

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

X V ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

**Commission
des lois constitutionnelles,
de la législation
et de l'administration
générale de la République**

- Audition de M. Gérard Darmanin, ministre de l'Intérieur, sur la situation migratoire dans le Pas-de-Calais..... 2

Mardi

7 décembre 2021

Séance de 14 heures

Compte rendu n° 30

SESSION ORDINAIRE DE 2021-2022

**Présidence de
Mme Yaël Braun-Pivet,
*présidente***



La réunion débute à 14 heures.

Présidence de Mme Yaël Braun-Pivet, présidente.

La Commission auditionne M. Gérard Darmanin, ministre de l'Intérieur, sur la situation migratoire dans le Pas-de-Calais.

Mme la présidente Yaël Braun-Pivet. Nous auditionnons le ministre de l'intérieur pour qu'il nous explique la situation migratoire dans le Pas-de-Calais et nous en brosse les perspectives. Cette situation, qui n'est pas le fait de ce gouvernement mais existe depuis plus de vingt ans, est particulièrement compliquée sur les plans diplomatique et humain. Malheureusement, l'actualité récente nous a encore montré qu'elle peut causer la mort d'hommes, de femmes et d'enfants. Nous ne pouvons rester indifférents à ces tragédies ni aux conditions d'hébergement, également compliquées dans cette zone.

Monsieur le ministre, vous ne pouvez ni allonger la distance entre la France et l'Angleterre, ni réduire l'attractivité de cette dernière pour les migrants, mais nous disposons probablement de marges d'action. Je vous sais résolument engagé dans la recherche de solutions : quelles actions avez-vous mises en œuvre à court, moyen et long termes ?

Quelles ont été les suites judiciaires des actions menées par les services de police, et plus particulièrement des interpellations de membres de réseaux de passeurs ces derniers mois ? Ont-elles donné lieu à des condamnations, à des incarcérations et éventuellement à des expulsions ?

M. Gérard Darmanin, ministre de l'intérieur. Le drame du 24 novembre dernier est hors du commun : sur vingt-neuf passagers embarqués sur un bateau, vingt-sept sont morts – des hommes, des femmes, dont une enceinte, et trois enfants ; c'est aussi le plus grave survenu en Manche, entre la France et l'Angleterre. Le précédent, il y a plus d'un an, avait fait moins de dix victimes, ce qui, sans rien enlever à son caractère dramatique, souligne l'augmentation extrêmement forte du nombre de personnes souhaitant prendre la mer pour se rendre en Angleterre.

Le nombre de passages par la mer au moyen de *small boats* a augmenté de plus de 200 % dans les Hauts-de-France. Du fait de l'activité policière très importante que nous y déployons, de plus en plus de tentatives se font au départ de la Somme, de la Normandie et de la Bretagne, mais aussi de Belgique, voire des Pays-Bas. Les migrants voulant absolument – le mot a son importance – se rendre en Angleterre, le travail de renforcement policier ne suffit évidemment pas, et ne peut en aucun cas constituer une réponse au problème.

Les filières de transit des migrants sur la route du Royaume-Uni ne sont rien d'autre que des organisations criminelles, qui fonctionnent en réseau international pour exploiter la misère des gens. Les passeurs sont souvent de la même nationalité que les personnes qui, pour quelques milliers d'euros, partent d'Asie, d'Afrique ou du Proche-Orient pour aller en Europe, et plus particulièrement en Angleterre. Ces organisations, extrêmement rémunératrices, utilisent désormais des moyens technologiques similaires à ceux employés par la criminalité organisée en matière de stupéfiants ou de terrorisme.

Depuis le 1^{er} janvier, nous avons arrêté en France plus de 1 400 personnes soupçonnées d'appartenir à des réseaux de passeurs, et démantelé 41 organisations criminelles. Ces chiffres devraient être rapprochés de ceux des autres pays européens puisque de tels réseaux sont tout à fait européens.

La courbe du nombre de traversées en bateau ne connaît pas de saisonnalité, seulement une légère inflexion aux mois de janvier et de février, au moment où les conditions de mer en Manche rendent encore plus difficile la traversée des 30 kilomètres entre Calais, ou Boulogne, et l'Angleterre.

À partir du début 2021, l'augmentation du nombre de *small boats* a été extrêmement importante, alors que le nombre de personnes interpellées à bord de poids lourds a considérablement baissé avant 2020, « année covid », la tendance se poursuivant ensuite. Nous avons tellement protégé – avec des scanners, de la vidéoprotection, des protections physiques – le tunnel sous la Manche, les ports de Calais, de Dunkerque et dans une moindre mesure de Boulogne que le passage par les ports et par le tunnel est devenu extrêmement difficile. La seule façon pour un immigré clandestin de se rendre en Angleterre est désormais d'embarquer sur un *small boat*, ce qui explique la multiplication de ces embarcations. Il n'y a donc pas de correspondance avec une augmentation du nombre de migrants puisqu'on en compte quinze fois moins aujourd'hui à Calais et à Dunkerque qu'il y a cinq ans. Les gouvernements précédents ont, en effet, sécurisé la frontière à partir du tunnel et les ports de la côte des Hauts-de-France.

