

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e 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

- Table ronde, ouverte à la presse, réunissant :
- M. Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord
 - M. François-Xavier Lauch, préfet du Pas-de-Calais
 - M. Benoit de Guibert, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord
 - M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez
 - M. Vincent Lagoguey, préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la région Hauts-de-France..... 2
- Présences en réunion..... 25

Jeudi

2 avril 2026

Séance de 10 heures 30

Compte rendu n° 23

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à dix heures trente.

M. le président Sébastien Huyghe. Messieurs, je vous remercie de votre disponibilité pour cette audition devant notre commission. Avant de vous laisser la parole, je me dois de vous rappeler les dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, qui impose aux personnes auditionnées dans le cadre des commissions d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Bertrand Gaume, M. François-Xavier Lauch, M. Benoît de Guibert, M. Olivier Drevon et M. Vincent Lagoguey prêtent serment.)

M. Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord. Pour commencer, je souhaite rappeler que, dans le cadre de nos missions de préfets, en tant que garants à la fois de l'ordre public, de la sécurité des personnes et des biens, mais également du respect des principes fondamentaux de notre République, nous nous efforçons d'agir avec humilité tout en veillant au strict respect de la dignité des personnes. Or cette dignité se trouve au cœur de la crise que nous traversons, qui constitue un phénomène d'une extrême complexité, d'abord sur le plan international, puisque les dynamiques migratoires excèdent le cadre d'exercice de nos missions de préfets, ensuite par ses manifestations locales, puisque ce phénomène migratoire se caractérise depuis les années 1990 par une pression à la fois mouvante, constante, récurrente et durable sur les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et, dans une moindre mesure, de la Somme. Cette complexité tient également à sa profonde sensibilité humaine car derrière chaque chiffre se dessinent des parcours de vie, des vulnérabilités, des femmes, des hommes et des enfants, et nous sommes absolument déterminés à prendre en compte cette dimension afin de lutter notamment contre les réseaux criminels qui exploitent la misère humaine. Elle se manifeste, enfin, dans la nécessité de garantir la sécurité juridique et fonctionnelle des agents de police et de gendarmerie, qui agissent avec loyauté, honneur et un grand sens du discernement.

C'est donc dans cet équilibre entre humanité et détermination que nous inscrivons notre action, sous l'autorité des instructions des ministres de l'intérieur et des gouvernements successifs. L'humanité s'impose à l'égard des personnes en situation d'émigration, car nul ne quitte son pays d'origine de gaieté de cœur, et celles-ci se trouvent bien souvent dans une situation de grande précarité, victimes de traites et de violences exercées par de véritables esclavagistes. La détermination doit, quant à elle, s'exercer à l'encontre des filières de passeurs qui tirent profit de la misère humaine et contre lesquelles l'ensemble des moyens de l'État doit être mobilisé. Cet équilibre ne relève pas d'une construction théorique, mais se déploie de manière permanente et concrète dans notre action. Il s'inscrit dans la continuité de l'intervention de l'État, indépendamment des alternances politiques, avec la volonté constante de prévenir la reconstitution de campements de grande ampleur, dont nous avons pu mesurer les difficultés de gestion ainsi que l'impasse à laquelle ils conduisent, tandis que la lutte contre les filières de passeurs s'impose avec une absolue nécessité.

L'exigence propre à la situation commande, en préalable, l'établissement d'un état des lieux de la pression migratoire dans la zone Nord, qui se caractérise par son caractère constant et récurrent depuis le milieu des années 1990. Ce phénomène apparaît à cette période, avec notamment l'afflux particulier consécutif à la guerre des Balkans, qui avait conduit à l'arrivée d'une première population très importante d'Albanais du Kosovo. Or la présence de ce phénomène migratoire sur le littoral de la Côte d'Opale se distingue du champ des traités

internationaux liant la France au Royaume-Uni, tels que ceux de Cantorbéry, de Sangatte ou du Touquet, et s'inscrit dans le cadre des accords de Schengen et de la situation du Royaume-Uni au regard de l'Union européenne. Le phénomène, initialement routier et ferroviaire, s'est progressivement déplacé vers un vecteur maritime toujours plus dangereux, sous l'effet du durcissement des mesures de sécurisation des ports et des gares. Il s'agit de ces fameux *small boats*, embarcations de fortune dont la dangerosité s'est encore accrue avec le développement de la pratique des *taxi-boats*, qui consiste à éloigner les embarcations des points de collecte des personnes, puis à tenter de les faire embarquer alors que le bateau est déjà à l'eau.

