

La qualité des formations dispensées et le temps qui y est alloué (250 h pour les sauveteurs de plages ; plusieurs semaines cumulées pour les sauveteurs embarqués), mériteraient une meilleure valorisation.

a. Les métiers du sauvetage de plage

Ils représentent 4 500 emplois saisonniers, auxquels s'ajoutent un nombre important d'emplois à plein-temps dans des centres de loisirs aquatiques ou encore d'emplois relevant de pluriactivités. Cette formation pourrait donner lieu à une qualification reconnue comme telle par l'Etat, au-delà de la simple reconnaissance des brevets qui la composent.

Et les CFI qui délivrent des formations reconnues par l'Etat devraient pouvoir être reconnus en tant que centres de formation professionnelle.

En marge de ces actions, une démarche pourrait être entreprise auprès des Régions pour qu'une aide individuelle soit versée aux stagiaires pour le financement de leur formation (du type de celle versée pour le BAFA).

b. Les métiers du sauvetage en mer

Les formations du sauvetage en mer, ou plus globalement de la sécurité en mer, qui ne s'adressent pas à des marins professionnels, pourraient concerner, outre les « emplois bénévoles de la SNSM », des métiers de la mer actuellement non clairement reconnus tels que « taxis-mer » ou prestataires de services divers sur rade et mouillages, emplois sur les champs d'éoliennes, emplois sur des petites embarcations de dépollution dans les ports ou sur les voies navigables, emplois de « guides de la mer » etc...

⁶³ Ministère chargé de la formation professionnelle et ministère chargé de la mer pour la formation professionnelle maritime.

Cette formation pourrait donner lieu à une qualification reconnue par l'Etat de type *petit brevet côtier*⁶⁴, lequel serait complété pour les sauveteurs embarqués de la SNSM des modules spécifiques au « sauvetage ».

La sous-direction des gens de mer a indiqué que cette solution pourrait recevoir l'agrément de la DAM mais qu'elle ne fait pas partie des priorités actuelles de la formation professionnelle maritime.

Dans l'attente de la création éventuelle de ce nouveau *petit brevet côtier*, la reconnaissance du PFN en tant que « centre de formation professionnelle », déjà recommandée par le rapport CGEDD / IGAM de 2015, semble pouvoir être 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 PFN. Cet agrément est délivré par le directeur interrégional de la mer (DIRM Nantes).

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.

Elle permettrait également son développement avec la possibilité d'une ouverture vers l'extérieur. Il semble exister, avec la mise en œuvre progressive de la « STCW fish » et l'apparition de nouveaux métiers côtiers, un potentiel important en ce domaine pour les années à venir dont le PFN pourrait bénéficier.

2. Professionnalisation et coopération

Cette reconnaissance des centres aurait pour corollaire une professionnalisation de la formation, déjà très engagée aujourd'hui par la SNSM, tant au sein des CFI que du PFN. Elle pourrait s'accompagner d'une plus grande coopération avec les écoles de formation maritime (ENSAM, ENSM, LMA) et permettre une optimisation de l'ensemble des moyens de la formation maritime, par exemple par une standardisation des référentiels de formation, une mutualisation de certains moyens coûteux, des partenariats pour l'organisation et la répartition géographique des stages.

Ces questions, qui peuvent être complexes à mettre en œuvre, doivent être pilotées en liaison étroite avec les services concernés de la Formation professionnelle (DGEFP) et de la formation maritime (DAM/GM). Leur mise en route devrait être accompagnée par ces deux directions⁶⁵.

⁶⁴ Il existe actuellement un « petit brevet à la pêche » délivré avec 23 heures de formation qui pourrait servir d'exemple.

⁶⁵ La désignation d'un cadre référent du ministère chargé de la formation professionnelle, voire sa mise à disposition partielle, pourrait aider la SNSM. Pour la formation professionnelle maritime, cette aide pourrait être apportée dans le cadre d'un contrat expert de l'IGAM/IGEM ex PEM.

IV. RECAPITULATIF DES PRINCIPALES PROPOSITIONS POUR LA PERENNISATION DU MODELE DE LA SNSM

Au terme du travail mené, un certain nombre de propositions peuvent être formulées qui devraient permettre de pérenniser le modèle de la SNSM, indissociable de l'organisation actuelle du sauvetage en mer en France.

Elles concernent tant le financement de l'association que sa politique de formation, sa gouvernance et l'accompagnement des mesures.

A. FINANCEMENT

Pour assurer un financement pérenne de la SNSM, six actions me paraissent devoir être engagées prioritairement parmi les nombreuses suggérées dans ce rapport :

1) Relever la contribution de l'Etat pour parvenir au niveau plus « juste » de 25 % du budget d'exploitation de la SNSM (soit une contribution de 7,5 M€/an) et pérenniser cette contribution par le moyen de recettes affectées parmi les différentes possibilités suggérées dans le corps du rapport. Trois d'entre elles peuvent être privilégiées dans l'attente du rendement de la taxe éolienne :

1. l'affectation à la société de sauvetage en mer d'une partie disponible du DAFN, avec si besoin est la révision de l'assiette de la taxe ;
2. l'affectation à la société de sauvetage d'une partie du rapport de la fiscalité sur les permis plaisance ;
3. la création d'une taxe additionnelle sur les contrats d'assurance de la plaisance et des loisirs nautiques pour financer la sécurité de la pratique de ces activités, et son reversement à la société de sauvetage en mer.

2) Prendre une disposition réglementaire par le biais d'un cahier des charges type⁶⁶ pour les ports de plaisance comportant, dans les obligations de service public, un chapitre sur la sécurité prévoyant les mesures en faveur de la société de sauvetage qui figurent dans le corps du rapport.

3) Promouvoir le maintien des aides des collectivités territoriales à la SNSM par l'intermédiaire des associations des Régions (ARF), des Départements de France (ADF), et des élus du littoral (ANEL). Les élus rencontrés se sont montrés très réceptifs à cette démarche.

4) Favoriser par une action auprès des compagnies d'assurances (via le CESAME notamment) et auprès des autorités et des gestionnaires des ports de

⁶⁶ Cf. dernière annexe.

plaisance (via les collectivités autorités portuaires et via les associations et fédérations des ports de plaisance) la mise en place d'un partenariat national avec la SNSM afin que les assureurs et les gestionnaires de ports incitent leurs contractants à *adhérer* à la société de sauvetage, selon les modalités suggérées ci-dessus.

6) Soutenir l'action de la SNSM dans sa recherche de mécénats et dans sa collecte de dons, notamment par l'organisation d'une « journée nationale du sauvetage en mer » et lors des campagnes de promotion de la sécurité en mer.

B. FORMATION

Concernant la formation, deux actions distinctes paraissent devoir être menées :

1. engager une démarche pour que les formations dispensées pour les sauveteurs de plage et les sauveteurs embarqués soient reconnues comme formations professionnelles ;
2. engager une démarche parallèle pour la reconnaissance des CFI et du PFN, en tant que centres de formation professionnelle.

C. GOUVERNANCE

Mais le changement d'échelle de l'effort financier auquel nous appelons l'Etat, responsable institutionnel du sauvetage en mer, seul à même de permettre à la SNSM de sortir de l'enfermement du quotidien pour se consacrer pleinement à la mise en œuvre d'une stratégie d'avenir, ne doit pas l'empêcher de se montrer exigeant.

L'effort de rationalisation du programme d'investissement et de coopération entre stations voisines initié par la SNSM est en effet un impératif en temps d'économie des deniers publics et l'Etat est en droit de demander à la SNSM de le poursuivre sans relâche. Il est souhaitable que, sans se substituer à la direction de l'association, il soit, avec ses autres partenaires financiers, en état d'en piloter les orientations stratégiques impliquant ses finances.