Les principales nationalités impliquées révèlent peu de surprises, même si l'on voit apparaître les Vietnamiens parmi les filières d'immigration – j'ai d'ailleurs rencontré le ministre de l'intérieur vietnamien afin d'envisager des coopérations diplomatiques. Les filières tracent une carte de la misère du monde puisqu'on y trouve des Irakiens, des Iraniens, souvent originaires du Kurdistan, des Soudanais, des Érythréens, des Syriens, des Afghans : l'essentiel des candidats au départ subit donc guerre, dictature et difficultés ethniques. Nous constatons cependant que les trafiquants possèdent souvent l'une des quatre premières nationalités que je viens de mentionner. Les deux rescapés du récent drame, l'un irakien, l'autre soudanais, nous ont encore indiqué que leurs passeurs auraient été de la même nationalité qu'eux.

Le nombre de passages de bateaux a plus que sextuplé entre 2019 et 2021, passant de 3 352 à 36 563, allant de pair avec l'augmentation de celui des migrants découverts dans des embarcations. Police et gendarmerie accomplissent un travail énorme, surtout depuis un an et demi, et ce malgré le confinement. Le nombre de migrants par embarcation a également augmenté, passant de douze à vingt-sept ; la taille des bateaux aussi, mais pas en proportion, ce qui rend la traversée encore plus dangereuse. L'embarcation impliquée dans le drame du 24 novembre était peu importante, très certainement de mauvaise qualité et s'est manifestement dégonflée, dans une mer froide et démontée. Sur cette route maritime extrêmement fréquentée par les navires ralliant l'Asie, l'Amérique du Sud ou les grands ports belges, qui plus est la nuit, sans lumière, le danger est tout aussi grand de se fracasser contre un ferry ou un porte-conteneurs.

Les difficultés de Calais et de Dunkerque sont extrêmement géopolitiques, puisque ces ports forment l'avant-dernière étape du problème. Une des routes qui permet d'y arriver part de la Corne de l'Afrique et passe soit par les Balkans, soit par la Libye ou la Tunisie – la déstabilisation de l'Éthiopie ne va pas arranger les choses. La sécurisation et la stabilisation de la Libye et de la Tunisie empêchent une partie de ces migrants de suivre la route méditerranéenne puis de rejoindre la France *via* l'Italie. Une deuxième route part du Kurdistan et de l'Afghanistan ou de Syrie et passe soit par la Turquie et les Balkans, soit par Minsk – c'est celle qu'a suivie le rescapé irakien du 24 novembre qui, en passant ensuite par la Pologne et l'Allemagne, est parvenu à Calais en moins de trois semaines.

Si l'on considère la région des Hauts-de-France, les départs de *small boats* n'ont plus majoritairement lieu depuis Calais, tant les renforts de police et de gendarmerie, et les

techniques de vidéoprotection mises en place y empêchent les passages. Ces derniers se font désormais beaucoup à partir de la côte dunkerquoise – cela a été le cas du bateau du 24 novembre, qui est parti de Loon-Plage. De plus en plus, les départs sont organisés en descendant sur la côte, à partir du Touquet et de Merlimont, de la baie de Somme ou du Tréport. En remontant, les plages belges sont aussi les théâtres d'une migration par *small boats*. De Bray-Dunes à Berck, 150 kilomètres de plages doivent ainsi être surveillés, ce qui est évidemment très difficile pour les policiers, les gendarmes et les préfectures maritimes. D'aucuns nous demandent pourquoi nous n'affectons pas l'ensemble des moyens de surveillance à Calais. Outre que les points de départ sont désormais très nombreux, les plages du nord, qui sont relativement faciles à contrôler à marée basse, ne le sont plus du tout à marée haute, surtout la nuit, où l'eau arrive au bord des routes ou des dunes.

Deux types de réseaux sont à la manœuvre : les réseaux irako-kurdes, les plus violents et les mieux organisés, comme peuvent l'être les plus importants réseaux de trafic de stupéfiants ; les réseaux de la Corne de l'Afrique, moins organisés, plus artisanaux, plus faciles à contrecarrer.