Après avoir connu une relative stabilité, le nombre de personnes a fortement augmenté entre 2021 et 2023 pour dépasser 41 000 l'an dernier. Si nous observons une inversion de la courbe en ce début d'année, il convient néanmoins de faire preuve d'une grande humilité. Je souhaite insister à la fois sur la difficulté opérationnelle de la situation et sur le danger considérable qu'elle représente pour ces personnes, et je ne peux entamer mon propos sans avoir une pensée pour les deux personnes tragiquement décédées hier, qui viennent s'ajouter aux 117 personnes en situation d'émigration qui avaient déjà péri depuis 2023, et bien davantage encore auparavant. Parallèlement, plus de 6 000 personnes ont été secourues dans le cadre des opérations de *search and rescue* (SAR), qui relèvent de la compétence exclusive du préfet maritime, auquel je tiens à rendre hommage.

Je souhaite également mettre en lumière la logique de rentabilité financière qui sous-tend ces traversées, le prix acquitté par une personne pour rejoindre l'Angleterre étant estimé entre 2 500 et 3 000 euros, de sorte qu'une traversée réussie peut rapporter entre 150 000 et 200 000 euros. À l'instar du trafic de stupéfiants, ceux qui tirent profit de ce trafic d'êtres humains se situent bien loin de nos territoires, ce qui justifie que cette problématique soit abordée avec une détermination équivalente à celle déployée dans la lutte contre le narcotrafic.

Je souhaite ensuite évoquer la montée préoccupante des violences à l'encontre des forces de l'ordre, plus de 700 incidents ayant été recensés au cours des trois dernières années, avec une augmentation significative du nombre d'agents blessés, qui s'établit à 40 en 2021, 57 en 2024 et 58 en 2025, ce qui m'amène à saluer la force et l'engagement des forces de sécurité intérieure, gendarmes et policiers, qui interviennent avec engagement et un grand discernement.

Dans ce panorama global, nous agissons en anticipant, en appliquant les instructions qui nous sont adressées et en procédant au démantèlement régulier des filières ainsi que des campements qui portent atteinte à la dignité humaine. Vingt-cinq filières ont ainsi été démantelées en 2025. Une récente enquête conduite par Europol a permis l'interpellation, à l'échelle européenne, d'une filière structurée selon un schéma désormais classique, reposant sur la fabrication de bateaux pneumatiques en Chine, la constitution de kits transitant le plus souvent par la Turquie, puis leur acheminement au sein de l'Union européenne, notamment par l'Allemagne, avant leur arrivée par voie routière sur le littoral. Ce démantèlement illustre pleinement notre action contre les passeurs, entre 500 et 600 personnes ayant été interpellées dans le cadre de ces mobilisations. En 2025, 148 matériels ont également été saisis, notamment à l'occasion de contrôles approfondis réalisés par les escadrons départementaux de contrôle des flux de la gendarmerie et de la police nationales, dans le cadre d'opérations interzonales conduites avec l'ensemble des préfectures concernées.

J'en viens maintenant à la politique dite de « zéro point de fixation », qui repose sur le constat selon lequel les expériences de Calais et de Grande-Synthe ont abouti à un afflux de trafiquants ainsi qu'à des situations d'indignité humaine, les associations mandatées n'ayant pas été en mesure d'assurer durablement la gestion de ces installations. À ces campements de

fortune, caractérisés par des conditions sanitaires et humaines dégradées, nous préférons évidemment les plus de 13 000 places en centres d'accueil et d'examen des situations (CAES) que l'État finance chaque année. Ces structures permettent en effet de présenter une demande d'asile dans des conditions dignes, de bénéficier de soins, d'un accompagnement social ainsi que d'une aide à l'ouverture de droits pour les personnes souhaitant demeurer en France, les frais de transport des demandeurs d'asile étant, dans ce cadre légal, intégralement pris en charge. Les opérations de démantèlement visent avant tout à empêcher les trafiquants d'exercer leur emprise sur les personnes et se déroulent systématiquement sur décision de l'autorité judiciaire ou en situation de flagrance.