Les échanges, lors des auditions, ont conduit à formuler trois suggestions en vue d'une plus grande ouverture de l'association.

La première est la révision des statuts de la SNSM pour prévoir une catégorie de membres adhérents.

La deuxième est la modification de sa structure de gouvernance avec :

- La création d'un comité des financeurs, distinct du conseil d'administration, destiné à donner un avis sur les perspectives financières et le programme

national d'investissements. Ce comité présidé par le représentant de l'Etat comprendrait notamment un représentant des ministères de tutelle (environnement, intérieur), des régions, des départements et des communes littorales. Il serait la contrepartie du relèvement du financement public.

- La création de (4 ou 5) structures régionales consultatives compétentes en matière de choix des investissements, avec la participation des autorités maritimes qui les mettent en œuvre et des collectivités qui les financent. Cette structure de consultation pourrait également favoriser la recherche nécessaire de mutualisation des ressources, voire de rapprochement entre les stations d'une même zone régionale.

La troisième est le renforcement de sa communication. Trouver une grande figure du nautisme pour sa représentation auprès du grand public, instaurer une journée nationale, positiver le contenu du message et valoriser l'image du sauveteur bénévole sont des idées à explorer.

D. MESURES D'ACCOMPAGNEMENT

La mise en œuvre de certaines actions proposées dans ce rapport nécessite un accompagnement :

1) un travail législatif ou réglementaire :

- pour la mise en œuvre des dispositions fiscales retenues ;
- pour la mise en œuvre de l'assurance obligatoire des navires de plaisance immatriculés ;
- pour insérer, dans un cahier des charges type des ports de plaisance, une disposition comportant leurs obligations de sécurité ;

2) un accompagnement pour conduire à bien le projet de reconnaissance des formations et des centres de formation au titre de la formation professionnelle, par la mise à disposition d'un cadre, ou a minima la désignation d'un cadre référent, par les ministères de tutelle ;

3) un accompagnement du ministère chargé de la mer pour suivre l'ensemble des mesures figurant dans le rapport qui pourrait être fourni par le CGEDD et l'IGAM.

CONCLUSION

Au terme de cette mission, je me dois de souligner que la valeur de l'engagement de la SNSM et la qualité de ses interventions ont été unanimement reconnues par les très nombreuses personnes rencontrées lors des auditions et de mes déplacements.

L'équilibre obtenu avec la place de la SNSM dans l'organisation du sauvetage en France m'a paru pertinent et finalement peu coûteux pour les finances publiques, comparé à d'autres systèmes en vigueur en Europe. De plus, aucun système alternatif n'est susceptible d'être proposé sans une modification profonde de cette organisation qu'il ne me paraît pas, au demeurant, utile d'envisager.

J'ai ainsi la conviction que la pérennisation du modèle de la SNSM, fondé sur l'engagement bénévole de ses membres et sur un dispositif opérationnel et technique de grande qualité, est aisément accessible, moyennant un soutien plus actif de l'Etat mais aussi des collectivités territoriales, également directement concernées, au-delà bien entendu d'une meilleure prise en considération par les usagers de la mer eux-mêmes.

Ce soutien est d'abord financier, mais à un niveau de contribution qui reste très modique au regard de la mission accomplie. Il doit aussi, à mon sens, se manifester dans un rapport de partenariat plus global qui dépasse largement le seul cadre financier.

En conclusion de ce rapport, il me semble que trois scénarii s'offrent à nous :

- Soit la poursuite du système actuel qui consiste à courir annuellement après un équilibre financier précaire, qui empêche toute vision d'avenir et conduit à un étiolement progressif de l'association.
- Soit une révision radicale envisageable de l'organisation et du financement public du sauvetage en mer qui impliquerait plus globalement l'ensemble du dispositif de la sécurité maritime mais qui n'était pas l'objet de cette mission.
- Soit la mise en œuvre d'un dispositif pérennisant le modèle actuel du sauvetage en mer en France qui est présenté dans ce rapport.

C'est ce dernier scénario que je propose et qui me semble être aujourd'hui une exigence raisonnable pour l'Etat.

ANNEXES

1. Lettre de mission
2. Bibliographie
3. Liste des personnes et organismes rencontrés
4. Glossaire
5. Carte des implantations de la SNSM
6. Charte de partenariat du Département du Finistère
7. Proposition de loi Siré
8. Proposition de rédaction du chapitre « sécurité » du cahier des charges-type des ports de plaisance
9. Aide des collectivités territoriales à la SNSM en 2015 (source : SNSM)
10. Parangonnage de l'organisation du sauvetage en mer à l'étranger

I. LETTRE DE MISSION

Le Premier Ministre

Paris, le 29 JAN. 2016

- 131 / 16 / SG

Madame la Députée,

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) connaît depuis de nombreuses années des évolutions qui l'ont conduit à revoir sa politique, notamment dans le domaine de la modernisation de sa flotte ainsi que de la formation de ses équipages. Cette situation s'est traduite par une augmentation significative des frais structurels. Corrélativement, son modèle financier a évolué en s'appuyant de manière plus significative sur les donateurs privés.

Toutefois, ce modèle connaît actuellement des limites. En effet, le contexte de crise, l'érosion des dons et la réforme territoriale menacent l'équilibre des ressources de l'association. Outre la subvention de fonctionnement de 2,1 millions d'euros servie chaque année, l'Etat a accompagné, en 2015, la SNSM dans ses investissements pour le renouvellement et la modernisation de sa flotte à hauteur de 1,5 million d'euros.

Le comité interministériel de la mer du 22 octobre 2015 que j'ai présidé, a confirmé que l'Etat continuera à soutenir le programme d'investissement de la SNSM pour le renouvellement de ses moyens. Ainsi en 2016, 1,4 million d'euros seront attribués à ce soutien. A plus long terme, une affectation d'une partie des ressources de la fiscalité sur l'éolien en mer au profit de la SNSM est envisagée.

Dans ce contexte, je souhaite vous confier une mission portant sur la pérennisation du modèle de la SNSM, en particulier autour des trois axes de réflexion suivants :

- Le renforcement des ressources issues du secteur privé. Le modèle économique de la SNSM a d'ores et déjà connu une substantielle évolution ces dernières années avec l'augmentation sensible de la part des ressources privées dans son budget. Toutefois, une réflexion tendant à consolider et renforcer celles-ci pourrait être menée, en mettant notamment l'accent sur l'élargissement du mécénat entrepreneurial et l'identification de relais prescripteurs de cotisation. Un certain nombre d'organismes, entreprises ou établissements publics pourraient être les partenaires de la SNSM en favorisant une collecte quasi-systématique car volontaire, auprès des plaisanciers, premiers bénéficiaires de l'action de la SNSM, des constructeurs de navires, des assureurs ou des ports de plaisance.

.../...

Madame Chantal GUITTET
Députée
Assemblée nationale
126, rue de l'Université
75355 PARIS 07 SP

- Le renforcement de la contribution des collectivités territoriales et leurs regroupements, en introduisant une systématisation des conventions pluriannuelles avec les collectivités, afin de permettre une certaine stabilisation et une meilleure visibilité en termes de ressources ainsi que l'examen des possibilités de l'intervention des collectivités dans les frais de fonctionnement des stations.
- La politique de formation des bénévoles, devenue un enjeu majeur et une priorité du Président de l'association. La formation des bénévoles pourrait être confortée par la facilitation de la participation aux sessions de formation, l'identification des possibilités d'une meilleure reconnaissance des formations et la définition d'un modèle économique adapté.