L'affaire Thoren illustre le caractère international de ce problème et la nécessité, pour la France, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne, de travailler ensemble. Une cinquantaine de migrants, la plupart vietnamiens, a été découverte au mois de mai dernier par les autorités belges sur la plage de La Panne, tout près de Bray-Dunes, la filière de *small boats* étant tenue par le réseau irako-kurde basé en France. Je précise que les migrants sont plus nombreux à partir vers l'Angleterre depuis la région de Dunkerque parce que, pour des raisons politiques ou de moyens, la Belgique met moins la pression que nous sur les « jungles » et il est plus facile d'y attendre la nuit pour passer la frontière.

Nous avons donc trouvé les responsables de cette filière ; des tentatives de règlement de comptes à l'endroit de ceux qui auraient balancé l'information ont eu lieu à Grande-Synthe, dans un camp que nous avons depuis démantelé ; une tentative d'homicide a également eu lieu à Osnabrück, en Allemagne ; la justice a été au rendez-vous de la demande des policiers français puisque seize personnes ont été interpellées et treize écrouées ; leurs complices étaient en Grande-Bretagne et leur logistique – voitures, bateaux, gilets de sauvetage – aux Pays-Bas, le circuit financier étant quant à lui en Belgique. Sans Europol, nous n'aurions pas pu résoudre cette affaire.

À Osnabrück, la police a également interpellé des individus qui chargeaient des colis appartenant à des Irako-Kurdes. Ils contenaient cinq moteurs, cent gilets de sauvetage et neuf zodiacs. Le matériel a été saisi. Le lendemain, le livreur a présenté une facture d'achat à l'en-tête d'une société turque et a invoqué une erreur, ce matériel devant être livré en région parisienne. Celui-ci lui a donc été restitué. Quinze jours après, nous nous sommes aperçus que les moteurs étaient à Douvres...

Selon la police française, 90 % des moteurs et des bateaux sont achetés en Allemagne, d'où ils sont acheminés en Belgique, où se trouvent les migrants avant de partir pour l'Angleterre depuis la France – où il n'est plus possible, dans le nord, d'acheter un zodiac sans fournir une pièce d'identité et un numéro de téléphone. La source d'achat étant tarie, les trafiquants vont de plus en plus loin, notamment, donc, en Allemagne. Là encore, nous devons travailler plus étroitement ensemble.

Considérant qu'il est préférable de tracer le matériel plutôt que les personnes, nous avons établi que le *routing* commence par la fabrication en Chine du matériel, qui est ensuite transporté par conteneurs en Turquie, où il entre dans l'union douanière à Istanbul. La douane ne contrôlant pas particulièrement les scooters des mers, les gilets de sauvetage, les zodiacs et les moteurs, nous avons proposé que les douanes européennes – notamment, en

Bulgarie – contrôlent désormais beaucoup plus ce genre de matériels qui, ensuite, transite jusqu'à Osnabrück en camion.

Lors de son interrogatoire, le rescapé irakien du naufrage du 24 novembre nous a confié qu'il était parti trois semaines plus tôt de Bagdad, d'où il s'est rendu à Damas, en Syrie ; de là, il a pris un avion pour Minsk, puis est passé en Pologne, où il a pris une voiture pour se rendre en Allemagne, où il a été arrêté car sans-papier – mais il a fait valoir une demande d'asile, à laquelle il était d'ailleurs éligible. Laisse libre, il a pris le train pour Paris, d'où il s'est rendu à Dunkerque avant de s'embarquer. En moins de trois semaines, il s'est donc rendu de Bagdad à Dunkerque. Il a dépensé 5 500 euros pour se rendre de Damas à Dunkerque puis 3 200 euros pour traverser la Manche. Il pensait donc avoir un avenir meilleur en Angleterre pour moins de 10 000 euros.

Précisément, les migrants veulent se rendre en Angleterre. Parmi ceux qui se trouvent à Dunkerque ou à Calais, 60 % sont éligibles au droit d'asile et pourraient très bien le demander à la France, comme nous le leur proposons, mais seulement moins de 3 % le font.

Ils choisissent l'Angleterre, où se trouvent, semble-t-il 1,2 million d'immigrés clandestins – contre 600 000 en France – pour quatre raisons. Tout d'abord, leurs familles et leurs amis s'y trouvent et rien n'empêchera un couple, par exemple, de se réunir. Ensuite, en raison du modèle économique anglais, qui n'empêche pas le patronat d'employer des immigrés clandestins lesquels, d'ailleurs, paient légalement leurs impôts. En outre, les immigrés, une fois sur le sol anglais, ne sont quasiment jamais renvoyés chez eux. Si la France parvient à expulser environ 30 000 personnes chaque année, les Anglais en expulsent 6 000. Enfin, le droit d'asile étant désormais très limité en Angleterre, les régularisations sont peu nombreuses : 30 000 demandes annuelles dans ce pays contre 150 000 en France.