Empêcher les traversées revient avant tout à protéger des vies humaines, comme le drame survenu hier en apporte une nouvelle illustration. Une enquête judiciaire étant en cours, je ne dispose d'aucune information sur les conditions exactes des faits, mais je sais en revanche qu'un *taxi-boat* avait été signalé aux services de la préfecture maritime et que nous avons immédiatement engagé des moyens du service départemental d'incendie et de secours (Sdis) du Nord afin d'intervenir en appui. C'est toutefois au moment de l'embarquement que le drame s'est produit, ces traversées illégales étant, par nature, particulièrement dangereuses. Depuis le début de l'année, les chiffres font apparaître une baisse de 45,4 % des traversées réussies, avec 3 623 personnes contre 6 642 à la même période l'an dernier, tandis que le nombre de bateaux a également diminué, passant de 107 à 53, et que le taux d'échec des départs s'établit à un niveau plus élevé.

J'aborde néanmoins ces données avec humilité, dans la mesure où elles résultent avant tout des conditions météorologiques, mais également du danger auquel les passeurs exposent les personnes. Il convient, à cet égard, de rappeler qu'il n'existe pas de voie légale d'admission au Royaume-Uni. J'observe toutefois que la demande d'asile en France est systématiquement proposée à ces personnes qui, dans leur très grande majorité, la refusent, comme elles l'ont d'ailleurs refusée dans les pays d'entrée dans l'espace Schengen. Il est donc permis de s'interroger sur le fait qu'une demande d'asile acceptée au sein de l'Union européenne leur ouvrirait droit à un titre de séjour et à la possibilité de circuler légalement, cette question revêtant, avant tout, une dimension européenne.

En conclusion, je souhaite évoquer les actions que nous menons afin de protéger les personnes et de respecter leur dignité. Les 1 300 places de mise à l'abri réparties dans le Nord et le Pas-de-Calais ont ainsi permis plus de 30 000 mises à l'abri en 2025, un chiffre en nette progression. Les personnes demeurent libres de rejoindre un CAES comme de le quitter, et nous savons qu'une fenêtre météorologique favorable au départ est annoncée lorsque nous constatons des départs massifs de ces centres, les passeurs, qui disposent des mêmes outils que les marins, étant en mesure d'anticiper ces créneaux. Une part importante des personnes quitte alors les centres, et beaucoup y reviennent ensuite, l'accueil y étant inconditionnel et assorti d'une volonté constante d'accompagnement. Notre souhait serait qu'elles puissent y demeurer, déposer une demande d'asile en France et bénéficier ensuite, dans le cadre des mécanismes européens, des mesures correspondantes, mais nous constatons malgré tout l'existence de campements, qui regroupent actuellement environ 600 personnes dans le Calais et 800 dans le Dunkerquois. À la suite d'une récente condamnation prononcée par le tribunal administratif de Lille, nous avons immédiatement mis en œuvre la décision en renforçant l'accès à l'alimentation, à l'eau et à l'hygiène, en installant des sanitaires, en organisant la collecte des déchets et en déployant des maraudes à destination des mineurs non accompagnés (MNA), ainsi qu'un suivi médical et psychologique. Cette situation n'en demeure pas moins insatisfaisante, dans la mesure où ces actions se déploient au sein de campements inadaptés, à l'instar de ceux de la « jungle » de Calais ou de Grande-Synthe.