Dans la prolongation d'un premier rapport remis le 7 juillet dernier par le Conseil général de l'environnement et du développement durable, et l'Inspection générale des affaires maritimes, j'ai demandé à la Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et au Ministre des finances et des comptes publics d'organiser une mission conjointe sur les modalités d'implication de la tutelle dans la supervision des investissements de la SNSM.

Vos travaux seront menés en liaison avec cette mission gouvernementale. Vous bénéficierez du concours des administrations de l'État, et notamment du Conseil général de l'environnement et du développement durable.

Un décret vous nommera, en application de l'article L.O. 144 du code électoral, parlementaire en mission auprès de Monsieur Alain VIDALIES, Secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Je souhaite pouvoir disposer de vos conclusions avant le 1^{er} juillet 2016.

Je vous prie d'agréer, Madame la Députée, l'expression de mes respectueux hommages.



Manuel VALLS

II. BIBLIOGRAPHIE

Mission de contrôle des associations agréées de sécurité civile / Rapport sur la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) / Ministère de l'intérieur, rapport IGA et IDSC / février 2016

La société nationale de sauvetage en mer : stratégie et dimensionnement pour un financement pérenne / Ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, rapport CGEDD et IGAM / juin 2015

Diagnostic prévisionnel de structuration du processus de formation des salariés et des bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer /Etat des lieux et préconisations / Odyssée développement pour AGEFOS-PME et SNSM / septembre 2014

Les redevances d'occupation du domaine public maritime naturel / Rapport IGF, CGEDD, CGAAER / mai 2014

III. LISTE DES PERSONNES AUDITIONNEES

INSTITUTIONS PUBLIQUES

- **Secrétariat Général à la Mer (SGMer)**
Michel AYMERIC, Secrétaire Général
Auditionné le 7 avril
- **Secrétariat d'Etat chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche**
Jean MALLOT, Conseiller Spécial de M. Alain VIDALIES
François LAMBERT, Conseiller mer, outre-mer et transport fluvial
Auditionné le 12 avril
- **Ministère de l'Environnement, de l'Energie et de la Mer**
Catherine CHABAUD, Navigatrice, Déléguée à la Mer et au Littoral
Auditionnée le 14 avril
- **Ministère du Travail, de l'emploi et de la formation professionnelle**
Nadine RICHARD, Conseillère Formation et Apprentissage au cabinet de Mme Clotilde VALTER
Elodie SALIN, Conseillère ingénierie au cabinet de Mme Clotilde VALTER
Auditionnées le 14 avril
- **Préfecture maritime de Méditerranée**
Vice-Amiral d'escadre Yves JOLY, préfet maritime
Commissaire général PARLANGE, adjoint pour l'action de l'Etat en mer
Auditionnés le 19 avril
- **Direction départementale des territoires et de la mer du Finistère**
Hervé THOMAS, délégué à la mer et au littoral
Auditionné le 19 avril
- **Direction départementale des territoires et de la mer du Var**
Carine BUZAUD, chef de service à la DML
Auditionné le 22 avril
- **Conseil départemental du Finistère**
Mickaël KERNEIS, vice-président du Conseil départemental, président de Nautisme en Finistère
Auditionné le 22 avril
- **Préfecture maritime de l'Atlantique**
Vice-Amiral d'escadre Emmanuel De OLIVEIRA, préfet maritime
Administrateur général LE DIREACH, adjoint pour l'action de l'Etat en mer
Auditionné le 25 avril

- **Ministère des Finances et des comptes publics**
Yann PATERNOSTER, Chef adjoint de Cabinet
Gabrielle d'ARAILH, Conseillère au Cabinet de M. Michel SAPIN
Auditionnés le 3 mai

- **Association Nationale des Elus du Littoral (ANEL)**
Jean-François RAPIN, Président, Sénateur
Christine LAIR, Déléguée Générale
Elise LIMONIER, chargée de mission ANEL et collaboratrice parlementaire de M. Jean-François RAPIN
Auditionnés le 12 mai

- **Assemblée des Départements de France (ADF)**
Dominique BUSSEREAU, Président, Député de la Charente-Maritime, ancien Ministre
Pierre MONZANI, Préfet, Directeur Général
Benjamin ELOIRE, Conseiller à l'ADF
Auditionnés le 17 mai

- **Association des Régions de France (ARF)**
Clotilde EUDIER, Coprésidente de la commission déléguée Mer, Vice-Présidente de la Région Normandie
Isabelle DUPONT MORRAL, Cheffe du service ressources marines
Aude JOUAUX, Responsable Aquaculture
Auditionnées le 25 mai

DEPARTEMENTS OUTRE-MER

- **Députée de Polynésie**
Maina SAGE
Auditionnée le 17 mars

- **Station FEPSM de POLYNESIE**
Stanley ELLACOTT, Président FEPSM
Clément JACQUEMIN, Directeur du MRCC (Maritime Rescue Co-ordination Centres)
Auditionnés le 6 avril

- **Députée de Guadeloupe**
Gabrielle LOUIS-CARABIN
A rencontré les acteurs de la SNSM sur son territoire, a transmis une note récapitulative le 10 mai

- **Station SNSM de Guyane**
Erwan QUEVAREC, Président
Auditionné le 17 mai

- **Député de Mayotte**

Boinali SAID

A transmis une note récapitulative le 24 mai

- **Station SNSM La Réunion-Mayotte**

François BACQUE, Délégué interdépartemental

Vivian MAILLY, Président de la station de Sainte Marie à la Réunion

Frédéric NIEWADOMSKI, Président de la station de Mayotte

Auditionnés conjointement le 26 mai

- **Station SNSM Martinique**

Cédric ROBILLOT, Délégué Départemental

Auditionné le 9 juin

FEDERATIONS ET ASSOCIATIONS PROFESSIONNELLES

- **Fédération nationale des pêcheurs plaisanciers et sportifs de France**

Jean KIFFER, Président

Auditionné le 15 mars

- **Cluster Maritime français**

Frédéric MONCANY, Président

Emmanuel-Marie PETON, Chargé de Mission

Auditionnés le 15 mars

- **Armateurs de France**

Eric BANEL, Délégué Général

Auditionné le 30 mars

- **Fédération des industries nautiques**

Yves LYON-CAEN, Président

Yves LAGANE, Amiral, Président du Yacht Club de France, Ancien Président de la SNSM

Auditionnés le 13 avril

- **Fédération Française de Voile**

Jacques CATHELIN, Directeur Technique National

Dominique SERRE, Président de la Commission Sécurité

Auditionnés le 3 mai

- **Fédération Française des Ports de Plaisance**

Serge PALLARES, Président

Gilbert LE CORRE, Délégué Général

Auditionnés le 26 mai

ASSUREURS

- **Fédération française des sociétés d'assurance (FFSA) + Groupe des Entreprises Mutuelles d'Assurance (GEMA)**
Stéphane PENET, Directeur des assurances de biens et de responsabilité
Jean-Paul THOMAS, Responsable assurances Transport
Floréal SANCHEZ, Chargé de mission, MACIF (représentante GEMA)
Jean-Paul LABORDE, Directeur des Affaires parlementaires
Auditionnés conjointement le 16 mars

- **Comité d'Etudes et de Services des Assureurs Maritimes et Transports (CESAM)**
Frédéric DENEFLÉ, Directeur aux Relations Extérieures
Auditionné le 16 mars

- **MACIF**
Philippe RICARD, Secrétaire Général
Jean-Bernard LE BOUCHER, Directeur Activités Mer du Groupe Macif
Auditionnés le 31 mars

- **MATMUT**
Daniel HAVIS, Président
Auditionné le 3 avril

- **AXA**
Sandrine DUCHENE, Secrétaire générale
Delphine MAISONNEUVE, Directrice Commerciale
Yves BOURBONNAUD, Expert technique
Auditionnés le 12 avril

