

A S S E M B L É E   N A T I O N A L E

1 7 <sup>e</sup>   L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

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

- Audition, ouverte à la presse, de représentants de la Direction générale des étrangers en France (DGEF) du ministère de l'intérieur :
- M. Laurent Touvet, Directeur général
- M. Cyriaque Bayle, sous-directeur chargé de la lutte contre l'immigration irrégulière
- M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière
- M. Antonin Bernard, adjoint au chef du bureau de la circulation transfrontalière ..... 2
- Présences en réunion..... 21

Jeudi

26 février 2026

Séance de 14 heures 30

Compte rendu n° 10

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



*La séance est ouverte à quatorze heures trente.*

**M. le président Sébastien Huyghe.** La direction générale des étrangers en France (DGEF) agit dans des domaines qui couvrent l'intégralité du parcours des personnes étrangères en France. Elle se trouve donc en première ligne pour traiter de la situation des personnes migrantes dans le Calaisis.

D'après nos premières auditions, vous assurez également le pilotage de la politique de coopération franco-britannique en matière migratoire et le suivi des différents accords qui nous intéressent, y compris sur le plan budgétaire et financier.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et qu'elle fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct.

L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

*(M. Laurent Touvet, M. Cyriaque Bayle, M. Frédéric Sampson et M. Antonin Bernard prêtent successivement serment.)*

**M. Laurent Touvet, directeur général des étrangers en France.** Avant de répondre aux questions de votre commission d'enquête, j'exposerai le cadre général de notre action en cinq points. D'abord, je présenterai la DGEF, puis j'évoquerai les accords de gestion du contrôle frontalier franco-britannique ainsi que la prévention des traversées maritimes, qui occupe beaucoup les services de l'État sur le littoral. Je répondrai ensuite rapidement à la question que vous m'avez soumise concernant les risques que comporterait une dénonciation des accords du Touquet. Enfin, j'en viendrai aux perspectives d'eupéanisation, c'est-à-dire d'extension des accords franco-britanniques à des accords liant le Royaume-Uni à l'Union européenne (UE), puisque c'est la perspective dans laquelle nous nous situons.

La direction générale des étrangers en France m'a été confiée par décret le 26 novembre 2025. Au sein du ministère de l'intérieur, la direction assure la négociation et la mise en œuvre des accords migratoires. Aux termes d'un décret de 2013, elle exerce les attributions du ministre de l'intérieur en matière d'immigration, d'asile, d'intégration et d'accès à la nationalité française, ce qui couvre effectivement tout le parcours des étrangers en France au regard de leurs obligations réglementaires.

La DGEF n'est pas seule à s'intéresser à ces questions au sein du ministère et nous travaillons étroitement avec la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF), comme avec les autres services impliqués. Cependant, compte tenu de son expertise et de celle de ses équipes, c'est la DGEF qui participe à la définition et à la mise en œuvre des missions en matière de contrôle des flux aux frontières, qu'ils soient réguliers ou irréguliers. Nous portons une attention particulière à la situation en Manche-mer du Nord, où s'étend la seule frontière extérieure de l'UE dont la France a la responsabilité. Nous travaillons aussi avec la direction des affaires européennes et internationales du ministère, qui nous fait profiter de son expérience des arcanes bruxelloises. Cependant, l'expertise technique et métier se situe à la DGEF, ce qui justifie son rôle dans la négociation et le suivi de la mise en œuvre du traité de Sandhurst et des accords relatifs aux cycles triennaux qui en découlent : le cycle 2023-2026 et le cycle 2026-2029, qui est en cours de négociation.

Lors de la conclusion des accords du Touquet en 2003, la DGEF n'existait pas. La direction des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'intérieur remplissait alors ces missions. Le 31 décembre 2007, une partie de cette direction a été séparée du reste pour constituer le secrétariat général à l'immigration et à l'intégration (SGII), devenu DGEF en 2013.

Nous travaillons aussi dans un cadre interministériel avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères pour assurer une approche cohérente et globale de nos négociations avec un pays tiers. Notre concertation est étroite. Elle vise à faire valoir un équilibre entre les enjeux migratoires et les enjeux de sécurité, du côté du ministère de l'intérieur, et la politique d'attractivité de la France, du côté du ministère des affaires étrangères. Nos discussions sont assez fructueuses et la participation active des équipes du ministère de l'intérieur à la Conférence des ambassadeurs de janvier 2026 a permis de renforcer ces liens.

J'en viens aux accords franco-britanniques de contrôle frontalier. Dans un premier temps, le traité de Cantorbéry et le protocole de Sangatte ont réglé les modalités de construction et d'exploitation du lien fixe transmanche, avant sa concession à Eurotunnel, et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés (BCNJ) dans les installations de Coquelles et de Folkstone. En 2000, un protocole a étendu leur présence aux gares internationales, notamment à la gare du Nord.

Si les concessionnaires sont chargés de financer la construction et l'entretien des installations terminales, ce sont les États qui les font fonctionner. Le parti a été pris d'effectuer les contrôles frontaliers d'entrée dans le pays voisin dans la gare de départ, à l'inverse de ce qui se passe dans les aéroports. Ce fonctionnement permet d'assurer une plus grande fluidité de la circulation entre les deux pays. Il permet aussi d'éviter d'avoir à gérer des situations dans lesquelles on arrêterait des personnes ayant déjà franchi la frontière, ce qui nécessiterait la mise en place de zones d'attente et de mécanismes de refoulement vers le pays de départ. Il est plus simple d'interdire au départ l'entrée dans le pays voisin aux personnes ne présentant pas les titres nécessaires.

Ce mécanisme mis en place pour le vecteur ferroviaire a été reproduit pour le vecteur maritime avec les accords du Touquet de 2003. Le contrôle des personnes et des marchandises a lieu sur le territoire de l'État de départ, avant l'embarquement. Cette organisation est très importante pour assurer la fluidité de la circulation transmanche. En effet, des contrôles effectués après l'arrivée des personnes et des poids lourds risqueraient d'engorger le débarquement et de ralentir considérablement la circulation maritime. Cette situation est équilibrée, le trafic étant à peu près aussi important dans un sens que dans l'autre. Il faut noter toutefois que, pour la France, ce point frontière n'est pas le seul, même si Calais enregistre le plus grand trafic de navires rouliers à passagers d'Europe, tandis que, pour le Royaume-Uni, ce point est plus vital puisqu'il voit transiter la plupart de ses échanges de marchandises et de personnes avec le continent.

Dans un troisième temps, le traité de Sandhurst a été signé en janvier 2018. Il complète les deux précédents puisqu'il a intégré un volet de lutte contre l'immigration clandestine en raison des événements observés sur le littoral. Le but est de réduire le nombre de personnes cherchant à franchir illégalement cette frontière, d'agir de concert pour réduire la pression migratoire dans la Manche et en mer du Nord et d'organiser une meilleure coopération entre les deux États en matière de lutte contre les filières de criminalité organisée, de fraude et de circulation irrégulière de biens et de personnes.

Ce traité présente la particularité d'être assorti d'un financement britannique. Ainsi, depuis 2018, le Royaume-Uni finance une partie des investissements nécessaires et des coûts de fonctionnement induits, tels que les dépenses liées aux ressources humaines. Il s'agit de prendre en compte le fait que la France garde cette frontière britannique. À l'origine, les montants étaient définis de manière annuelle, mais ils le sont de manière triennale depuis 2023. Ces montants sont en augmentation constante. Dans notre réponse écrite, nous donnerons tous les chiffres qui montrent le caractère significatif de cet engagement. À titre d'exemple, pour le cycle 2023-2026, ces financements britanniques s'élèvent à 540 millions d'euros, qui couvrent pour l'essentiel des dépenses de personnel, mais aussi des investissements réalisés sur le sol français.