Les Anglais doivent certes réformer leur marché du travail mais ils doivent tout autant définir une voie légale d'immigration. Alors que l'Angleterre est un grand pays démocratique respectueux des droits de l'homme, il est aujourd'hui impossible à un immigré de rejoindre définitivement sa femme ou son père légalement, d'où les *small boats* et l'emprise des passeurs. Nous nous réjouissons toutefois que l'Union européenne se soit ralliée à notre proposition visant à ce que l'Angleterre conclue un accord à ce sujet avec elle.

La France compte donc désormais quinze fois moins de migrants qu'il y a cinq ans ; les passages ne s'effectuent quasiment plus par le tunnel sous la Manche ou par les ports, mais le nombre de migrants utilisant des *small boats* a augmenté de plus de 200 %, ce qui est dramatique.

Ce problème est désormais principalement européen, voire international. La coopération policière et judiciaire doit s'intensifier – je remercie les ministres belge, allemand et néerlandais, qui souhaitent également que nous agissions ensemble.

Enfin, j'espère que nos amis britanniques évolueront et définiront une voie légale d'immigration, comme le Président de la République aura sans doute l'occasion de le leur demander lors de la présidence française de l'Union.

M. Jean-François Eliaou. Comment ces personnes assez isolées peuvent-elles franchir de telles distances, prendre l'avion, payer près de 10 000 euros ? De quels moyens financiers disposent-elles au départ ? Comment trouvent-elles l'argent ? Par ailleurs, comment les intéressés sont-ils guidés ?

M. Vincent Ledoux. À Calais, l'État protège, assure la sécurité de tous, y compris des migrants : un grand nombre d'entre eux échappe en effet aux dangers de la mer. L'État essaie également de les reloger, de les soigner, de les nourrir.

Quelle est votre feuille de route dans le cadre de la présidence de l'Union européenne ? Quels objectifs vous paraissent atteignables ? On constate que des pays, même amis, ne coopèrent pas toujours très bien avec les autorités françaises. Quelles résistances certains pays européens vous opposent-ils ? Vous prônez un peu plus de coopération internationale en matière de sécurité et de justice. En même temps, comme vous l'avez dit, la réponse est loin de se limiter à la dimension sécuritaire.

J'aimerais aussi vous entendre sur l'amont. Du continent africain provient une immigration majoritairement professionnelle, tandis que les réfugiés et les demandeurs d'asile sont originaires, pour l'essentiel, de pays victimes d'une déstabilisation géopolitique. Quelles actions menez-vous spécifiquement à l'égard de l'Afrique, hormis la politique des visas ? Peut-on améliorer des dispositifs qui ont montré leurs effets bénéfiques, comme l'aide au retour ?

M. Pierre-Henri Dumont. Ai-je bien compris que vous proposez de demander au Royaume-Uni qu'il autorise le dépôt d'une demande d'asile sans que le demandeur soit présent sur son sol ? Je m'en réjouirais, car je formule cette proposition depuis le début de mon mandat – je l'ai encore faite récemment dans un rapport que j'ai présenté devant la commission des affaires européennes, mais elle n'a pas été soutenue par mon corapporteur, membre de La République en marche. Pouvez-vous nous indiquer comment ont évolué les discussions sur cette question ? Lorsque je leur ai fait part de cette proposition, les personnalités britanniques que j'ai rencontrées la semaine dernière m'ont paru plutôt réceptives. Cette mesure aiderait les agents du ministère de l'intérieur travaillant à Calais, dans le Dunkerquois et sur l'ensemble du littoral. Le cas échéant, ils pourraient informer le migrant que sa demande d'asile a été rejetée par le Royaume-Uni, et lui proposer l'aide de la France.

Mme Mathilde Panot. « Le ministère de l'intérieur est aussi le ministère de l'humanitaire » déclarait Marlène Schiappa après son opération de communication à Calais. Ce ministère de l'humanitaire, en 2020, a dépensé plus de 86 millions d'euros dans la mobilisation des forces de l'ordre pour la chasse aux migrants, contre 24 millions pour l'hébergement des personnes. Ce même ministère nie farouchement que des policiers, gendarmes et sociétés mandatées par la préfecture lacèrent des tentes d'exilés avec des couteaux et confisquent leurs affaires, tandis que le préfet interdit toute distribution d'eau et de nourriture. Vous ne pouvez pas le nier, monsieur le ministre, car Manon Aubry, Ugo Bernalicis et moi-même avons été verbalisés en septembre 2020.

Le ministère de l'humanitaire, dites-vous, alors que, depuis des mois, des journalistes, comme Louis Witter, rapportent des entraves à leur liberté d'informer, refoulés loin des scènes d'évacuation des campements, et que les associations subissent le même traitement, mêlant perquisitions et harcèlement policier.

Le ministère de l'humanitaire, celui qui, sur la base d'accords insensés avec le Royaume Uni, militarise à outrance la frontière à coups de barbelés et de grillages, et autres équipements tels que capteurs de CO₂, détecteurs de rythme cardiaque ou drones.