- **MAIF**
Dominique MAHE, Président
Auditionné le 13 avril

- **SAMBO**
Patrick TUDAL, directeur de la société d'assurances mutuelles Bretagne Océan à Quimper
Auditionné le 25 avril

- **GENERALI**
Régis LEMARCHAND, Directeur Clients Entreprises, Professionnels et Petites Entreprises
Bernard DUTERQUE, Directeur Souscription Risques Spécialisés
Auditionnés le 12 mai

PARTENAIRES PRIVES

- **TRIBORD - DECATHLON**
David MARTINELLY, Responsable communication
Auditionné le 26 avril
- **Fondation TOTAL**
Delphine PAUGAM-BAUDOUIN, Responsable du Pôle Océans et Biodiversité
Auditionnée le 10 mai
- **AGEFOS-PME Bretagne**
Georges Eric LEROUX, Directeur Régional
Jean Luc GUYMARD, Conseiller Emploi-Formation
Auditionnés le 12 mai

SNSM

- **SNSM**
Xavier DE LA GORCE, Président
Marc SAUVAGNAC, Directeur Général
Olivier LAURENS, Contrôleur Général
Auditionnés le 23 février
- **SNSM**
Benjamin SERFATI
Auditionné le 12 mai
- **SNSM Délégation du Nord**
Daniel DENIAU, Délégué Départemental de Seine Maritime
Guy LARDE, Président de Berck (Baie de Somme)
Gérard BARRON, Président de la Société humaine et des naufragés de Boulogne sur-Mer
Bernard BARRON, Président de Calais
Alain LE DAGUENEL, Président de Dunkerque
Serge CARLOT, Délégué Départemental 59/62
Auditionnés le 24 mai
- **SNSM Conseil d'administration**
Xavier DE LA GORCE, Président
Les administrateurs de la SNSM
Auditionnés le 24 mai
- **SNSM**
Bruno POUX-GUILLAUME, Président du Comité des Donateurs
Marc SAUVAGNAC, Directeur Général
Auditionnés le 2 juin

VISITES SUR LE LITTORAL

Déplacement en région Méditerranée les 19 et 20 avril

CROSS La GARDE : – Présentation du CROSS – Réunion de travail avec les responsables ports de plaisance de l'UPACA.

TOULON : Préfecture maritime de Méditerranée : Entretien avec le Préfet maritime et le commissaire général, adjoint pour l'action de l'Etat en mer.

BANDOL: Réunion de travail à la station SNSM avec le délégué départemental et les présidents de station du Var, en présence de la délégation mer et littoral (DML) de la direction départementale des territoires et de la mer (DDTM).

La CIOTAT: Réunion de travail à la station SNSM de la Ciotat avec le délégué départemental et les présidents de station des Bouches du Rhône.

Déplacement en région Atlantique le 21 avril

NANTES : Rencontre avec le directeur de la formation continue de l'école nationale de la sécurité et de l'administration de la mer (ENSAM) et le directeur du site de Nantes de l'école nationale supérieure maritime (ENSM).

SAINT-NAZAIRE : Présentation du pôle de formation national de la SNSM (PFN), suivie d'une réunion de travail avec les présidents de stations de la Loire-Atlantique.

Déplacement dans le Finistère les 22 et 25 avril

TREVIGNON : Visite de l'abri et du canot, entretien avec l'équipage.

DOUARNENEZ : Rencontre organisée par le délégué départemental avec les présidents de station et des sauveteurs du Finistère sud.

PLOUGUERNEAU : Présentation de la station et rencontre avec les sauveteurs.

CORSEN : Présentation du CROSS.

BREST : Centre de formation et d'intervention (CFI) de Brest : Visite et présentation du centre ; rencontre avec les sauveteurs saisonniers en formation.

Préfecture maritime : Entretien avec le Préfet maritime et le commissaire général, adjoint pour l'action de l'Etat en mer, en présence du directeur-délégué pour la mer et le littoral de la DDTM 29.

Port de plaisance de Brest : Réunion de travail avec les responsables du port de plaisance de Brest.

DIVERS

- Bénédicte CAILLE-MALPEL, ancienne Directrice Commerciale de la SNSM
Auditionnée le 10 mai

A demandé à être auditionné

- **Commissaire aux armées, Direction Générale à l'armement**
Olivier DUCABLE
Auditionné le 29 mars

IV. GLOSSAIRE

Sigle	Signification
AEM	Action de l'Etat en mer
BAFA	Brevet d'aptitude aux fonctions d'animateur
BNSA	Brevet national de secours aquatique
CFI	Centre de formation et d'intervention
CGAAER	Conseil général de l'alimentation, de l'agriculture et des espaces ruraux
CGEDD	Conseil général de l'environnement et du développement durable
CROSS	Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage
CRR	Certificat radio restreint
CTT	Canot tout temps
DAFN	Droit annuel de francisation des navires
DAM	Direction des affaires maritimes
DGEFP	Direction générale de l'emploi et de la formation professionnelle
DGSCGC	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
ENSAM	Ecole nationale supérieure des administrateurs maritimes
ENSM	Ecole nationale supérieure maritime
FEPSM	Fédération d'entraide polynésienne de sauvetage en mer
IA	Inspection générale de l'administration
IGAM	Inspection générale des affaires maritimes
IGF	Inspection générale des finances
LMA	Lycée maritime et aquacole
MEEM	Ministère de l'environnement, de l'énergie et de la mer
MNS	Maître-nageur sauveteur
MRCC	Maritime rescue coordination center
NOTRe	Loi sur la nouvelle organisation territoriale de la République
OMI	Organisation maritime internationale
PFN	Pôle national de formation
RNCP	Registre national des qualifications professionnelles
RNLI	Royal national lifeboat institution
SNSM	Société nationale de sauvetage en mer
VNM	Véhicule nautique à moteur

V. CARTE DES IMPLANTATIONS DE LA SNSM (SOURCE : SNSM)



VI. CHARTE DE PARTENARIAT DU DEPARTEMENT DU FINISTERE



CONVENTION PLURIANNUELLE DE PARTENARIAT 2015-2018

ENTRE

Le Département du Finistère représenté par son Président, Pierre Maille;
sis 32, boulevard Duplex à Quimper,
dénommé le Conseil Général,

d'une part,

ET

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM), association reconnue d'utilité publique, régie par la loi du 1er juillet 1901, dont le siège social est situé 31, Cité d'Antin à Paris (75009), représentée par son Président, Xavier de la Gorce,
dénommée le bénéficiaire,

d'autre part.

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le règlement budgétaire et financier du Conseil général du Finistère adopté le 25 janvier 2013 ;

VU la délibération de la Séance Plénière du Conseil général du Finistère en date du 29 et 30 janvier 2015 ;

VU la délibération de la Commission permanente du Conseil général du Finistère du 2 février 2015 ;

Il est convenu et arrêté ce qui suit :

PREAMBULE :

La Société Nationale de Sauvetage en Mer (SNSM) est une association reconnue d'utilité publique qui a reçu pour mission la sauvegarde des vies humaines le long des côtes de France.

Elle s'investit concrètement dans trois domaines d'activités :

- 1) les interventions en mer effectuées par les sauveteurs embarqués bénévoles (232 stations de sauveteurs en métropole et outre-mer) ;
- 2) la formation des nageurs-sauveteurs (30 centres de formation, 1/3 des plages de France surveillées) ;
- 3) les conseils et la prévention auprès des usagers de la mer et la formation grand public.

La SNSM, à travers ses 7 000 bénévoles, réalise plus de 53 % des opérations de sauvetage en mer en métropole et assure plus de 80 % des sauvetages en dehors des horaires ouvrables ; elle est ainsi le premier intervenant dans le domaine de la sauvegarde de la vie humaine.