Une attention particulière est accordée aux MNA ainsi qu'à l'accès aux soins, notamment à travers la mise en œuvre des permanences d'accès aux soins de santé (Pass). 30 millions d'euros sont consacrés à ces actions humanitaires, un montant appelé à être encore renforcé afin d'assurer l'application stricte de la décision du tribunal administratif de Lille, confirmée en appel par le Conseil d'État le 20 janvier dernier. J'ai, à cet effet, demandé au sous-préfet de Dunkerque d'assurer un suivi vigilant de la mise en œuvre de ces mesures, en concertation avec les associations locales. Ce socle humanitaire constitue sans doute l'un des plus structurés à l'échelle européenne et nous entendons poursuivre notre action dans cet équilibre entre humanité et détermination, sans jamais rien céder sur la lutte contre les trafics ni sur le respect de nos principes. Tel est le sens de notre engagement ainsi que de celui des forces de l'ordre, dont je tiens à saluer la détermination.

M. le président Sébastien Huyghe. Qui prend la parole à votre suite ?

M. Bertrand Gaume. Avec votre permission, monsieur le président, je peux présenter le rôle de chacun.

Pour ma part, le décret de nomination me désigne d'abord comme préfet de la région des Hauts-de-France, ce qui implique les missions habituelles de répartition des moyens budgétaires et de coordination des politiques publiques. Je suis également préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, l'une des sept zones de France, chargé de la coordination des forces de sécurité intérieure, de la répartition des forces mobiles et de thématiques particulières comme la coopération transfrontalière avec la Belgique et le Royaume-Uni. Dans cette mission essentielle, je suis assisté par M. Vincent Lagoguey, préfet délégué, qui en assure la gestion au quotidien. Je suis enfin pleinement préfet du Nord, tout comme mon collègue est pleinement préfet du Pas-de-Calais.

M. Benoît de Guibert, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Je souhaite vous exposer ici ma vision opérationnelle de terrain, vous présenter la ligne directrice qui guide mon action, celle de sauver des vies en mer, et expliquer de quelle manière le dispositif de secours en mer s'adapte en permanence. Cette capacité d'adaptation a d'ailleurs été récemment relevée par la Défenseure des droits, dans le cadre de la clôture de l'instruction qu'elle avait ouverte à la suite de signalements émanant de l'association Utopia 56.

Le préfet maritime est le représentant en mer du Premier ministre et de l'ensemble des membres du gouvernement. Il est, à ce titre, responsable de l'action de l'État en mer, ce qui confère à ses missions une dimension pleinement interministérielle. Mon domaine de responsabilité débute sur la plage, à la limite des eaux qui varie en fonction des marées. En mer, s'agissant du sauvetage, il n'existe pas de limites territoriales, l'espace maritime étant organisé en zones de responsabilité SRR (*Search and Rescue Region*). Dans la Manche, ces zones sont partagées avec nos homologues britanniques, la limite se situant approximativement à mi-distance. Sous l'autorité du Premier ministre et du secrétaire général de la Mer, je coordonne l'ensemble des moyens relevant de la fonction garde-côtes, qu'il s'agisse de navires ou d'aéronefs, et j'exerce également la tutelle opérationnelle du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) de Gris-Nez.

Le contexte dans lequel s'inscrit mon action est celui d'une crise en évolution depuis 2018, marquée toutefois par une constante : la primauté de la sauvegarde de la vie humaine sur toute autre considération. Cette priorité, réaffirmée par les premiers ministres successifs, s'enracine dans la solidarité historique, presque intrinsèque, des gens de mer. Elle est également consacrée par le droit international, notamment à travers la Convention internationale pour la

sauvegarde de la vie en mer SOLAS (*Safety of Life at Sea*) de 1974, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes SAR (*Search and Rescue*) de 1979 et la convention de Montego Bay de 1982, qui consacrent l'obligation de porter assistance à toute personne en péril en mer.