Ce remboursement ne couvre cependant pas la totalité des sommes dépensées par la France. En effet, une partie de l'activité menée par les forces de police et de gendarmerie dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais est consacrée à la lutte contre l'immigration clandestine. Des forces supplémentaires sont financées par les Britanniques, mais une part de l'activité ordinaire des policiers et gendarmes est la conséquence directe de la présence de nombreux migrants sur le littoral. La part financée par le Royaume-Uni dans cette lutte contre l'immigration clandestine est estimée à environ 62 % du total des sommes dépensées, 38 % restant à la charge de la France. Cette répartition s'explique en partie par le fait que la sécurisation des infrastructures n'est pas seulement destinée à la lutte contre l'immigration clandestine, mais aussi à la lutte contre d'autres formes de menaces, qu'il s'agisse de terrorisme ou de transit de produits dangereux, ou à des contrôles sanitaires. La présence des autorités publiques françaises est confrontée à de nombreux enjeux sur ce littoral.

Le dispositif humanitaire est entièrement financé par la France. Il comprend l'accueil et la prise en charge d'une partie des migrants, qui attendent de traverser ou ont échoué à le faire.

Après avoir évoqué les traités de Cantorbéry, du Touquet et de Sandhurst, je veux mentionner l'accord pilote migratoire de juillet 2025, qui est entré en vigueur immédiatement après sa signature et dont la validité a été confirmée par une décision du Conseil d'État de fin décembre 2025.

Cet accord prévoit une sorte d'équilibre entre deux procédures : une procédure d'admission légale au Royaume-Uni, organisée par les Britanniques au profit de personnes situées sur le territoire français, et une procédure de réadmission de certains migrants ayant effectué la traversée, qui sont proposés par le Royaume-Uni à la France pour être réadmis sur le sol français et pris en charge selon les procédures de droit commun applicables en France.

Il s'agit d'un dispositif pilote et expérimental, d'autant qu'il n'est valide que jusqu'au 11 juin 2026. Jusqu'à présent, les contingents concernés sont restés modestes et très inférieurs au nombre de personnes ayant réussi à traverser. Ainsi, nous comptons 338 personnes réadmises en France et 370 personnes admises légalement au Royaume-Uni. Il est encore tôt pour dresser un bilan définitif.

Le but était de produire un effet dissuasif en montrant que, même pour les migrants ayant réussi à traverser, il n'y a pas de certitude de pouvoir s'installer définitivement sur le territoire britannique. L'idée était de créer un aléa pouvant dissuader les migrants. Au vu des chiffres actuels, l'effet dissuasif est limité.

Cependant, cet accord a été complété par la mise en place d'opérations conjointes. Des agents britanniques sont présents dans des centres d'hébergement en France pour expliquer les dangers que comporte la traversée maritime et pour déconstruire le mythe de l'eldorado britannique, pour lequel il vaudrait le coup de risquer sa vie.

Ces opérations rencontrent un certain écho. Après avoir effectué une présentation devant un groupe, les agents proposent des entretiens individuels. Sur la totalité des personnes ayant assisté à l'exposé global, environ la moitié ont demandé un entretien. De plus, un quart ont fait part d'une intention de renoncer à leur tentative de traversée. Peu ont concrétisé cette intention en acceptant un retour dans leur pays d'origine ; nous en avons compté une dizaine, tous des Irakiens.

Ces derniers chiffres montrent bien que ces populations ont connu des drames, ont traversé l'Afrique, la Méditerranée et l'Europe dans l'idée de s'installer au Royaume-Uni. Un volet de l'accord pilote migratoire vise donc à réduire l'attractivité de ce pays auprès des populations migrantes. Ce dispositif est complété par des accords *upstream*, qui visent à déployer des actions diplomatiques dans les pays d'origine pour obtenir de leur part, ou de celle des pays de transit entre la Corne de l'Afrique et l'Europe, la réadmission de certains de leurs ressortissants et pour limiter le flux migratoire en amont.

J'en viens au bilan contrasté de la prévention des traversées maritimes. En 2025, 41 000 traversées maritimes ont eu lieu, ce qui constitue le deuxième chiffre le plus élevé depuis que ce phénomène a commencé à être observé, il y a dix ans, et une augmentation de 13 % depuis 2024.

Il faut mettre ce chiffre en regard d'autres facteurs. D'une part, la météo a été particulièrement favorable aux traversées en 2025. De plus, le nombre de bateaux ayant réussi à traverser a diminué, mais le nombre de personnes sur chaque bateau a nettement augmenté. Nous constatons une très grande réactivité des réseaux de passeurs, qui font du trafic d'êtres humains et ne s'embarrassent pas de considérations éthiques. De nombreux bateaux tentent la traversée alors que les passagers n'ont pas tous des gilets de sauvetage et que le fond du bateau a été retiré. La plupart des décès constatés lors des traversées ne sont pas liés à des noyades, mais à l'étouffement de personnes installées au centre du bateau, quand celui-ci est trop chargé et qu'il se met « en portefeuille ».

Le taux d'interception des traversées, dont le calcul résulte d'une mise en rapport de ceux que nous avons vu partir et de ceux que les Britanniques ont vu arriver, s'élève à 56 %. Nous avons donc empêché la traversée de plus de 20 000 personnes, soit parce que les forces de l'ordre sont intervenues en amont ou lors de la mise à l'eau du bateau, soit parce que le bateau a rencontré des avaries mécaniques et que les passagers ont été récupérés par les forces françaises dans les eaux françaises, avant d'être ramenés dans un port français. Plus de 6 000 personnes ont ainsi été sauvées en 2024, puis de nouveau en 2025.

Ces chiffres sont le fruit d'un combat permanent et difficile. Les forces de police et de gendarmerie mènent des actions sur les plages mais aussi en profondeur, le long d'un littoral qui s'étend sur près de 200 kilomètres de long, et ces actions ont lieu principalement la nuit.

Grâce aux méthodes de renseignement utilisées et à la coopération judiciaire, ce travail compliqué permet des découvertes importantes de matériel nautique. Ainsi, 157 bateaux ont été découverts en 2025, plus de 450 trafiquants ont été interpellés et 19 filières démantelées. Cette action nous permet, grâce à des réorganisations, d'obtenir des résultats mitigés mais assez

positifs. Au second semestre 2025, nous avons compté moins de traversées qu'au second semestre 2024, grâce à une meilleure coordination entre police et gendarmerie ainsi qu'aux actions judiciaires qui ont permis de mettre à l'écart certaines filières.

On ne voit pas les choses de la même façon selon que l'on se trouve en France ou au Royaume-Uni. Certes, le chiffre de 41 000 traversées est trop élevé, mais on parle peu des 6 000 personnes sauvées et davantage des 31 personnes décédées.

N'oublions pas le travail quotidien fourni par les forces de l'ordre et les acteurs du sauvetage en mer qui, toutes les nuits où la mer est passante, c'est-à-dire à peu près la moitié du temps, sont présentes pour escorter les bateaux. Ces derniers attendent souvent la dernière extrémité physique pour demander assistance et secours, puisque leur objectif est de franchir la ligne médiane de la Manche et de se retrouver dans les eaux britanniques. Quand ils y parviennent, ils appellent les sauveteurs britanniques pour être conduits dans un port du Royaume-Uni par un bateau sûr. Ils ne demandent aucun secours pendant la première partie du trajet, ce qui complique le travail des autorités françaises.

Quels risques comporterait la dénonciation des accords du Touquet et des autres traités bilatéraux ? Elle enverrait un signal inquiétant à toutes les filières, qui feraient le constat d'un manque de coordination entre Français et Britanniques et pourraient penser que la frontière est grande ouverte. C'est en menant une action concertée que nous nous donnerons les meilleurs moyens d'empêcher les flux.

De plus, tous les points de contrôle migratoire et de police ont été installés sur les territoires français et britannique de manière à effectuer les contrôles avant le franchissement de la frontière. Il faudrait donc se réorganiser pour transformer toutes les installations et pouvoir effectuer les contrôles à l'arrivée. Un tel changement comporterait un risque d'allongement des temps de parcours qui inquiéterait gravement les opérateurs de transport, qu'il s'agisse du passage ferroviaire ou maritime.