Hussein, Shahwali, Maryam Nuri et vingt-quatre autres personnes sont mortes au large de Calais. Voici le bilan mortifère de votre politique migratoire. Quand comprendrez-vous que le durcissement répressif envers les exilés et ceux qui leur viennent en aide renforce l'emprise des passeurs sur les traversées ? Quand allez-vous agir pour que votre prétendu ministère de l'humanitaire ne soit plus synonyme de cimetière à nos frontières ?

M. Fabien Matras. Je souhaite d'abord rendre hommage à votre action, Monsieur le ministre. Vous vous êtes emparé de ce dossier avec beaucoup de conviction et d'efficacité.

Le Parlement a voté une augmentation de 150 millions du budget de la mission *Immigration, asile et intégration* pour renforcer nos moyens et lutter contre les filières. Toutefois, la France ne peut agir seule et la solution ne peut être qu'européenne. L'Union européenne compte-t-elle accroître les moyens de Frontex ? Quelles actions seront engagées, dans le cadre de la présidence de l'Union, pour lutter contre les réseaux de passeurs ?

M. Jean-Pierre Pont. Quoi que nous fassions, les migrants veulent à tout prix se rendre en Angleterre. Parmi les vingt-sept morts au large de Calais figurent une femme et ses trois enfants, qui avaient déjà tenté de traverser la Manche quelques jours auparavant. Malgré le danger, ils ont recommencé. Avez-vous l'espoir que nos amis anglais feront preuve d'un peu d'humanité et rendront possible l'immigration légale ?

Mme Cécile Untermaier. Cette situation est aussi difficile que dramatique. Les vingt-sept décès nous ont fracassés. Des enfants, des femmes, dont l'une enceinte, des hommes ont payé de leur vie la volonté de rejoindre l'Angleterre, où beaucoup avaient de la famille. Il est stupéfiant que l'on puisse interdire à des demandeurs d'asile de se rendre dans le pays où ils ont de la famille. Il faut avancer sur cette voie.

En matière de politique de dissuasion, nous avons été alertés sur les tentes lacérées, les biens confisqués ; nous aurions préféré ne pas lire certains articles. Je sais que les forces de sécurité manifestent le plus grand respect, mais ne pourrait-on pas marquer une pause pendant la période de grand froid, afin que les personnes qui attendent dans la nuit puissent conserver les tentes qui les abritent ?

Nous n'avons pas, hélas, le décompte officiel des disparus ; peut-être l'avez-vous ? Des associations, en particulier le Secours catholique, restituent un peu de vie à ceux qui sont morts dans le silence. Elles essaient, après l'identification, de respecter les rites funéraires et d'organiser avec les proches une cérémonie. Ne peut-on aider ces associations, face au constat de l'échec que nous partageons tous ?

Mme Laurence Vichnievsky. Le sujet présente de nombreuses dimensions. La réponse générale est certes en grande partie européenne, mais les questions se posent d'abord entre la Grande-Bretagne et la France. Quel type d'actions menez-vous pour sensibiliser les migrants à la possibilité de demander le droit d'asile dans notre pays ? Sans doute sont-elles vouées à l'échec auprès de ceux qui veulent rejoindre leur famille, mais il doit bien y avoir un peu de pédagogie à faire sur ce qui pourrait les attendre en Grande-Bretagne, indépendamment des dangers de la traversée, et sur l'accueil que la France pourrait leur offrir.

M. Gérard Darmanin, ministre. Madame Untermaier, ne tombons pas dans les caricatures de Mme Panot – il est très facile de faire de la politique en se donnant bonne conscience. Laisser des gens sous des tentes, en plein hiver, le long de la mer, à la disposition des passeurs pour les traversées, c'est faire faussement preuve d'humanité. Depuis le 1^{er} janvier, nous avons relogé 14 400 personnes. Au moment où je vous parle, 250 places d'hébergement sont libres à Calais et aux alentours. Or les migrants ne veulent pas y aller. Ce qu'ils veulent, c'est se rendre en Angleterre, quand bien même nous leur proposons des hébergements chauffés, des douches, où il n'y a pas de risque d'agression sexuelle ni d'homicide, où les bébés malades peuvent être suivis par des pédiatres. De nombreuses collectivités des Hauts-de-France, et parfois bien au-delà, les accueillent. À Tourcoing, quatre-vingt-douze migrants sont logés dans un hôtel que le préfet a réquisitionné.

Le problème, c'est qu'une très grande partie des occupants quitte immédiatement ou quasi immédiatement leur logement. Nous leur proposons de déposer une demande d'asile en France. Les associations elles-mêmes le font, y compris celles qui s'opposent fortement à l'action de l'État. Mais ces gens veulent aller en Angleterre. Ils pensent que ce qui les attend

en Angleterre c'est le bonheur de retrouver les personnes qu'ils connaissent, de pouvoir travailler et d'avoir une vie de famille. Personne ne peut leur en vouloir.