La crise migratoire maritime dans la Manche présente un caractère unique à l'échelle européenne. Elle se distingue tout d'abord par le fait qu'il s'agit d'une situation d'émigration et non d'immigration. Elle se caractérise ensuite par la détermination totale des personnes à rejoindre le Royaume-Uni, celles-ci refusant toute assistance en dehors des situations d'extrême urgence. Elle est également sans équivalent en France, car nous faisons face à des embarcations totalement inadaptées et surchargées (avec une augmentation de plus de 70 % du nombre de personnes par *small boat* entre 2022 et 2025, et des effectifs dépassant régulièrement les 100 personnes) dans un environnement maritime particulièrement hostile, ce qui conduit à des opérations de sauvetage de masse quasiment quotidiennes. Au total, une tentative de traversée sur cinq échoue. L'ampleur du phénomène présente également un caractère unique avec environ 50 000 tentatives de traversée chaque année. En 2024 et 2025, nous avons sauvé plus de 6 000 vies annuellement, soit un migrant sur huit tentant la traversée. Cette crise se distingue enfin par le dispositif qu'elle mobilise : un Cross, six navires de la fonction garde-côtes en permanence, quatre sémaphores, un hélicoptère de la marine nationale, des drones, sans oublier la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et les Sdis intervenant depuis la plage.

Pour mener à bien cette mission, deux priorités guident mon action. La première consiste à sauver des vies, priorité absolue partagée par l'ensemble des acteurs et autour de laquelle notre dispositif est structuré. La Défenseure des droits a d'ailleurs relevé qu'aucune atteinte au droit à la vie, garanti par l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), n'avait été établie. Ma seconde priorité vise à protéger les agents en leur offrant un cadre opérationnel clair et conforme au droit. Permettez-moi d'ailleurs d'en profiter pour rendre hommage à leur engagement, tant leur mission est difficile et éprouvante. Dans le respect de ces deux priorités, nous adaptons en permanence le dispositif français de la fonction garde-côtes. Celui-ci exerce une forte pression sur les administrations ainsi que sur la SNSM, entraînant des effets d'éviction sur d'autres missions de l'État en mer, que nous assumons dès lors que la sauvegarde de la vie humaine prévaut. Cette capacité d'adaptation constante entre les services, dans une logique de partage de retours d'expérience, a également été soulignée par la Défenseure des droits.

La dernière évolution en date de notre dispositif, qui concerne le contrôle et l'interception des *taxi boats*, résulte de l'adaptation des passeurs, qui ont développé ce mode opératoire dont la dangerosité est avérée. J'assume pleinement cette mission, dont le cadre a été défini avec l'avis des procureurs. Ce dispositif demeure totalement distinct de celui du sauvetage en mer et n'en affecte pas le fonctionnement, le mode d'action retenu permettant ainsi de maintenir la double ligne directrice qui guide mon action.

Je conclurai en soulignant que nous n'agissons pas seuls, puisqu'une coopération étroite existe, à la fois dans le cadre d'un continuum terre-mer et entre les SRR française et britannique. Les échanges d'informations permettent d'anticiper les départs et d'assurer la meilleure prise en charge possible des rescapés, tandis que la coopération en mer avec les Britanniques demeure permanente et fluide, relevant d'un véritable travail de terrain entre marins. À titre d'illustration, le reportage diffusé dans le journal de 20 heures de TF1 samedi dernier rend compte avec une certaine fidélité de la réalité et de la complexité de nos opérations. L'actualité d'hier en constitue une nouvelle illustration, puisque nous déplorons deux victimes

supplémentaires à l'occasion d'une opération d'embarquement chaotique. Sur cette seule journée, environ 500 migrants ont tenté la traversée, et plus d'une centaine d'entre eux ont été secourus par les moyens français.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment s'organise concrètement la coordination entre vos différentes autorités, entre la terre et la mer ? Vous réunissez-vous régulièrement ? Cette organisation vous paraît-elle pleinement efficace ou voyez-vous des possibilités de progression ? Par ailleurs, comment évaluez-vous la coopération avec les autorités britanniques ? Je vous ai bien entendu nous dire que vous la jugiez satisfaisante mais je souhaiterais disposer d'une vision plus globale. Cette coordination globale entre vous s'étend-elle aux Britanniques ?