J'en viens, pour terminer, à l'eupéanisation de la lutte contre l'immigration clandestine dans la région. Le gouvernement veut faire prévaloir cette perspective, en partant du constat suivant : un peu plus de 60 000 personnes ont essayé de traverser la Manche. Ce chiffre représente entre le quart et le tiers du nombre total des migrants qui entrent dans l'UE, qui a été de 230 000 personnes en 2024 et de 170 000 personnes en 2025. Le gouvernement français ne veut pas rester seul à gérer cette question, qui peut avoir des effets sur les autres pays de rebond. Nous cherchons donc à associer les autres États européens.

Je noterai un point positif : la Commission européenne, longtemps restée à l'écart, a reconnu que ce sujet était d'intérêt européen, que ce soit dans la déclaration adoptée à l'occasion du sommet UE-Royaume-Uni de mai 2025, dans la définition de la stratégie européenne de gestion de l'asile et de la migration du 29 janvier 2026 ou dans des déclarations de la présidente von der Leyen. L'UE reconnaît désormais qu'il s'agit d'un sujet qui la concerne.

Dans le cadre du suivi de l'accord pilote migratoire, un comité conjoint se réunit à peu près une fois par mois, dont les réunions sont partagées en deux séquences. L'une est franco-britannique ; l'autre est ouverte à la Commission européenne et aux États de l'Union, dans l'objectif de les informer sur la question, de les y sensibiliser et d'essayer de les associer à la préparation d'un accord migratoire entre l'UE et le Royaume-Uni. Les progrès sont lents et nous ne sentons pas d'appétence particulière, même s'il est prouvé depuis quelque temps que

certaines bateaux partent de Belgique, ce qui constitue un argument supplémentaire en faveur de l'association d'autres États européens.

Dans le cadre de l'eupéanisation et compte tenu des enjeux décrits, nous essayons aussi d'associer davantage l'agence Frontex, qui fournit 74 personnels sur le littoral du Nord et du Pas-de-Calais.

**M. le président Sébastien Huyghe.** Votre présentation était exhaustive puisqu'elle a répondu à certaines de mes questions, notamment sur Frontex.

Les 6 000 personnes sauvées l'ont-elles été uniquement par les Français ? Les Britanniques ont-ils communiqué sur le nombre de personnes sauvées par leurs soins dans leurs eaux territoriales ?

Depuis le Brexit, la France est devenue une frontière extérieure de l'Europe. Vous avez dit que l'eupéanisation de la gestion de cette frontière était dans tous les esprits, mais qu'elle avançait doucement. Y a-t-il un espoir de la voir se concrétiser avant la fin de la décennie ?

**M. Laurent Touvet.** Les 6 000 personnes sauvées l'ont été du côté français, par des bateaux français, et ont été ramenées dans des ports français. Dès que le bateau émet un signal de détresse, des bateaux sont affrétés, soit par la marine nationale soit par la France auprès d'opérateurs privés, qui viennent au plus près du bateau pour l'accompagner et récupérer les personnes, avant l'issue fatale ; nous n'attendons pas qu'il soit sur le point de couler.

Nous n'avons pas le nombre de personnes sauvées par les Britanniques, mais nous savons que dès que les bateaux franchissent la ligne médiane, ils appellent les secours en mer britanniques pour être pris en charge par un bateau digne de ce nom et conduits jusqu'au port de Douvres. Ainsi, d'une certaine manière, tous ceux qui réussissent la traversée sont sauvés par les Britanniques. Il est très rare que les bateaux pneumatiques poursuivent leur route seuls jusqu'au littoral britannique.

En ce qui concerne les perspectives d'un accord européen, je ne peux rien affirmer. J'ai rencontré la directrice générale de la migration et des affaires intérieures (DG Home) de la Commission et l'écoute est bienveillante. Cependant, si le soutien de la Commission est nécessaire, il ne sera pas suffisant ; il faut aussi réussir à embarquer les autres pays qui se contentent assez bien, pour l'instant, de voir la France faire le travail toute seule. Nous ne renonçons pas à déployer de nouveaux efforts, tant au niveau administratif que politique. Dans le cadre de leurs contacts avec les autres États membres de l'UE, les Britanniques insistent aussi beaucoup sur cet enjeu. Je ne peux donner aucun délai.

**M. le président Sébastien Huyghe.** En ce qui concerne Frontex, peut-on attendre une augmentation du nombre d'agents présents sur le littoral ou cette présence restera-t-elle figée tant que l'eupéanisation de la gestion de la frontière n'avancera pas ?

**M. Laurent Touvet.** Le ministre de l'intérieur s'adressera bientôt à Frontex pour demander des renforts supplémentaires.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Je procéderai par séries de questions sur chaque sujet, en commençant par celui des financements.

Vous nous avez éclairés sur quelques points, tout en signalant qu'il était difficile de budgéter la partie liée à la sécurisation. Cependant, vous avez dit que les 540 millions d'euros

versés par les Britanniques représentaient environ 62 % du coût total couvert par la France ; quelle est votre méthode de calcul ? Nous avons l'impression de faire face à beaucoup de flou et à peu de transparence sur la question de l'argent déployé.

Nous avons trouvé des chiffres selon lesquels 85 % de la somme totale dépensée serviraient à financer des missions sécuritaires et 15 % des missions sociales, sanitaires et humanitaires ; ils ont également été avancés par une mission d'information du Sénat. Confirmez-vous cette répartition ? Confirmez-vous que toute la partie sociale, sanitaire et humanitaire est en réalité assumée par la France ? Des demandes ont-elles été formulées dans le cadre diplomatique auprès des Britanniques afin qu'ils prennent aussi en charge cette dimension ?

**M. Laurent Touvet.** En ce qui concerne le calcul, je ne pourrai pas décrire la méthode. Nous partons d'une estimation du temps et des effectifs que les forces de police et de gendarmerie consacrent à leur mission de lutte contre l'immigration clandestine (LIC), que nous valorisons. Nous prenons en compte le coût de fonctionnement de ces équipes, de leurs matériels et équipements, ce qui nous permet d'aboutir à ce ratio.

Je ne connaissais pas la répartition que vous évoquez de 85 % et 15 %, mais elle paraît assez vraisemblable. Sur la somme totale, 85 % seraient consacrés à des actions de sécurité et 15 % au dispositif social et humanitaire déployé par l'État à Calais, qui comprend le sauvetage en mer et d'autres opérations annexes, auxquelles les collectivités locales sont très attentives, et qui comprennent notamment le nettoyage des déchets. Quand un groupe de migrants reçoit le top départ sur un téléphone et se précipite vers la plage, il abandonne tout sur place. On trouve parfois dans les dunes et les forêts des tas d'effets personnels abandonnés, que l'État s'emploie à faire nettoyer par des associations et des prestataires.

Nous vous fournirons des réponses par écrit. Je peux vous lire ce que nous avons préparé, mais je ne suis pas sûr de l'intérêt...

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Pouvez-vous nous donner les faits saillants ?

**M. Laurent Touvet.** En ce qui concerne le financement lié à Sandhurst pour le cycle 2023-2026, 454 millions d'euros ont été consacrés au personnel, 281 millions aux ressources humaines, 95 millions à l'équipement du personnel, 50 millions à l'immobilier, 28 millions au centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque, que les Britanniques ont accepté de financer, et 86 millions aux infrastructures, qui couvrent notamment des dépenses réalisées pour les collectivités locales afin de renforcer leurs dispositifs de sécurité ou de surveillance.

**M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière.** La DGEF s'intéresse principalement au volet sécuritaire de ces financements, ce qui ne signifie pas que nous nous désintéressions de la dimension humanitaire. Toutefois, celle-ci relève de la responsabilité du corps préfectoral, qui monte les opérations de mise à l'abri et d'hébergement. Côté DGEF, nous négocions avec la partie britannique la quote-part du financement consacrée au dispositif de sécurisation ; c'est donc ce que nous comptons essentiellement.