D'un point de vue humanitaire, nous ne pouvons pas laisser ces réfugiés vivre dans des tentes à Calais, Grande-Synthe ou Dunkerque, à moins d'accepter que des bébés meurent de froid. Le gouvernement de Bernard Cazeneuve avait entrepris de façon très courageuse, comme tous ceux qui exercent des responsabilités dans notre pays, de démanteler ces camps où il n'y a ni électricité ni eau courante et où les conditions de vie sont très difficiles, hiver comme été. Je ne parle même pas des nuisances pour les riverains. Par ailleurs, les réfugiés concentrés dans ces campements constituent une clientèle immédiate pour les passeurs cherchant à faire vivre leur commerce. C'est en abritant les migrants dans des endroits protégés par l'État, en les faisant garder par les forces de l'ordre et accompagner par des associations qui leur expliquent leurs droits, que nous tarirons l'activité des passeurs. Quand la police retire les tentes des réfugiés, elle n'agit donc pas de façon inhumaine ; au contraire, elle protège ces personnes. Quiconque s'est déjà rendu sur place en est convaincu.

Les policiers et gendarmes n'ont jamais lacéré aucune tente. Je me suis déjà exprimé sur ce sujet à trois reprises, et les préfets ont demandé aux sociétés chargées de récupérer les tentes après les évacuations de camps de ne pas agir de la sorte. Effectivement, une personne travaillant pour l'une de ces sociétés a lacéré des tentes avant de les mettre à la benne ; son comportement est inacceptable et elle a été licenciée. Je précise que cette action n'est pas le fait des policiers ou des gendarmes, qu'aucun migrant ne se trouvait à l'intérieur des tentes, et que ces dernières étaient, de toute façon, destinées à la déchetterie. Cependant, je comprends l'émotion que cela a suscitée dans l'opinion publique : j'ai donc demandé aux préfets du Nord et du Pas-de-Calais de préciser clairement, dans les appels d'offres concernés, que les tentes devront être mises à la déchetterie sans avoir été lacérées, et de rendre ce principe public.

Vous avez souligné, madame Panot, que les actions des forces de l'ordre dans les camps de migrants ont coûté 86 millions d'euros. Or nous avons consacré cette année 1,3 milliard d'euros à la politique d'asile. En cinq ans, nous avons doublé le nombre de places disponibles dans le cadre du dispositif national d'accueil des demandeurs d'asile, qui est passé de 50 000 en 2015 à 107 000 en 2020. Alors que notre réunion me semblait constructive, vous voulez créer une polémique en pointant les 24 millions d'euros inscrits au budget du ministère de l'intérieur pour l'hébergement des personnes. Je vous invite à regarder le budget de l'ensemble des administrations, car c'est surtout le ministère du logement qui engage des dépenses importantes pour accompagner les demandeurs d'asile – mais j'imagine que vous n'en avez pas eu le temps et que votre intention n'était pas de susciter une polémique...

Pierre-Henri Dumont pourrait vous confirmer que c'est à la demande des élus de Calais que j'ai fait interdire la distribution de repas en centre-ville, qui entraînait de nombreuses difficultés tant pour les riverains que pour les migrants eux-mêmes, puisque les passeurs y trouvaient une clientèle à quelques mètres de la mer. Le tribunal administratif de Lille et le Conseil d'État m'ont donné raison, et vous avez été verbalisée, madame Panot, comme tous ceux qui contreviennent à la loi. Je n'ai aucunement outrepassé mes pouvoirs : nous sommes tous soumis au respect de la loi, et c'est une très bonne chose. En revanche, il n'a jamais été interdit de distribuer des repas ou de l'eau en dehors du centre-ville de Calais ; c'est ce que l'État fait quotidiennement, puisque nous distribuons 2 400 repas par jour, ce qui représente pour le contribuable un coût de 4 millions d'euros. Lorsque vous avez parlé d'inhumanité, j'aurais préféré que vous visiez les passeurs, mais vous n'avez manifestement pas très envie d'attaquer les vrais criminels.