Êtes-vous confrontés à des contraintes juridiques qui limitent l'efficacité de votre action ? Appelez-vous de vos vœux une évolution, éventuellement législative, du cadre juridique qui encadre l'action de l'État ? Enfin, même si le Royaume-Uni n'a jamais fait partie de l'espace Schengen, le Brexit a-t-il modifié certaines règles opérationnelles ? Que pourriez-vous attendre d'un éventuel nouvel accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, qui remplacerait le cadre bilatéral actuel ?

M. Bertrand Gaume. La coordination terre-mer entre les équipes de la préfecture maritime et les nôtres est permanente et s'inscrit d'abord dans un cadre habituel, puisque le Cross Gris-Nez et notre centre opérationnel de zone (COZ) à Lille, qui assure une présence permanente, sont en lien constant. Dans le contexte de cette crise migratoire exceptionnelle, un état-major dédié à la lutte contre l'immigration clandestine par la Manche existe depuis plusieurs années et des réunions hebdomadaires assurent la coordination entre les représentants de la préfecture maritime, de la préfecture de zone, des deux préfectures de département, des sous-préfets de Dunkerque et de Calais, ainsi que de l'ensemble des services de police, de gendarmerie et, ponctuellement, des forces armées.

S'agissant de la relation avec les autorités britanniques, sans qu'il soit besoin de qualifier l'état de la relation politico-diplomatique, il apparaît que des officiers de liaison britanniques du *Border Security Command* participent à ces réunions d'état-major hebdomadaires, leur présence revêtant pour nous une importance majeure. Nous mettons par ailleurs en œuvre les dispositifs d'accompagnement financier prévus par les accords de Sandhurst. Quant au Brexit, il a modifié la nature de la frontière franco-britannique puisque, même si elle était déjà une frontière extérieure de l'espace Schengen, elle constitue désormais une frontière extérieure de l'Union européenne, ce qui nous impose d'en être les gardiens et explique notamment le rôle que peut jouer l'agence Frontex. Nos collègues douaniers prennent également part à cette coordination, car nous avons constaté que le matériel nautique est désormais transporté dans des colis plus compacts et des véhicules banalisés, ce qui rend les interceptions plus difficiles. Je souhaite également mentionner le centre de coopération policière et douanière (CCPD) que nous partageons avec nos homologues belges à Tournai.

Quant à l'éventualité d'un accord européen, la volonté gouvernementale consiste à européeniser la gestion de cette crise, Frontex contribuant déjà à notre action, notamment par la mise à disposition d'un avion. Le directeur de l'agence s'est d'ailleurs rendu récemment en France, où il a été reçu par le ministre de l'intérieur ainsi que par nous-mêmes dans la zone Nord.

M. Vincent Lagoguey, préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la région Hauts-de-France. En matière de coordination terre-mer, nous entretenons un contact permanent avec la préfecture maritime, qui est institutionnalisé dans le cadre de réunions hebdomadaires de notre état-major de coordination sur la lutte contre l'immigration clandestine, où nous partageons les actualisations et les évolutions opérationnelles et auxquelles participent les autorités britanniques ainsi que des officiers de liaison belges. Nous avons également formalisé les processus d'intervention, qu'il s'agisse de l'arrivée à terre des migrants interceptés ou des situations de naufrage, afin de pouvoir réagir en temps réel.

Nous entretenons, avec nos partenaires britanniques, des contacts extrêmement fréquents, tant au niveau stratégique, avec des réunions mensuelles, qu'au niveau opérationnel. Deux officiers de liaison britanniques sont présents au sein de notre centre de coordination zonale à Lille, où ils sont en contact permanent avec leurs homologues français, et participent à une réunion hebdomadaire à forte dimension opérationnelle visant à alimenter nos analyses prédictives afin de mieux coordonner les forces sur le terrain. Naturellement, tout renseignement criminel fait l'objet d'échanges immédiats.

S'agissant de Frontex, nous bénéficions déjà de leur avion, la dimension aérienne étant essentielle pour anticiper les départs, intercepter les approvisionnements et éviter les confrontations sur les plages. Des agents de l'agence sont également présents dans les aubettes des ports, ce qui nous permet de redéployer nos propres effectifs sur le terrain, et nous travaillons avec elle afin de poursuivre le développement de ce type de dispositifs de soutien.