La SNSM perçoit des subventions de l'Etat et des collectivités territoriales. A ces fonds publics s'ajoutent les dons des particuliers et des entreprises.

Cependant, elle doit faire face à un contexte financier et organisationnel difficile, dû à une augmentation de ses charges, au vieillissement des équipements de ses stations, à l'exigence d'une sécurité accrue en mer, au changement des comportements des usagers de la mer.

Afin de répondre à ces enjeux, et de pérenniser son activité, la SNSM a mis en place un plan d'action « Cap 2010 + », dont les principaux objectifs sont les suivants :

- Entretien l'esprit de l'engagement bénévole ;
- Développer le soutien opérationnel des bénévoles ;
- Adapter l'organisation de gouvernance au service des unités d'actions ;
- Consolider la situation et la gestion de la trésorerie ;
- Consolider l'identité de la SNSM.

Avec plus de 1 200 km de côtes, îles comprises, l'ensemble de ses sites portuaires, plus du tiers de la pêche française, une culture maritime ancienne et fortement ancrée dans les mentalités, un secteur important de loisirs nautiques, et plus de 50 % des chercheurs français travaillant dans le domaine de la mer, le Finistère apparaît comme le premier département maritime de France métropolitaine.

Le Conseil général du Finistère est ainsi particulièrement concerné par la sécurité maritime, qui contribue à améliorer l'attractivité de son territoire, préoccupation affirmée dans son projet stratégique.

Le département du Finistère est ainsi celui où la SNSM met en œuvre le plus de moyens :

- 28 stations permanentes et 1 station saisonnière de sauveteurs embarqués,
- environ 750 bénévoles, dont 668 sauveteurs embarqués ;
- 2 centres de formation de nageurs-sauveteurs, à Brest et Quimper ;
- 10 canots tous temps, 15 vedettes, 23 canots pneumatiques.

Dans ce contexte, et afin de permettre à la SNSM d'assumer sa mission de service public, et d'atteindre ces objectifs communs, le Conseil général du Finistère et la SNSM ont signé un premier partenariat pour la période 2008-2010 qui a été reconduit pour la période 2011-2014.

Le Conseil général et la SNSM ont décidé de renouveler leur partenariat selon les modalités d'exécution définies ci-après :

ARTICLE 1 - OBJET, DUREE ET ENTRE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION

La présente convention a pour objet de fixer les objectifs et les modalités du partenariat pluriannuel entre le Conseil général et la SNSM, qui s'associent pour contribuer durablement à la sauvegarde de la vie en mer.

Ce partenariat s'inscrit dans le projet stratégique du Conseil général du Finistère et des objectifs fixés par la SNSM dans son plan d'action « Cap 2010 + ».

La présente convention est conclue pour une durée de 4 ans et porte sur les exercices 2015, 2016, 2017 et 2018.

Elle prend effet à compter du 1^{er} janvier 2015.

ARTICLE 2 - ENGAGEMENTS DE LA SNSM

La SNSM s'engage, à son initiative et sous sa responsabilité, à réaliser les actions conformes à son objet social :

- la sauvegarde de la vie humaine en mer et sur les plages, le long du littoral finistérien;
- la prévention auprès des usagers de la mer ;
- et la formation des nageurs-sauveteurs.

L'association s'engage à mettre en œuvre tous les moyens nécessaires à la réalisation de ces actions dans le département du Finistère.

ARTICLE 3 - ENGAGEMENTS DU CONSEIL GENERAL

Le Conseil général du Finistère, au travers de ses politiques d'intervention, apporte un soutien à la réalisation des actions menées par la SNSM.

Au titre des objectifs mentionnés dans le préambule et dans l'article 1, le Conseil général s'engage à mettre en place cet appui dans le cadre de son budget annuel, sous la forme de subventions en fonctionnement et en investissement.

Le Conseil général s'efforcera de maintenir en faveur de la SNSM, un niveau de contribution financière aussi stable que possible sur la durée de la convention, et fixera ainsi chaque année le montant de ses soutiens en fonctionnement et en investissement, par avenant, dans la limite des crédits votés au budget par l'Assemblée départementale.

Les montants sont fixés chaque année sur la base des budgets prévisionnels présentés par la SNSM, ainsi que du programme pluriannuel d'investissements annexé à la présente convention.

Un avenant financier annuel précisera le montant du soutien financier du Département du Finistère pour les exercices 2016, 2017 et 2018.

Modalités du soutien en fonctionnement

La subvention de fonctionnement départementale concerne les dépenses liées aux coûts opérationnels de fonctionnement et de formation estimés pour la délégation départementale finistérienne.

Pour les exercices 2015, 2016, 2017 et 2018, le montant de la subvention de fonctionnement est fixé à 20 % des coûts opérationnels standards estimés pour la SNSM du Finistère, dans la limite d'un plafond à fixer annuellement.

Modalités du soutien en investissement

Sont éligibles à ce titre les dépenses d'investissement liées à l'acquisition et la modernisation d'embarcations (vedettes, canots tout temps et semi-rigides) destinées aux opérations de sauvetage en mer de la SNSM, et basées dans une des stations du Finistère.

La subvention d'investissement est fixée chaque année à 25 % du coût des investissements éligibles, dans la limite des crédits votés par l'assemblée départementale pour la

7

période 2016-2018, et du plan prévisionnel d'équipement des bateaux de sauvetage du Finistère, annexé à la présente convention.

Ce plan pourra être actualisé en fonction des besoins prioritaires de la SNSM.

Le financement des projets ne relevant pas de la flottille SNSM ne relève pas du périmètre de la présente convention, mais pourra le cas échéant être examiné.

Les projets financés, et le montant annuel des subventions en fonctionnement et en investissement seront précisés chaque année par avenant à partir de 2016.

ARTICLE 4 - MODALITES DE VERSEMENT DES SUBVENTIONS

Les versements seront effectués sur le compte 30041 00001 0101474D020 76 de la Banque Postale - Centre financier de paris - 75900 PARIS CHEQUES.

Le comptable assignataire est le Payeur départemental.

Le montant de subventions versé sera établi en fonction des dépenses effectivement réalisées et justifiées.

4-1 Subvention de fonctionnement

Le montant de la subvention accordée au bénéficiaire au titre de son fonctionnement en 2015 est fixé à 130 000 €, et sera versé selon les modalités suivantes :

- versement d'un acompte de 80 % à la signature de la présente convention ;
- le solde sera versé sur présentation du compte de résultat provisoire.

En application du règlement budgétaire et financier du Département approuvé par délibération du 25 janvier 2013, le bénéficiaire devra produire les justificatifs nécessaires au solde de la subvention ainsi que le bilan d'activité, le bilan comptable et le compte de résultat et les annexes, avant le 31 octobre 2016, sous peine d'annulation du solde de la subvention.

4-2 Subventions d'investissement

Leur montant, fixé à 127 255 € en 2015, est destiné aux investissements suivants :

Opération	Montant prévisionnel	Subvention
vedette pour la station de sauvetage de Loctudy	175 000 € HT	43 750 €
déménagement du centre de formation et d'intervention (CFI) de Brest	334 021 € TTC	83 505 €
		127 255 €

Le versement de ces subventions s'effectuera comme suit :

- vedette pour la station de sauvetage de Loctudy :
 - versement d'un acompte de 50% sur présentation du contrat de construction signé par le chantier naval et la SNSM,
 - le solde au vu des justificatifs des dépenses acquittées ;
- déménagement du centre de formation et d'intervention (CFI) de Brest :

- possibilité d'un versement, en deux acomptes au maximum après vérification de service fait, leur cumul ne pouvant dépasser 80 % de l'aide accordée,
- le solde, sur le montant réellement acquitté, dans la limite précisée à l'article 1^{er}.