La France et le Royaume-Uni ont chacun leur dispositif de secours en mer et chacun opère dans ses eaux territoriales respectives. Les Britanniques ne nous rendent pas beaucoup de comptes sur leurs résultats en la matière. Cependant, dans le cadre de nos négociations, nous essayons de faire monter en puissance la prise en charge d'une partie de notre dispositif de secours.

**M. Laurent Touvet.** Nous ne demandons pas aux Britanniques de financer la partie sociale et humanitaire pour les personnes situées sur le sol français. De leur côté, quand ils récupèrent 41 000 migrants, ils s'en occupent seuls. Chacun s'occupe de l'accompagnement social et humanitaire des personnes se trouvant sur son sol.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Vous dites que cette partie ne relève pas du ministère de l'intérieur. Pourtant, la gestion des questions migratoires est quasiment exclusivement gérée par le ministère, ce qui a été voulu par différents premiers ministres au cours des dernières années.

Vers quel ministère se tournent les préfets et sous-préfets dans les cas de grande détresse humanitaire qui surviennent sur le périmètre concerné par les traités du Touquet et de Sandhurst ? Si les exilés sont localisés sur ce territoire, c'est parce qu'ils souhaitent se rendre au Royaume-Uni. Vers qui les services de l'État se tournent-ils, si ce n'est vers vous ? Il faut bien qu'ils se tournent vers quelqu'un, à moins que les conditions de vie des exilés ne soient gérées par personne.

**M. Laurent Touvet.** Ils se tournent principalement vers le ministère de l'intérieur. Les services de chaque département, notamment la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités, exercent une mission de présence quotidienne, en lien avec des associations. Il s'agit d'identifier la présence et les besoins des migrants, d'organiser le dispositif social d'hébergement d'une partie d'entre eux, de fourniture d'eau, de vêtements et de douches, et de proposer un dispositif médical, même si la plupart d'entre eux ne voient le médecin qu'une fois, puisqu'ils sont présents pour une durée brève et ont pour priorité de passer au Royaume-Uni. Tout un dispositif social est mis en œuvre par les différents services de l'État dans les deux départements concernés.

**M. Frédéric Sampson.** En 2025, la somme consacrée au dispositif humanitaire dans le Calais s'élevait à environ 20 millions d'euros en exécution. Elle était financée par des crédits de la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités.

Ce montant couvre des opérations de mise à l'abri quotidiennes et conjoncturelles, liées par exemple au grand froid, des dispositifs d'accès à l'eau, à l'hygiène et à l'alimentation, le nettoyage des sites, la sécurisation des opérateurs par les forces de sécurité intérieure lorsque des actions associatives sont conduites dans les campements, la ressourcerie et la restitution des effets personnels lors des évictions, le dispositif de prise en charge des naufragés, notamment par le service départemental d'incendie et de secours (Sdis), les transports vers les centres d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) et les dispositifs de maraude et d'accompagnement social.

Des dispositifs similaires existent dans le Dunkerquois et sur l'ensemble du littoral, en fonction des points de concentration du phénomène. À titre d'exemple, lorsqu'un bateau est en difficulté et qu'il doit revenir sur le littoral, nous activons un plan de secours avec le maire de la commune concernée pour ouvrir une salle communale, accueillir les naufragés, les prendre en charge et éventuellement leur proposer un transfert vers un CAES, notamment pour les familles.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Vous évoquez un montant de 20 millions d'euros pour le Calais. Nous pouvons estimer qu'un même montant est consacré à ces activités à la fois dans le Dunkerquois et sur le reste du territoire concerné. La somme consacrée au volet humanitaire s'élèverait donc à environ 60 millions d'euros, ce qui est loin des 15 % annoncés du montant total.

**M. Laurent Touvet.** Je ne sais pas comment vous êtes passée de 20 à 60 millions d'euros. Il faut inclure le sauvetage en mer, qui représente plus de 55 millions d'euros chaque année. En additionnant les sommes dédiées au sauvetage, au social et à l'humanitaire, on obtient un petit 100 millions d'euros, ce qui m'a conduit à vous répondre que l'estimation de 15 % du total des dépenses liées à la présence des migrants sur le littoral me semblait vraisemblable.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** La DGEF a-t-elle pour mission d'évaluer la politique menée depuis des décennies sur ce territoire ? L'accord pilote « un pour un » comprend la mise en place d'un comité de suivi, mais les traités prévoient-ils une évaluation régulière des politiques publiques menées ? À quel rythme ? Selon quels critères décide-t-on de continuer à mettre en œuvre ces politiques, puisqu'on observe plutôt une continuité en la matière ? Les conditions de vie des exilés, que nous nous accorderons à qualifier de terribles, font-elles partie des critères retenus ? Qu'en est-il du nombre de morts en mer – car il faut bien admettre que beaucoup de personnes sauvées tentent à nouveau leur chance ?

En 2017, sans dire qu'il s'agissait de revisiter complètement les accords du Touquet, Emmanuel Macron a dit qu'il faudrait réinvestir le champ des mineurs non accompagnés (MNA). Cette question est-elle couverte par les missions de la DGEF ?

**M. Laurent Touvet.** Comme vous l'avez dit, la politique de la France se caractérise par sa continuité en la matière, puisque le phénomène contre lequel il s'agit de lutter existe depuis longtemps, même s'il a beaucoup évolué. Dans les années 2010, les traversées avaient surtout lieu par les vecteurs routier et ferroviaire. Autour de 2012, nous comptions plus de 40 000 traversées maritimes ou ferroviaires ; le chiffre est descendu à environ 3 000. Cette baisse est la conséquence de très lourds investissements réalisés autour des infrastructures concernées, notamment autour du port de Calais et des derniers kilomètres de l'autoroute y menant, qui sont entourés de clôtures difficilement franchissables.

L'évaluation fait partie de la mission de toute administration, qui doit veiller au bon usage des crédits dont elle a la charge. En ce qui concerne Sandhurst, un comité conjoint se réunit tous les deux mois, dans le cadre duquel nous examinons l'efficacité – autant qu'il est possible de le faire – de l'action des forces de police et de gendarmerie françaises. De leur côté, les Britanniques sont des observateurs très attentifs des résultats obtenus par les forces françaises au financement desquelles ils contribuent.

Chacun des préfets concernés, dans le cadre de la coordination assurée par le préfet de la zone Nord, tient un suivi très précis des traversées et de l'affectation des forces. Même si les cycles sont triennaux, il faut pouvoir adapter le dispositif en fonction des priorités. À titre d'exemple, lors du deuxième semestre 2025, nous avons constaté que les tentatives de traversée portaient plus du port de Dunkerque que des plages du Pas-de-Calais, ce qui représentait un changement. Dans ce genre de cas, les préfets réagissent en réorientant les forces et l'effort.

Nous essayons de rendre notre action la plus efficace possible en effectuant des suivis réguliers et quantifiés. Il faut néanmoins composer avec des éléments d'ambiance qui ne sont pas quantifiables, comme l'usage de nouvelles techniques par les passeurs et leur réactivité, qui conduisent aussi les forces de sécurité à réorienter leurs efforts, sous la conduite des autorités publiques, là où elles sont le plus fragiles et où notre action sera la plus efficace pour contrecarrer les traversées maritimes clandestines.

**M. Cyriaque Bayle, sous-directeur chargé de la lutte contre l'immigration irrégulière.** Concernant le volet Sandhurst de lutte contre l'immigration irrégulière, il faut noter

plusieurs nouveaux faits marquants parmi les facteurs qui nous poussent à négocier un nouveau cycle triennal.

D’abord, en 2024, le nombre de décès en mer a été très important puisqu’il s’est élevé à 78. Il était de 31 en 2025.