Monsieur Dumont, je ne suis pas défavorable à ce que des demandes d'asile soient déposées dans des pays tiers. Votre proposition soulève cependant une difficulté : lorsqu'une personne est persécutée dans son pays, comment peut-elle se rendre au consulat de France, d'Allemagne ou du Royaume-Uni pour y déposer une demande d'asile sans faire l'objet d'une désapprobation sociale ou d'une répression par un pouvoir autoritaire ? Elle peut certes déposer sa demande dans un consulat situé dans un pays voisin de celui qu'elle tente de fuir : ce n'est pas une mauvaise idée, notamment pour les très nombreux Afghans réfugiés en Turquie, en Iran et au Pakistan. Comment instruira-t-on ces demandes d'asile ? Comment rapatriera-t-on les personnes déboutées dans leur pays d'origine ? D'ailleurs, les opinions publiques accepteront-elles de tels rapatriements ? Cette idée ne doit pas être écartée d'emblée. Si c'est le choix de l'Angleterre, alors nous devons l'accompagner. Cependant, il ne doit pas y avoir de bureau de demande d'asile en France : nous n'accepterons pas que les Anglais envoient des agents britanniques à Calais pour que les migrants déposent sur le sol français une demande d'asile au Royaume-Uni.

En revanche, nous pourrions accepter que, dans le cadre d'un futur traité international, nos amis britanniques renvoient en Europe les personnes en provenance de France ou d'un autre pays européen dont ils ne veulent plus sur leur sol – cela correspond à peu près à l'esprit de l'accord de Dublin – s'ils accueillent en échange une autre personne éligible au regroupement familial ou souhaitant déposer une demande d'asile. Nous pourrions imaginer un échange à un contre un visant un solde migratoire nul. Ce faisant, nous mettrions fin à une forme d'attractivité du territoire britannique et nous dessinerions entre nos deux pays une route migratoire légale, de façon civilisée et respectueuse de chacun. Ce ne serait pas un travail de passeur mais un échange d'État à État, dans des conditions humanitaires tout à fait acceptables. Cette possibilité fait partie des propositions que nous avons faites au gouvernement britannique.

Monsieur Eliaou, vous m'avez demandé comment les migrants trouvaient l'argent nécessaire à leur voyage. Nous parlons de quelques milliers d'euros. Pour faire ce passage, certaines personnes vendent tout ce qu'elles ont dans le pays qu'elles abandonnent. Par ailleurs, il faut bien admettre que certaines d'entre elles travaillent sur le chemin de leur migration et que des entrepreneurs européens acceptent de les employer au noir. D'autres personnes commettent des actes de délinquance ou se font les complices des passeurs pour financer leur propre passage. Les quelques milliers d'euros que j'ai évoqués sont un montant moyen : certains passages sont moins chers mais beaucoup plus difficiles et tortueux.

Monsieur Ledoux, vous m'avez interrogé sur notre coopération avec les pays voisins comme la Belgique. Nous sommes parfois embêtés car l'humanité dont nous devons faire preuve peut nous rendre complices des passeurs. En Italie ou en Belgique, des associations paient aux migrants des billets de train ou des tickets de bus pour leur permettre d'aller où ils le souhaitent. Je pense en particulier à des migrants arrêtés en bus à la frontière franco-italienne, qui ont montré aux forces de l'ordre le titre de transport offert par une association pour faire le trajet depuis Naples. En effet, les passeurs ne sont pas des *tour operators* : ils donnent des rendez-vous et aident les migrants dans les moments les plus difficiles tels que la traversée d'une mer ou d'une frontière, mais à l'intérieur de l'espace européen, où les choses sont plus faciles, ils laissent leurs clients se débrouiller. Si je peux comprendre, d'un point de vue humanitaire, cette volonté d'aider les personnes, je n'en considère pas moins que ces comportements favorisent les voyages. L'équilibre entre la nécessaire humanité et la lutte contre la complicité de passage est très difficile à trouver.

Dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne, nous défendrons l'idée d'un enregistrement aux frontières extérieures de l'Europe, en encourageant l'adoption

d'une proposition de règlement de la Commission européenne allant dans ce sens. Il ne s'agirait pas forcément d'une rétention des personnes – même si nous pourrions aussi vérifier, en quelques jours, qu'elles peuvent être accueillies en toute sécurité –, mais d'une procédure de *screening* permettant de savoir précisément qui entre sur le territoire européen, à quelle date, avec quels papiers et dans quel but. Nous sommes actuellement totalement aveugles sur ces questions : nous ne savons pas si les migrants entrent en Europe pour travailler, pour demander l'asile ou dans le cadre d'un regroupement familial, ni quelles langues ils parlent. Ce n'est qu'après cet enregistrement aux frontières que nous déterminerions qui les prend en charge.

Le départ du Royaume-Uni de l'Union européenne a créé une nouvelle frontière – on peut le regretter, mais il en est ainsi. Je remercie Frontex de nous avoir accordé des moyens aériens, ce qui a pris un peu de temps car les moyens que l'on voulait initialement nous octroyer étaient britanniques, ce que nous trouvions un peu difficile à accepter. Les moyens aériens supplémentaires dont nous disposons pour gérer cette nouvelle frontière sont désormais européens.