En application du règlement budgétaire et financier du Département approuvé par délibération du 25 janvier 2013, le bénéficiaire devra produire les justificatifs nécessaires au versement de ces subventions avant le 31 octobre 2018. En cas contraire, le solde de ces subventions deviendra caduc et ne pourra donner lieu à un quelconque versement.

ARTICLE 5 - REVERSEMENT

Le bénéficiaire s'engage à procéder au reversement des sommes indûment perçues au titre de cette subvention : absence de justificatifs, utilisation de l'aide non conforme à la convention, refus de se soumettre aux contrôles, arrêt de l'activité, dissolution de la structure.

ARTICLE 6 - ACTIONS COMMUNES DE COMMUNICATION

La SNSM s'engage :

- à informer le Conseil général de la mise en place d'opérations ponctuelles de communication et de prévention ;
- à citer et à mettre en valeur systématiquement le partenariat financier du Conseil général du Finistère lors d'actions d'information et de manifestations ;
- à apporter son soutien et ses moyens logistiques à l'occasion d'événements nautiques d'envergure pouvant avoir lieu dans le Finistère.

Des actions communes de communication dans le domaine de la sécurité en mer et de la prévention auprès des usagers de la mer pourront être envisagées, avec l'accord des deux signataires, lors d'opérations ponctuelles de communication.

ARTICLE 7 - CONTROLE - SUIVI - EVALUATION

La SNSM communiquera chaque année au Conseil général :

- Le bilan financier et le compte de résultat certifiés du dernier exercice ;
- un rapport d'activités ;
- une synthèse des moyens et de l'activité de la SNSM dans le Finistère ;
- le bilan de fonctionnement des stations finistériennes.

L'évaluation porte, en particulier, sur la conformité des résultats à l'objet mentionné à l'article 1^{er}, sur l'utilité sociale ou l'intérêt général des actions réalisées et, s'il y a lieu, sur les prolongements susceptibles de leur être apportées dans le cadre d'une nouvelle convention.

Afin d'échanger sur les diverses modalités du partenariat, une rencontre annuelle pourra être mise en place à l'initiative d'une des deux parties.

ARTICLE 8 - MODIFICATION, RESILIATION DE LA CONVENTION, LITIGE

Les modifications éventuelles feront l'objet le cas échéant d'un avenant à la présente convention approuvée par les signataires.

En cas de non-respect par la SNSM des engagements inscrits dans la présente convention (non-exécution, retard significatif ou modification substantielle sans l'accord écrit du Conseil général), le Conseil général peut suspendre ou diminuer le montant des acomptes et autres

21

versements, remettre en cause le montant de la subvention ou exiger le reversement de tout ou partie des sommes déjà versées au titre de la présente convention.

La convention pourra être résiliée de plein droit par l'une ou l'autre partie à l'expiration d'un délai de trois mois suivant l'envoi d'une lettre recommandée avec accusé de réception valant mise en demeure.

Les litiges pouvant résulter de l'exécution de la présente convention relèveront du tribunal administratif de Rennes.

Paris, le 26/3/15

Le Président de la Société Nationale de
Sauvetage en Mer

Xavier de la Gorce



Sauvagnac
Archevêque bicinal

A Quimper, le 27 MARS 2015

Le Président du Conseil général
du Finistère

Malle
Pierre Malle

VII. PROPOSITION DE LOI « SIRE »

N° 3588

ASSEMBLÉE NATIONALE
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 mars 2016.

PROPOSITION DE LOI

visant à améliorer la retraite des sauveteurs en mer,

(Renvoyée à la commission des affaires sociales, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Fernand SIRÉ, Édouard COURTIAL, Dominique LE MENER, Thierry MARIANI, Nicole AMELINE, Patrick HETZEL, Philippe VITEL, Michèle TABAROT, Yves FOULON, Dino CINIERI, Lionnel LUCA, Marie-Jo ZIMMERMANN, Jean-Pierre DOOR, Alain MARLEIX, Nicolas DHUICQ, Bernard PERRUT, Élie ABOUD, Didier QUENTIN, Isabelle LE CALLENNEC, Lucien DEGAUCHY, Frédéric LEFEBVRE, Laurence ARRIBAGÉ, Alain SUGUENOT, Jean-Louis CHRIST, Antoine HERTH, Guénaël HUET, Bernard BROCHAND, Arnaud VIALA, Pierre MOREL-A-L'HUISSIER, Bérengère POLETTI, Arlette GROSSKOST, Éric CIOTTI, Philippe Armand MARTIN, Francis HILLMEYER, Yves JÉGO, Philippe LE RAY, Jean-Luc REITZER, Arnaud RICHARD, Jean-Pierre VIGIER, Patrice VERCHÈRE, Julien AUBERT, Dominique DORD, Yannick FAVENNEC, Christian ESTROSI, Daniel FASQUELLE, Martial SADDIER, Alain MOYNE-BRESSAND, Sophie ROHFRITSCH, Franck MARLIN, Gérard MENUUEL, François VANNSON, Jean-Claude BOUCHET, Damien ABAD, Bertrand PANCHER, Alain CHRÉTIEN, Yves FROMION, Pierre MORANGE, Jean-Pierre BARBIER, Josette PONS et Jean-Claude GUIBAL, députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Mesdames, Messieurs,

En France, plus de la moitié des personnes sauvées en mer ont été secourues par la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Cette contribution considérable à la sécurité et à la sauvegarde de la vie en mer est le fait de cette association à but non lucratif, la SNSM, et du courage et de l'engagement des bénévoles qui la composent. D'anciens marins, provenant notamment des secteurs de la pêche, de l'armée ou de la marine marchande, mais aussi de jeunes actifs et de plus en plus de personnes qui ne sont pas, à la base, des professionnels de la mer.

Pour mener à bien leurs missions, les sauveteurs en mer dépendent presque exclusivement de la générosité du public et des subventions publiques.

Sauver des vies en mer et sur le littoral implique la mise en oeuvre de moyens humains et matériels considérables. Leur activité est très diverse. Elle consiste notamment à mobiliser des bateaux et des équipages, à intervenir au plus vite sur le lieu d'un accident maritime et donc être présent dans les ports, sur les plages et dans de nombreux points du littoral français, en métropole et outre-mer.

Ils mènent à bien les opérations de sauvetage en s'appuyant sur tous les moyens technologiques à disposition pour en améliorer l'efficacité : repérage d'un homme à la mer, hélitreuillage, abordage d'un bateau...

Ils secourent des nageurs et évitent les accidents *via* la surveillance des plages.

L'action des sauveteurs en mer repose sur sept mille bénévoles opérationnels et volontaires répartis dans 219 stations de sauvetage en France métropolitaine et outre-mer, 259 postes de secours sur les plages et 32 centres de formation. Ces acteurs de terrain sont coordonnés par un président bénévole, un siège de soixante-dix salariés renforcés de quelques cadres bénévoles spécialisés, et localement par des cadres bénévoles (environ mille deux cents) pour renforcer le soutien technique, administratif, logistique, financier et de communication. Les sauveteurs en mer sont donc des acteurs essentiels dans le dispositif national de sauvetage maritime.

Voici quelques chiffres qui permettent d'illustrer l'ampleur de leur action.

En 2014, ce sont quatre mille quatre cents sauveteurs embarqués bénévoles pour réaliser des interventions sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, d'une durée moyenne de seize minutes qui ont secouru cinq mille neuf cent cinquante-sept personnes au cours de 3 488 interventions de sauvetage, 6 272 heures d'intervention dont 24 % d'interventions de nuit.