Ensuite, pendant la période 2023-2026, la capacité d’adaptation des passeurs a été très forte : ils ont adopté de nouvelles techniques comme l’utilisation des *taxi boats*, qui viennent chercher les migrants en cabotage, les mettant davantage en péril.

Ce phénomène a confirmé qu’il était nécessaire d’avoir un volet maritime plus important dans la lutte contre l’immigration irrégulière et nous a poussés à négocier une prolongation renforcée. Il a également induit une montée en puissance de la coopération franco-britannique en matière de lutte contre les filières et de l’Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim), qui a détecté davantage de filières et interpellé plus de trafiquants en 2025 qu’en 2024. Il faut poursuivre l’effort.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Deux stratégies s’opposent en matière d’évaluation. La première repose sur l’idée que l’hospitalité permet de protéger la vie des personnes, de sécuriser et d’apaiser la zone ; elle reconnaît qu’éloigner les personnes des zones de passage revient à les disperser, à fragiliser la gestion des flux et à rendre plus difficile la prise en charge sanitaire, sans empêcher la volonté de passage.

La deuxième stratégie, celle de l’État, que défend le préfet du Nord avec lequel j’ai discuté il y a quelques mois, repose sur l’idée que les campements sont des lieux dans lesquels les personnes sont en proie aux réseaux criminels et qu’il faut les démanteler.

Nous pourrions faire ensemble le constat que les passeurs et les réseaux criminels sont toujours présents et que le nombre de passages reste très important. Vous avez mentionné que 40 000 passages ont été évités du fait des accords du Touquet parce que l’on a fermé les accès au tunnel et aux ferries. On pourrait penser qu’il s’agit d’une efficacité complète mais, lors des dernières auditions, le chiffre de 40 000 passages effectués par *small boats* a été avancé.

Comment évaluer l’efficacité de la politique menée, avec une continuité que je juge consternante, alors que des moyens supplémentaires sont demandés au Royaume-Uni et que la France continue de fournir des moyens très importants ? En effet, la partie française fournit 331 millions d’euros – contre 540 millions d’euros pour les Britanniques. Cette somme équivaut, à titre de comparaison, à trois fois le budget consacré à l’Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra), qui traite 100 000 demandes d’asile par an. On enregistre pourtant 40 000 passages par an et de nombreuses atteintes aux droits humains. Quel est votre critère final d’évaluation ? Le nombre de passages observés ne doit-il pas nous amener à nous interroger sur l’efficacité de cette politique ?

**M. Laurent Touvet.** Les autorités publiques ne maîtrisent absolument pas le flux d’arrivées, qui résulte de l’action des filières de passeurs. Des migrants souhaitent passer au Royaume-Uni illégalement ; ils sont dans des situations de détresse et d’exploitation humaine épouvantables. Nous cherchons à déployer les moyens les plus efficaces possible pour contrecarrer, empêcher et retarder ces passages. Nous n’avons pas l’illusion d’être capables d’interdire toute traversée.

Nous déployons une action multiforme qui comprend la présence de policiers et de gendarmes, le sauvetage en mer, des activités de dissuasion et une prise en charge sociale et humanitaire. On ne peut pas attribuer à l'une ou l'autre de ces actions un nombre de passages empêchés ou abandonnés. Il s'agit d'une action globale.

Ce qui sous-tend notre raisonnement, c'est que, si nous ne faisons rien, les filières pourraient agir librement et les migrants entrant dans l'UE seraient bien plus nombreux. Ils se rendraient directement sur les plages du Nord et du Pas-de-Calais pour rejoindre le Royaume-Uni. Il est de notre responsabilité d'essayer de contrecarrer l'action de ces réseaux criminels, qui accaparent aussi une part significative de nos forces de sécurité dans la région.

La France demande aussi au Royaume-Uni de limiter son attractivité. Quand un migrant en situation irrégulière peut obtenir un emploi sans délai une fois arrivé, percevoir une rémunération et ainsi rembourser les passeurs, on comprend qu'il ait toujours envie de prendre le risque de traverser, puisque le bilan coût-avantages reste positif pour lui.

Nos actions prennent de nombreuses directions et je suis incapable d'attribuer à l'une ou l'autre un nombre de migrants empêchés ou dissuadés de traverser.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Je reviens à la question des MNA, qui a fait l'objet d'une annonce du Président de la République avant son élection. Dans les accords de Sandhurst, les voies sûres et légales étaient évoquées comme un moyen de dissuasion des tentatives de traversée, en particulier pour les MNA. Dans l'accord « un pour un », leur cas n'est pas prévu.

Je souligne que la question des MNA fait partie du champ de la protection de l'enfance, ce qui est important. Dans le cadre des négociations en cours avec le Royaume-Uni, où les ministères chargés de la protection de l'enfance ne sont pas représentés, comment le sujet est-il abordé ? Je rappelle aussi que les Britanniques ont supprimé l'amendement Dubs, qui permettait d'assurer l'existence de voies légales et sûres pour les MNA.

**M. Laurent Touvet.** Les MNA sont assez peu nombreux. La plupart des migrants sont des hommes jeunes mais adultes. En 2025, 1 629 mises à l'abri de MNA ont été réalisées dans le Calais. De plus, malgré les dispositifs mis en place par la France, les populations concernées ne souhaitent pas tellement être prises en charge : elles ne demandent pas l'asile, ne veulent pas être sauvées quand elles sont en mer, ne viennent que lorsque c'est urgent quand on leur propose des soins et ont du mal à accepter des soins suivis. Beaucoup de MNA refusent une prise en charge.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** En 2024, le préfet du Nord évoquait une proportion de 10 % de MNA dans les campements, ce qui n'est pas marginal. Par ailleurs, la part de jeunes filles augmente. Ces mineurs veulent passer pour retrouver de la famille au Royaume-Uni. C'est pour cette raison qu'une voie légale et sûre leur était proposée, mais cette possibilité a été supprimée. Que dit la France en empêchant des MNA de rejoindre leur famille ?

**M. Cyriaque Bayle.** Depuis le Brexit, nous avons un problème de vide juridique. Depuis août-septembre 2025, le Royaume-Uni a suspendu la procédure de réunification familiale et il existe donc un vide pour les procédures concernant l'UE et le Royaume-Uni.

L'accord pilote migratoire de juillet 2025 exclut les MNA de la procédure de réadmission dans son article 4. En revanche, pour la partie concernant les admissions légales, les mineurs accompagnant des parents sont éligibles.

L'accord devait se faire à droits nationaux, européen et international constants, tout en suivant le principe cardinal du respect de l'intérêt supérieur de l'enfant en vigueur dans les droits concernés et auxquels est aussi assujéti le Royaume-Uni.

Nous sommes très vigilants à cette question dans le cadre de l'accord. Une grande partie des personnes proposées à la réadmission déposent des recours devant des tribunaux britanniques, alléguant qu'elles sont mineures, victimes de traite d'êtres humains ou en situation de vulnérabilité. La DGEF instruit les demandes de réadmission et, quand nous avons le moindre doute sur l'âge de la personne candidate ou sa vulnérabilité, nous avons la possibilité de refuser et n'hésitons pas à le faire, même si les Britanniques peuvent se montrer assez pressants.

Il s'agit de l'une de nos prérogatives, qui a permis au Conseil d'État de rejeter le recours déposé contre le décret portant application de l'accord. Parmi les deux motifs du recours se trouvait le non-respect de l'intérêt supérieur de l'enfant. Le Conseil d'État a écarté ce moyen. Ce point a été souligné par le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR).

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** En ce qui concerne l'accord « un pour un », pourquoi avoir choisi la forme d'un arrangement administratif qui contourne le Parlement ?

La semaine dernière, M. Bernard Cazeneuve a présenté cet accord comme « déséquilibré » ; quel est votre avis ? Y a-t-il une asymétrie ?

L'article 20 de l'accord prévoit un examen mensuel de sa mise en œuvre, qui comprend des analyses statistiques portant notamment sur l'origine des exilés, les routes qu'ils ont empruntées et les pays dans lesquels ils ont déposé des demandes d'asile. Pouvez-vous mettre à disposition de la commission ces examens mensuels ?