La question de l'aide au retour est très importante. En effet, si les résultats en matière de retour étaient meilleurs sous le quinquennat de Nicolas Sarkozy, ce n'est pas parce que les obligations de quitter le territoire français (OQTF) étaient mieux appliquées, mais parce que nous payions plus les étrangers pour retourner chez eux. La France mène une telle politique depuis longtemps, à travers l'action de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (OFII), une agence qui dépend du ministère de l'intérieur. Aussi réfléchissons-nous à la possibilité de payer davantage les étrangers pour qu'ils acceptent de rentrer dans leur pays d'origine lorsqu'ils s'aperçoivent qu'ils n'ont aucune perspective d'avenir sur notre territoire. Cependant, à la fin du quinquennat du président Sarkozy, cette politique s'est souvent retournée contre l'administration – rappelez-vous les scandales causés par les personnes originaires des Balkans qui quittaient notre pays avant d'y revenir, suscitant un véritable tollé chez les contribuables ! L'aide au retour n'est donc pas la panacée.

Vous avez raison, il faut accélérer le développement des pays de départ, que nous devons aider à surmonter leurs difficultés. Mais nous ne pourrions jamais régler les problèmes politiques, car nous n'empêcherons personne de quitter une dictature pour des raisons politiques, liées par exemple à la vie personnelle ou à l'orientation sexuelle. En outre, contrairement aux idées reçues, un pays qui se développe beaucoup est aussi un pays qui donne à sa classe moyenne les moyens de partir, puisqu'elle devient assez riche pour offrir à ses enfants le voyage légal vers l'Union européenne, les États-Unis ou le Canada afin d'y étudier et d'y mener une vie meilleure. Je ne dis pas qu'il ne faut pas aider l'Afrique et l'Asie à se développer – au contraire, nous devons continuer à le faire et nous avons d'ailleurs fortement augmenté l'aide publique au développement (APD) –, mais que cela ne tarira pas forcément les flux migratoires, en tout cas pas dans la première phase du développement selon le modèle de Rostow.

Nous devons absolument professionnaliser davantage Frontex. Nous reparlerons sans doute de la gouvernance et des missions de l'agence dans le cadre de la présidence française de l'Union européenne.

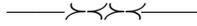
S'agissant de l'immigration légale, monsieur Pont, je ne doute pas un seul instant que nos amis anglais feront preuve d'humanité. Pour ma part, je constate que les discussions politiques britanniques sont très animées et que de nombreux membres de la Chambre des communes et de la Chambre des lords, y compris au sein du parti conservateur, disent que les Français ont raison et plaident pour l'ouverture d'une route d'immigration légale ainsi que pour un accord avec leurs voisins. Je pense que le gouvernement de M. Johnson est en train

d'évoluer sur cette question – en tout cas, je l'espère. La volonté des Anglais de procéder à des *pushbacks* dans la Manche est absolument inacceptable : la France n'approuvera jamais cette pratique contraire au droit de la mer, qui entraînera des morts, et réagira vigoureusement en cas de besoin.

Madame Vichnievsky, nous pouvons toujours améliorer l'information sur les demandes d'asile. Cela dit, les associations et l'OFII sont déjà très mobilisés sur le terrain, et je ne peux malheureusement que constater que les migrants présents à Dunkerque et à Calais ne souhaitent pas du tout demander l'asile en France : leur seule envie est de rejoindre l'Angleterre, et ils préfèrent ne pas obtenir l'asile outre-Manche que de se le voir octroyer sur le continent européen. Cela n'empêche pas de nombreux autres migrants de demander l'asile en France : avec 150 000 demandes annuelles, notre pays compte, avec l'Allemagne, parmi les plus sollicités.

Mme la présidente Yaël Braun-Pivet. Merci, monsieur le ministre.

La réunion se termine à 15 heures.



Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Laetitia Avia, M. Florent Boudié, Mme Yaël Braun-Pivet, M. Vincent Bru, M. Jean-François Eliaou, Mme Isabelle Florennes, Mme Camille Galliard-Minier, M. Raphaël Gauvain, M. Guillaume Gouffier-Cha, M. Sacha Houlié, M. Guillaume Larrivé, M. Fabien Matras, M. Ludovic Mendes, Mme Mathilde Panot, M. Jean-Pierre Pont, M. Rémy Rebeyrotte, M. Thomas Rudigoz, M. Pacôme Rupin, Mme Alice Thourot, Mme Cécile Untermaier, Mme Laurence Vichnievsky

Excusés. - M. Ian Boucard, Mme Marie-George Buffet, M. Éric Ciotti, M. Alexis Corbière, M. Philippe Dunoyer, Mme Paula Forteza, M. Mansour Kamardine, M. Pierre Morel-À-L'Huissier, M. Matthieu Orphelin, Mme Maina Sage

Assistaient également à la réunion. - M. Pierre-Henri Dumont, M. Vincent Ledoux