Le nombre de leurs interventions ne cesse de croître d'année en année, face à l'augmentation des estivants sur les plages et à la multiplication des loisirs nautiques de bord de mer et ils contribuent fortement à diminuer le nombre d'accidents sur notre littoral.

Depuis plus d'un siècle, ces bénévoles issus du monde maritime et maintenant en provenance d'autres milieux s'investissent localement pour apporter une aide efficace aux usagers de la mer.

Assurant une surveillance constante de la baignade sur les plages, les Nageurs Sauveteurs sont les premiers présents en cas d'incident dans la zone de baignade. Formés au secourisme et aux interventions en milieu aquatique, ils constituent le premier maillon de la chaîne des secours. Contrairement aux pompiers volontaires, les bénévoles de la SNSM ne touchent rien après une intervention. Inscrits maritimes, retraités, artisans, professions libérales ou salariés : c'est sur leur temps de repos qu'ils se consacrent au sauvetage.

Les sauveteurs en mer qui s'engagent en plus dans leur activité au service des personnes en difficulté, qui font face au danger et qui acceptent de prendre des risques pour leur vie pour sauver celle des autres, doivent être davantage reconnus.

Ils doivent être considérés comme de vrais acteurs de la sécurité et à ce titre, pour favoriser et pérenniser le volontariat, être récompensés de leur engagement qui implique de lourdes responsabilités et qui demande une grande motivation.

Sans remettre en cause le caractère noble et désintéressé sur lequel repose cet engagement volontaire, une amélioration de la retraite de ces bénévoles serait un signe fort de reconnaissance de la dangerosité et de la pénibilité de leurs missions.

Tel est l'objet de cette proposition de loi qui accorde aux sauveteurs en mer une validation de trimestres au titre du calcul des droits à la retraite et une bonification de leurs cotisations retraite.

PROPOSITION DE LOI

Article 1^{er}

À compter du 1^{er} janvier 2017, toute personne engagée comme sauveteur en mer, ayant accompli au moins dix années d'activité, bénéficie d'une bonification de sa cotisation retraite et de l'attribution de trimestre supplémentaire par tranche d'année d'exercice, dans des conditions définies par décret en Conseil d'État.

Article 2

Les charges qui pourraient résulter pour les organismes de sécurité sociale de l'application de la présente loi sont compensées à due concurrence par la création d'une taxe additionnelle aux droits prévus aux articles 575 et 575 A du code général des impôts.

VIII. PROPOSITION DE REDACTION DU CHAPITRE SUR LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC, OBLIGATIONS DE SECURITE, DU CAHIER DES CHARGES-TYPE DES PORTS DE PLAISANCE

....

Lorsqu'une société de sauvetage agréée est présente dans le port de plaisance, le gestionnaire est tenu de mettre à sa disposition, à titre gratuit, les équipements et services nécessaires à l'exercice de sa mission de service public (emplacements à sec ou à flot pour ses moyens nautiques, local technique et salle de réunion, fourniture de fluides et services techniques du port).

Lorsqu'aucune société de sauvetage n'est présente dans le port de plaisance, une compensation financière d'un montant équivalent est versée à la société de sauvetage localisée à proximité et qui assure ce service public dans le périmètre géographique du port.

Une contribution-sauvetage d'un montant forfaitaire annuel minimum de 10 € sur les contrats d'amarrage et d'un montant forfaitaire minimum de 1 € sur la taxe journalière de passage est prélevée par le gestionnaire au profit de la société de sauvetage agréée.

Le financement des charges de sécurité destinées à la société de sauvetage peut être décompté par le port sur le produit de la contribution-sauvetage.

Lorsque le montant de la contribution-sauvetage est supérieur à la valeur des prestations distribuées soit à titre gratuit, soit à titre de compensation, à la société de sauvetage, la différence lui est reversée par le gestionnaire du port.

IX. AIDE DES COLLECTIVITES TERRITORIALES A LA SNSM EN 2015 (SOURCE : SNSM)

SNSM		
Subventions d'investissement collectivités territoriales		
Projets d'investissement engagés en 2015 et 2016		
En euros		
Régions	2015	2016
AQUITAINE-LIMOUSIN-POITOU-CHARENTES	65 128	-
BRETAGNE	238 750	129 500
BRETAGNE HORS CONVENTION	-	396 000
CORSE	897 518	52 000
LANGUEDOC-ROUSSILLON-MIDI-PYRENEES	-	277 850
MARTINIQUE	25 000	-
NORD-PAS-DE-CALAIS-PICARDIE	93 250	-
NORMANDIE	57 551	18 250
NOUVELLE CALEDONIE	575 000	-
PAYS DE LA LOIRE	325 000	253 602
PROVENCE-ALPES-COTE D'AZURE	143 000	221 250
TOTAL Régions	2 420 197	1 348 452
Départements	2015	2016
13 - BOUCHES DU RHÔNE	145 000	-
14 - CALVADOS	44 769	10 000
22 - CÔTES D'ARMOR	174 750	-
29 - FINISTERE	94 000	12 500
2A - CORSE DU SUD	111 000	25 000
2B - HAUTE-CORSE	45 000	-
33 - GIRONDE	11 226	-
34 - HERAULT	-	100 000
44 - LOIRE-ATLANTIQUE	-	62 500
50 - MANCHE	12 781	-
56 - MORBIHAN	-	116 250
59 - NORD	50 000	-
64 - PYRENEES ATLANTIQUES	53 750	-
66 - PYRENEES ORIENTALES	-	72 000
76 - SEINE-MARITIME	-	5 000
83 - VAR	-	221 250
85 - VENDEE	300 000	100 000
TOTAL Départements	1 042 276	724 500
Autres collectivités territoriales	2015	2016
COM.COM. DES OLNES	-	157 200
COMMUNE DE PROPRIANO	111 000	-
DIVERS COMMUNES	177 500	-
TOTAL Autres collectivités territoriales	288 500	157 200
TOTAL Collectivités territoriales	3 750 974	2 230 152
TOTAL des engagements de la SNSM en investissement	9 555 831	7 637 400

(*) : demande non déposée à ce jour

Nota : ces subventions sont liées aux projets d'investissements engagés en 2015 et 2016. Elles ont pu être attribuées par les collectivités une année avant l'engagement ou l'année de l'engagement

SNSM
Subventions de fonctionnement attribuées par les collectivités territoriales
Année 2015

COLLECTIVITES	MONTANT en euros
CG DES ALPES MARITIMES	30 000
CG DE L'AUDE	7 500
CG DES BOUCHES DU RHONE	0
CG GENERAL DU CALVADOS	40 000
CG DE CHARENTE MARITIME	18 000
CG DES COTES D'ARMOR	30 000
CG CORSE DU SUD	0
CG HAUTE CORSE	0
CG DU FINISTERE	130 000
CG DU GARD	
CG DE LA GIRONDE	10 000
CG DE L'HERAULT	45 000
CG DE L'ILLE ET VILAINE	24 000
CG DES LANDES	4 770
CG DE LOIRE ATLANTIQUE	30 000
CG DE LA MANCHE	25 000
CG DU MORBIHAN	35 000
CG DU NORD	0
CG DU PAS DE CALAIS	12 500
CG DES PYRENEES ATLANTIQUE	5 000
CG DES PYRENEES ORIENTALES	10 000
CG DE SEINE MARITIME	23 000
CG DE LA SOMME	10 000
CG DU VAR	42 000
CG DE VENDEE	36 000
CG GUADELOUPE	
CG MARTINIQUE	15 000
CG REUNION	
SAINT-PIERRE ET MIQUELON	10 000
Autres collectivités (communes,...)	932 185
TOTAL SUBVENTIONS DE FONCTIONNEMENT	1 524 955