Il y a deux semaines, lors d'une audition, nous nous sommes rendu compte que le ministère de l'Europe et des affaires étrangères ne faisait pas partie du comité de suivi. Est-ce à dire que les questions de sécurité et de sécurisation sont traitées au détriment de la diplomatie ?

Au regard des premiers comités de suivi, constatez-vous une volonté de prolonger l'accord ?

**M. Laurent Touvet.** La ratification d'un accord international par le Parlement ne dépend pas de son intitulé mais de son contenu. Cette question a été portée devant le Conseil d'État, qui a rejeté le moyen, estimant que l'autorisation du Parlement n'était pas nécessaire.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Il aurait pu être soumis au Parlement ?

**M. Laurent Touvet.** Il aurait pu, comme il arrive que des dispositions soumises au Parlement relèvent du domaine du règlement. L'un des avantages de l'arrangement administratif ratifié par accord ministériel est de permettre d'agir vite, ce qui était d'autant plus important que la durée d'application de l'accord ne court que jusqu'au 11 juin 2026, date d'entrée en vigueur du pacte sur la migration et l'asile de l'UE.

Cet accord est-il équilibré ou déséquilibré ? La volonté des signataires était d'assurer un rapport d'un pour un entre les admissions légales et les réadmissions ; c'est à peu près ce que nous constatons.

Dans les premiers mois, jusqu'à décembre, la France avait réadmis plus de personnes que le Royaume-Uni n'en avait admises et depuis, c'est l'inverse. Le rapport varie d'une semaine à l'autre, en fonction des personnes soumises par les Britanniques, en fonction des résultats des contrôles auxquels nous procédons pour nous assurer qu'aucune personne risquant de créer des troubles à l'ordre public ne figure dans l'effectif et en fonction de nos capacités d'hébergement. À titre d'exemple, début janvier 2026, la France a demandé aux Britanniques de suspendre l'envoi d'un contingent car nous étions en période de grand froid et avions du mal à tout gérer à la fois.

Le rapport de 338 personnes réadmisses pour 370 personnes admises légalement au Royaume-Uni est proche de l'équilibre. Cependant, il s'agit de deux procédures différentes et je ne sais pas ce que le Premier ministre Cazeneuve a voulu signifier. Ce sont des populations différentes, mais la charge est à peu près équivalente pour chaque pays.

En ce qui concerne l'examen des populations concernées, nous connaissons leur répartition par nationalité : sur 370 personnes admises au Royaume-Uni, 172 sont des Afghans, 163 des Soudanais et 67 des Yéménites. Ce sont les trois nationalités principales. Par ailleurs, 89 % sont des hommes, 89 % sont des personnes majeures isolées, 54 % ont entre 20 et 29 ans et 30 % entre 30 et 39 ans.

Pour les personnes réadmisses en France, c'est à peu près la même chose et les nationalités de la Corne de l'Afrique sont principalement concernées. Une proportion d'environ un quart des personnes demandent l'asile en France. Parmi ces personnes, que nous plaçons dans un hébergement du dispositif national d'asile, une part significative ne reste pas dans les hébergements assignés et disparaît dans la nature.

**M. Cyriaque Bayle.** Le ministère de l'Europe et des affaires étrangères et le ministère de l'intérieur ont discuté de l'accord pilote, notamment en mai et en juin, avant sa conclusion. Nous avons notamment échangé avec la direction juridique et la direction de l'UE car nous avons besoin de leur expertise juridique et métier. De plus, le groupe de Calais, qui était à l'origine de l'idée de l'accord pilote, implique le Quai d'Orsay, le ministère de l'intérieur et l'ambassadeur chargé des migrations. L'accord constitue un arrangement administratif, mais il a été discuté dans l'enceinte interministérielle.

Les modalités de suivi mensuel de l'accord intègrent l'ambassade de France au Royaume-Uni et la représentation permanente de la France auprès de l'UE, ce qui permet un regard interministériel.

**M. Marc de Fleurian (RN).** Quels sont les moyens humains et matériels affectés à la mission de sauvetage en mer du côté français ?

Confirmez-vous que les campements les plus peuplés, qui se situent dans le Dunkerquois, sont aussi les plus soumis à la pression et à l'emprise des passeurs les plus organisés et les plus violents ? Je mentionnerai notamment les règlements de comptes par arme à feu, qui n'existent pas dans le Calaisis.

Quelles sont les perspectives de l'europanisation ? Que peut-on concrètement attendre des autres États membres en termes de déploiement de moyens à la frontière, de participation financière ou d'autres types de contribution ?

**M. Cyriaque Bayle.** Concernant les moyens français consacrés au SAR (*Search and Rescue*), le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Gris-Nez a vu ses effectifs augmenter de 7 équivalents temps plein (ETP) entre 2022 et 2025. Il faut aussi mentionner quatre sémaphores, six navires et un hélicoptère de secours maritime de la marine nationale, des drones et l'implication de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) ainsi que du Sdis du Pas-de-Calais.

**M. Laurent Touvet.** En ce qui concerne les campements, la politique du gouvernement, appliquée par les préfets, vise à ne pas laisser s'enkyster des situations difficiles du point de vue humanitaire et sécuritaire. Des campements de trop grandes dimensions permettent aux filières de prospérer et créent des situations sanitaires plus difficiles à gérer, notamment parce que les personnes apportant l'assistance humanitaire se sentent en insécurité et demandent à être accompagnées par des policiers ou des gendarmes.

En 2025, nous avons constaté la présence de campements plus peuplés dans la région de Dunkerque que dans celle de Calais. Des règlements de comptes par arme à feu ont effectivement eu lieu – même si leur nombre n'est que de quelques unités –, ce qui justifie notre volonté de démanteler les campements le plus souvent possible, qu'il s'agisse de Calais ou de Loon-Plage près de Dunkerque. Nous assurons toujours une prise en charge humanitaire des personnes déplacées.

Le démantèlement ne consiste pas seulement à lancer des opérations de police, qui constituent un concours de la force publique apporté à un propriétaire voyant ses biens squattés, ce qui nous place dans le cadre du droit commun. Une action préalable est aussi conduite par des associations mandatées par l'État afin d'informer les personnes du prochain démantèlement et de leur proposer des hébergements dans des centres d'accueil situés plus loin du littoral. À plusieurs reprises, quand les forces de l'ordre arrivent pour démanteler, elles trouvent moins de personnes qu'il n'y en avait une semaine auparavant parce que l'action préventive a permis d'en placer certaines à l'abri, dans des lieux où les conditions sanitaires sont bonnes, et a entraîné la dispersion d'une autre part d'entre elles.

En essayant de ne pas laisser perdurer les campements au même endroit, nous perturbons l'action des filières de passeurs et nous rassurons la population, qui constate que les autorités publiques ne se contentent pas de subir et qu'elles mènent une action déterminée.

Ce n'est jamais parfait. Les campements démantelés se reconstituent parfois un peu plus loin, plus ou moins rapidement. La météo joue aussi un rôle : les campements sont beaucoup plus peuplés quand elle est mauvaise et que les personnes attendent une fenêtre propice à la traversée.

Comme toute opération nécessitant l'emploi des forces de sécurité, ces actions s'exercent toujours dans des conditions difficiles et ne relèvent pas d'une science exacte. Dans le contexte qui nous occupe, les conditions sont difficiles en matière de sécurité, mais aussi d'hygiène et d'humanité. Il faut les prendre en considération pour faire les choses au mieux et travailler à la fois à maintenir la sécurité publique, à lutter contre les filières, à assurer une meilleure hygiène et de meilleures conditions aux populations migrantes et à assurer la tranquillité des populations riveraines, dont certaines sont significativement perturbées par la présence nombreuse des migrants.

Je donnerai un exemple. Dans un certain nombre de cas, quand un bateau échoue à traverser, au petit matin, 60 ou 80 migrants se précipitent vers l'arrêt de bus le plus proche et cherchent tous à monter simultanément dans le bus, ce qui dissuade les enfants d'y monter pour aller au collège. Cet exemple montre la diversité des actions qu'il faut déployer. Ici, il s'agit d'orienter des forces de police et de gendarmerie pour assurer le suivi de l'échec d'une traversée et assurer qu'elle n'ait pas de conséquences trop importantes sur la vie des populations locales.

**M. Frédéric Sampson.** En ce qui concerne la mission SAR, nous avons sollicité le renfort d'un bâtiment de Frontex. Nous sommes en discussion avec l'Espagne et la Finlande pour obtenir la fourniture du bâtiment à l'été ou à l'automne.

**Mme Stella Dupont (NI).** Je suis députée du Maine-et-Loire et ancienne rapporteure spéciale pour la commission des finances de la mission *Immigration, asile et intégration*. À ce titre, j'ai régulièrement auditionné vos prédécesseurs.

À Calais, l'hébergement en cas de plan grand froid est très bien organisé par les services de l'État. Ce dispositif apporte sécurité et respect des droits élémentaires. Pourquoi ne pas le développer sur des périodes plus longues ou tout au long de l'année, plutôt que de poursuivre la stratégie actuelle, qui consiste à démanteler et à chercher à éloigner du littoral vers les CAES ?

Nous avons beau dresser des obstacles autour du tunnel et du port et développer des enrochements pour limiter les installations, les arrivées continuent et la volonté de traverser perdure pour diverses raisons, y compris celle de l'attractivité britannique. L'efficacité des politiques coûteuses que nous menons doit être légitimement questionnée, tout comme son évaluation. Pourriez-vous nous transmettre les critères d'évaluation précis qu'utilise la DGEF pour mesurer l'efficacité des politiques conduites ? Les obstacles posés au fil du temps causent toujours plus de risques pour les personnes qui continuent à risquer de mourir en mer pour traverser, ce qui interroge légitimement l'efficacité de ce que nous faisons en lien avec les Britanniques.

Mme la maire de Calais propose de mettre en place un accueil humanitaire qui permettrait d'éviter la présence de points d'installation variés. Il s'agit d'une mesure pragmatique et de terrain qui mérite d'être étudiée. Quel est votre avis ?

J'en ai un peu assez du ping-pong récurrent auquel s'adonnent les services de l'État sur le volet financier. C'est toujours un casse-tête d'obtenir une vue globale du coût de ces politiques publiques. L'un des objectifs de notre commission est aussi d'aller au fond de ce sujet, pour avoir une vue exhaustive. Je vous remercie de tous les éléments que vous pourrez nous transmettre sur ce point, y compris pour ce qui relève de l'interministériel ; il s'agit aussi du rôle de la DGEF, même si votre priorité est la sécurité.

Je vous remercie pour les éléments que vous nous avez transmis concernant les dépenses prises en charge par les Britanniques. Mme la maire de Calais a évoqué un coût induit très important pour une collectivité comme la sienne. Ces dépenses, liées notamment à la mise en place de grillages, à l'enrochement et au nettoyage, sont-elles intégrées dans les chiffres que vous avez donnés ? Environ 20 % de ces dépenses ne sont pas financées par l'État et restent à la charge des collectivités.

Vous avez évoqué l'intervention d'agents britanniques dans les CAES, qui semble d'autant plus intéressante que les premiers chiffres indiquent une certaine efficacité de l'information délivrée. Combien d'agents sont présents dans l'ensemble des centres ?

Toujours au sujet de la présence britannique, des sources associatives ont indiqué qu'il existerait des lieux de rétention installés en France et placés sous la responsabilité des Britanniques. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette information ?

Un drame a eu lieu dans la Manche en 2021. Une enquête britannique a été menée, dont les conclusions pointent des responsabilités, y compris françaises ; quelle est votre réaction ? Quelles conséquences auront ces conclusions sur les relations entre la France et le Royaume-Uni, entre vos services et ceux de vos homologues britanniques ?

Vous avez évoqué l'eupéanisation des politiques actuellement menées de manière bilatérale. Au-delà de ce point, quelles évolutions sont souhaitables pour la gestion de cette frontière ?

**M. Laurent Touvet.** Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre ici à l'ensemble de ces questions précises et je compléterai mon intervention par un document écrit.

Le dispositif d'hébergement grand froid résulte du renforcement ponctuel d'un dispositif existant le reste du temps. Vous m'interrogez sur l'opportunité de le déployer pendant toute l'année, mais cette question se pose partout en France. Nous ne déployons pas les mêmes moyens pour héberger les personnes dans une saison clémente et pendant l'hiver...

**Mme Stella Dupont (NI).** Bien entendu, mais la situation de Calais n'est pas la même que celle du reste de la France.

**M. Laurent Touvet.** Certes, mais on trouve des situations similaires dans de grandes agglomérations où des personnes sont à la rue. La mise en place d'un tel dispositif à toute période de l'année ne risquerait-elle pas de susciter une attraction du Calaisis ? Nous prenons en compte les considérations humanitaires, mais elles ne peuvent pas conduire à apporter un hébergement qui susciterait des mouvements migratoires.

En ce qui concerne le volet financier, vous souhaitez avoir une vue d'ensemble interministérielle. Nous essaierons d'apporter des éléments, mais je ne peux répondre que pour les programmes 303 et 104.

J'en viens aux dépenses des collectivités locales. Je sais que Mme la maire de Calais souhaiterait que l'État finance de nombreux dispositifs. Cependant, les dispositifs de sécurisation et de vidéoprotection ne servent pas seulement à la lutte contre l'immigration clandestine. Dans d'autres villes de France, où cet enjeu est beaucoup moins présent, ce sont les collectivités locales qui financent l'essentiel des dispositifs de vidéoprotection sans se tourner nécessairement vers l'État pour demander le remboursement d'une quote-part. La ville et l'agglomération de Calais bénéficient d'engagements financiers très significatifs. L'État finance certains équipements sur une période de plusieurs années, notamment dans le domaine de la sécurité, et il n'a pas failli à ses engagements.

Les agents britanniques mènent deux visites par semaine dans les CAES. Les effectifs se comptent en quelques unités et nous avons pour objectif de doubler cette présence en demandant aux Britanniques d'assurer trois à quatre visites par semaine consacrées à ce travail de dissuasion.

Les Britanniques ont suggéré que des agents de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) viennent eux aussi dans les centres de rétention britanniques pour présenter l'intérêt de l'aide au retour volontaire dans le pays d'origine et susciter quelques demandes. Cette proposition est à l'étude.

Je démens complètement la présence de lieux de rétention qui seraient placés sous la responsabilité des Britanniques sur le territoire français. Les seules forces de sécurité britanniques exerçant sur le sol français se trouvent aux points de passage à la frontière et ne se consacrent qu'au contrôle des documents permettant le franchissement de la frontière. S'il y a un souci d'ordre public dans ces lieux, ce sont des policiers français qui interviennent. Aucun agent britannique n'exerce la moindre force de contrainte sur le sol français. Il s'agit d'une question de souveraineté et nous y tenons beaucoup.

J'en viens au naufrage de 2021. Je suis un peu gêné pour vous répondre car il me semble que, lorsqu'une affaire donne lieu à une enquête judiciaire, elle ne peut pas être évoquée devant la commission d'enquête...

**Mme Stella Dupont (NI).** Il s'agit d'une enquête britannique et parlementaire, pas judiciaire.

**M. Laurent Touvet.** Les faits font l'objet de poursuites judiciaires. Cet élément est très présent dans toutes nos réflexions et nous veillons à ne pas mettre en difficulté les agents de police, de gendarmerie et du sauvetage en mer, à ne pas leur faire prendre de risques en termes de responsabilité pénale.