X. PARANGONNAGE DE L'ORGANISATION DU SAUVETAGE EN MER A L'ETRANGER

pays	organisme	finances	RH	moyens
Allemagne	DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger - die Seenotretter)	actif: 37,8 M€ (bateaux) + 10,72 M€ (infrastructures) compte de résultat largement excédentaire : produits 39,65 M€ (dont collectes 21,02, héritages 13,64, fondations 1,09, aucune aide publique), charges 36,18 M€ (dont amortissement 4,94) 86 % des charges hors amortissement affectées au terrain	54 stations / 180 employés, 800 bénévoles	20 gros bateaux dont 1 de 46 m (25 nœuds, 404 t) et 1 de 36,5 m (25 nœuds, 220 t) 6 nouveaux de 27,9 m (24 nœuds, 120 t, 12 M€ l'unité) les gros bateaux emportent des « filles » plus rapides
Allemagne	DLRG (Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft)	compte de résultats 2013 excédentaire : produits 12,860 M€ (dont 7,3 affectées à des opérations ciblées, aucune aide publique), charges 11,345 M€	49 000 maîtres-nageurs bénévoles, dont 3 894 sur le littoral, 1,25 M donateurs	pas de bateaux
Brésil	IAMB (Instituto Anjos do Mar Brasil)		106 volontaires sauveteurs	1 station (Itajai) 2 bateaux, motos aquatiques
Canada	GCAC (Garde Côtière Auxiliaire Canadienne)		5 000 bénévoles	1 133 bateaux
Chine	交通运输部救助打捞局 - CRS (China Rescue & Salvage)	61,990 MdRMB (9,537 MdUS\$) de produits entre 2002 et 2010 (6,9 MdRMB/an) patrimoine (assets) environ 10 MdRMB	9 000 employés, dont 4 500 dans les trois bureaux de Yantai, Shanghai et Guangzhou	3 implantations principales (Yantai, Shanghai, Guangzhou) 199 bateaux dont 76 pour le sauvetage en mer 18 avions et hélicoptères gros bateaux: Weili (140,76 m, 40 000 t, grue embarquée), Nanhaijiu 101 (109, m, 6 236 t, plateforme hélico), Nanhaijiu 113, etc.
Espagne	SASEMAR (Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Maritima)	produits 2013 : 133,17 M€/an, dont 3,06 commerciales (assistance...) charges : 164,75 M€/an dont 58,87 personnel et 33,99 amortissements investissements: 2,63 M€ en 2013, mais 47 M€/an en moyenne depuis 2002 (avec un pic à 158 M€ en 2007)	1 589 employés	73 bateaux dont 8 de plus de 56 m et 80 t et 10 remorqueurs, 3 avions et 11 hélicoptères 19 centres de coordination et de sauvetage sur le littoral et 1 à Madrid centre de formation ouvert en mai 1993 à Veranes (Asturies) sur 143 000 m ²
Etats-Unis	Coast Guard	10,326 Md\$/an de budget 2014 dont 1,064 pour SAR	42 000 employés d'active + 8 000 réservistes, 8 600 civils, 30 000 volontaires	1566 engins

pays	organisme	finances	RH	moyens
France	SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer)	en 2013, produits 25,964 M€ (dont ajustement 2,5 M€), charges 26,261 M€, non compris la valorisation du temps bénévole, investissements 5,892 M€ subventions : 4,090 M€/an	4 400 bénévoles sauveteurs embarqués dans 187 stations + 1 400 nageurs sauveteurs sur les plages + 2 000 cadres formateurs bénévoles 70 employés	331 embarcations dont 40 canots tout temps de 17,6 m et 21 t
Italie	SNS (Societa Nazionale di Salvamento)			
Royaume-Uni	RNLI (Royal National Lifeboat Institution)	Produits : 182,0 M€/an dont legs 62 % et dons (fundraising) 32 %, pas de subvention publique Charges : 157,7 M€/an, dont frais de personnel 62,8 M€/an, dont le CEO payé 144 000 £/an Investissements : 64,7 M€/an, dont centre de construction des CTT 21 % publicité (offerte par les médias ?) 4,2 M€/an	bénévoles: 4 600 embarqués + 1 150 lifeguards + 3 000 sur la côte dans 215 unités de plage / salariés: 1 300 p	340 bateaux de 3,8 à 17,3 m, dont 130 CTT (dont 6 nouveaux en 2014) / 237 stations

pays	organisme	activité	institution	commentaire
Allemagne	DGzRS (Deutsche Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger - die Seenotretter)	SAR 768 p et 36 bateaux sauvés, 81 684 p depuis la fondation jusqu'en 2014	fondé le 29/05/1865	a accueilli le 29 mai 2015 à Bremen le congrès quadriennal de l'International Maritime Rescue Federation (IMRF)
Allemagne	DLRG (Deutsche Lebens-Rettungs-Gesellschaft)	surveillance des baignades et plages, brevets de natation et MNS 21,9 Mp formées à la natation depuis 1950, 4,5 au brevet de MNS 686 p sauvées en 2013, 66 000 en 100 ans évacuation des populations en cas de crue... 446 noyés en 2013, dont 26 en mer	fondé le 19/10/1913 à Leipzig une fondation support créée en 2007	fête du centenaire le 19/10/2013 en présence du Président Joachim Gauck
Brésil	IAMB (Instituto Anjos do Mar Brasil)		organisation d'intérêt public à but non lucratif fondée en 2007	

pays	organisme	activité	institution	commentaire
Canada	GCAC (Garde Côtière Auxiliaire Canadienne)	SAR, pollution, navigation en zone arctique et ravitaillement des populations isolées 1 741 incidents SAR en 2010	fédération de 5 organisations régionales sans but lucratif de volontaires, placée auprès de la Garde Côtière Canadienne, agence gouvernementale fondée le 28 janvier 1962	
Chine	交通运输部救助打捞局 - CRS (China Rescue & Salvage)	SAR, pollution depuis l'origine, à fin 2010, 55266 p sauvées en mer dans les 4 mois janvier - avril 2011, 1 063 p sauvées	fondé le 24 août 1951 à Shanghai rattaché au ministère des communications	première tâche, en 1951 : nettoyer le fleuve Huangpu, encombré de navires coulés pendant la guerre secours à la flotte marchande plus qu'à la plaisance
Espagne	SASEMAR (Sociedad Estatal de Salvamento y Seguridad Maritima)	13 087 p assistées en 2013, 225 000 en 20 ans 2 253 immigrants irréguliers sauvés en 2013 (pic de 29 773 en 2006) 163 morts ou disparus SAR dans le domaine maritime espagnol (1,5 Mkm ²), surveillance du trafic	EPIC du Royaume, fondé le 24 novembre 1992 ancêtre né en 1880	
Etats-Unis	Coast Guard	7 408 p sauvées en 2013, 3 443 p en 2014, 595 mortes ou disparues participation au sauvetage des victimes de l'ouragan Katrina en Louisiane en 2005 le SAR est l'une des 11 missions des Coast Guards	fondé en 1790	l'une des 5 composantes des forces armées du pays
France	SNSM (Société Nationale de Sauvetage en Mer)	7 594 p sauvées en 2013, dont 78 % en mer et 22 % sur les plages	association fondée le 12 février 1865, reconnue d'utilité publique en 1970	
Italie	SNS (Societa Nazionale di Salvamento)	sauvetage et assistance en mer, sur les rivières et lacs	organisation non lucrative d'utilité sociale actif depuis 1871, fondé le 12 août 1875	
Royaume-Uni	RNLI (Royal National Lifeboat Institution)	460 vies sauvées, 19 353 p aidées en 2014	fondé en 1824	