**M. Cyriaque Bayle.** Les maraudes menées de façon conjointe par l'Ofii et les agents britanniques du Home Office ont lieu dans les CAES du Nord et du Pas-de-Calais. Cette expérimentation a débuté fin octobre 2025, pour une durée d'un an. Il s'agirait de la prolonger pour prendre en compte ses résultats encourageants.

**M. Frédéric Sampson.** Nous vous donnerons par écrit le détail des crédits britanniques contribuant à la sécurisation des infrastructures, principalement à destination des collectivités territoriales, et leur part dans les financements effectués depuis la signature du traité de Sandhurst.

Au début de la mise en œuvre du traité, les Britanniques finançaient principalement des infrastructures de sécurisation. Avec le temps, le volet humain des opérations de police en matière de prévention des traversées en *small boats* est monté en puissance et les montants se sont rééquilibrés.

Sur le volet maritime, le questionnaire fait référence au travail d'un collectif de journalistes d'investigation, Lighthouse Reports, qui mentionne des faits de manœuvres dangereuses en mer qui auraient été réalisées par des services de police français. Nous avons effectué un travail précis de documentation de différents éléments factuels mentionnés dans un article de mars 2024 paru dans *Le Monde* et pouvant laisser penser des choses qui sont assez éloignées de la réalité. Nous vous communiquerons ces éléments dans nos réponses au questionnaire. Pour avoir interrogé le chef de poste de la SNSM de Berck-sur-Mer cité dans l'article et avoir documenté une manœuvre dans le bassin du port de Dunkerque, en face du terminal pétrolier qui était bloqué depuis trois heures par la présence d'un bateau de migrants, je peux dire que la réalité des faits est souvent assez différente des narratifs construits à partir des vidéos qu'on peut se procurer sur les réseaux sociaux. Quand une vidéo a été prise par les

passagers, qui l'utilisent comme un argument de vente du passage dans le cadre d'un trafic d'êtres humains, il ne faut peut-être pas y accorder une importance considérable.

**Mme Elsa Faucillon, rapporteure.** Dans mon souvenir, des agents français – et pas seulement britanniques – sont déployés dans un objectif de prévention des risques. Le préfet nous avait parlé de 4 ETP, ce qui semble dérisoire. Est-ce toujours le cas ? Les effectifs sont-ils toujours les mêmes ?

Vous avez dit, monsieur le directeur, que des acteurs mandatés préviennent du démantèlement à venir dans les campements. Je n'en ai jamais entendu parler. J'ai entendu des exilés et, la plupart du temps, personne ne les prévient. Confirmez-vous qu'un acteur est mandaté afin d'assurer cette tâche pour chaque démantèlement ? Un diagnostic social est-il effectué à chaque fois ? Vous avez intégré les démantèlements dans une logique de protection face aux réseaux criminels ; ne pensez-vous pas qu'en retirant des tentes, des couvertures, des affaires personnelles et parfois des médicaments, on crée d'autres vulnérabilités ?

Les nouvelles méthodes d'interception liées à l'émergence des *taxi boats* sont-elles déjà effectives ? Quel premier bilan en tirez-vous ? Parlera-t-on de sauvetage ou seront-elles financées sur les missions de sécurisation ? Il y a ambiguïté en la matière.

Enfin, vous avez dit qu'il n'y avait pas d'agents britanniques en dehors des zones de contrôle. Il me semble qu'une zone de commandement conjoint se trouve sur le territoire français. Quel est le statut des agents britanniques qui y sont présents ? Quelles activités exercent-ils ? Nous visiterons sans doute ce lieu dans le cadre de notre prochain déplacement.

**M. Laurent Touvet.** En ce qui concerne les démantèlements, je n'ai pas dit qu'il était systématique que les personnes en voie d'expulsion soient informées, mais c'est arrivé. Lorsqu'elles le sont, on constate une dispersion préalable d'une bonne partie des personnes concernées vers d'autres lieux, que nous leur proposons ou qu'elles choisissent.

Crée-t-on de nouvelles vulnérabilités ? Quand on expulse quelqu'un d'un terrain qu'il occupe sans droit ni titre, il est certain que cela ne lui fait pas plaisir ; cela peut également créer des situations qui ne sont pas idéales, notamment en termes de santé. Comme dans toute action publique, celle-ci résulte d'une analyse de différents paramètres, de ses avantages et inconvénients. Il nous semble que lutter contre l'incrustation des campements sur les territoires du Calais et du Dunkerquois constitue un objectif d'intérêt général, qui est poursuivi par les forces de police avec proportionnalité. Ces dernières sont accompagnées par des services sociaux qui proposent une prise en charge aux personnes expulsées, lesquelles peuvent demander une assistance médicale, notamment pour récupérer des médicaments au cas où elles en auraient été privées.

J'en viens aux nouvelles méthodes d'interception. Les *taxi boats* prennent la mer assez loin du détroit, remontent la côte, font du cabotage et se rapprochent subitement du rivage à un endroit donné pour embarquer des personnes prévenues par téléphone, lesquelles se précipitent sur le bateau qu'elles rejoignent en ayant de l'eau au moins jusqu'à la taille, voire jusqu'aux épaules, puisqu'il faut avancer suffisamment loin pour que le bateau ne s'échoue pas.

Une doctrine a été élaborée par le préfet maritime, sous l'autorité du secrétaire général à la mer. Elle a fait l'objet de très nombreux échanges avec les autorités judiciaires pour étudier dans quelles conditions juridiques ces interceptions pouvaient être menées et pour éviter que les forces de gendarmerie maritime ne soient mises en cause lors de cette action. La doctrine

élaborée vise à entourer les bateaux de migrants avant qu'ils ne soient trop chargés, auquel cas l'intervention devient trop dangereuse, pour les migrants comme pour les forces de l'ordre. Après avoir entouré les bateaux, on les conduit vers un port.

Cette technique a été déployée une dizaine de fois depuis novembre mais n'a donné lieu à aucune interception. Les bateaux intercepteurs n'ont pas pu intervenir car les conditions de sécurité n'étaient pas suffisantes.

S'agit-il d'une opération de sécurité ou de sauvetage ? Au départ, il s'agit de sécurité. Cependant, si les conditions d'intervention laissent penser que le bateau peut se trouver en difficulté, on bascule dans du sauvetage. C'est le sauvetage de la vie humaine qui prime. Les interventions de sécurité ne sont possibles que dans le respect de cette priorité. Il ne s'agit pas d'une opération de guerre, mais du détournement vers un port français, en prenant en compte la vie humaine, de bateaux dépourvus de tout papier d'identité, qui ne respectent aucun règlement de sécurité.

J'ai dit qu'il n'y avait aucune force britannique présente en France exerçant des contraintes sur les personnes, mais on trouve à Lille un état-major auquel participent des éléments britanniques, qui sont ainsi informés de nos actions et de nos priorisations. Ils assistent à l'état-major zonal hebdomadaire.

**M. Frédéric Sampson.** À Coquelles se trouve un centre d'information et de coordination dans lequel deux ou trois officiers de liaison britanniques sont présents. Ils participent notamment à la remontée des informations concernant les bateaux arrivés de l'autre côté.

**M. Cyriaque Bayle.** Depuis le 5 janvier 2026, le ministère de l'intérieur a conventionné un opérateur associatif, France Terre d'Asile, qui se rend dans les camps et campements franciliens pour faire la promotion de la nouvelle voie d'admission légale proposée dans le cadre de l'accord pilote. Cette action fait partie du travail de prévention des traversées périlleuses. C'est dans ces camps et campements informels franciliens que se concentrent plusieurs personnes ayant pour unique projet de traverser la Manche ou la mer du Nord. Nous réfléchissons à développer ces actions d'aller-vers et d'information avec l'aide d'autres opérateurs.

**M. le président Sébastien Huyghe.** Je vous remercie, messieurs, pour votre temps et vos réponses.

*La séance s'achève à seize heures vingt.*

**Membres présents ou excusés**

*Présents.* - Mme Stella Dupont, Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian,  
M. Sébastien Huyghe