M. François-Xavier Lauch, préfet du Pas-de-Calais. La coordination que vous évoquez m'apparaît, après trois mois passés dans le département, particulièrement forte, dense et quotidienne. Elle constitue clairement la priorité d'un préfet du Pas-de-Calais et se traduit par des liens étroits avec mon collègue préfet de région ainsi qu'avec M. le préfet maritime.

S'agissant de la coordination terre-mer, il existe une articulation très opérationnelle entre le Cross et le Sdis du Pas-de-Calais en cas de naufrage, afin que les secours puissent être présents à terre, tandis qu'une coordination directe est également assurée entre le Cross, mon cabinet et la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (Ddets) pour l'activation du dispositif spécifique de prise en charge des naufragés. Je participe en outre à la réunion hebdomadaire présidée par le préfet de région et m'entretiens quotidiennement avec lui sur l'attribution des moyens, notamment des forces mobiles. Il existe par ailleurs une coordination infra-départementale avec les sous-préfètes de Calais, de Boulogne-sur-Mer et de Montreuil-sur-Mer, dans la mesure où des départs sont observés sur l'ensemble de la côte, et j'y associe les forces de sécurité, auxquelles je tiens à rendre hommage pour leur travail extraordinaire.

Concernant le lien avec les autorités britanniques, celui-ci, bien qu'il se soit déplacé vers l'échelon zonal et national, conserve un embryon de coordination au centre conjoint d'information et de coordination (CCIC) de Calais ainsi que pour les questions judiciaires. Pour ma part, le Brexit ne modifie pas sensiblement la situation, car nous sommes confrontés à des personnes qui tentent de passer en dehors des flux contrôlés du tunnel et du port.

M. Bertrand Gaume. On estime qu'entre 25 et 30 % des flux de personnes émigrantes entrant dans l'Union européenne ont pour destination le Royaume-Uni, ce qui montre clairement que le sujet ne saurait relever d'une simple relation bilatérale entre les autorités françaises et britanniques. Lorsqu'on voit des personnes tenter de monter dans des embarcations de fortune dans une eau à 7 ou 8°C, on comprend bien que la gestion du flux migratoire constitue un problème européen.

M. Benoît de Guibert. S'agissant de la coopération terre-mer, je ne peux que confirmer qu'elle est, sur le plan opérationnel, efficace et qu'elle est même anticipée dans le plan Orsec (organisation de la réponse de sécurité civile), mis à jour en 2023, qui intègre un volet spécifique consacré au sauvetage des migrants. Très concrètement, le Cross Gris-Nez et son homologue britannique, le MRCC de Douvres, sont en contact permanent. Sur l'opération d'hier, par exemple, la détection est venue de la terre et la réponse a pris la forme d'une coopération entre un navire de sauvetage, le Sdis, le Samu et l'hélicoptère de la marine nationale.

Je précise que, lorsque les migrants se trouvent dans la SRR française, ils refusent l'assistance car, en application du droit maritime international, nous devrions les ramener en France. Dès lors qu'ils passent en SRR britannique, la même règle s'applique, mais cela signifie pour eux qu'ils seront ramenés côté britannique, ce qui les conduit à accepter l'assistance. La coopération avec les Britanniques en matière de sauvetage existait d'ailleurs bien avant la crise migratoire, dans le cadre du Manche Plan de 1978. J'en profite pour rappeler que nous avons là une véritable autoroute de la mer qui voit passer 20 % du trafic maritime mondial, sans compter les 15 millions de passagers annuels qui font la traversée transmanche.

S'agissant des contraintes juridiques, le cadre est parfaitement clair pour nous, qu'il s'agisse des conventions internationales ou de la nouvelle mission d'interception en mer que nous avons construite avec les procureurs, et le Brexit n'a pas d'impact particulier à mon sens.

S'agissant enfin d'un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, nous bénéficions déjà d'une implication des agences de l'Union, puisque l'Agence européenne pour la sécurité maritime met à notre disposition un drone depuis trois ans, pendant quelques mois par an, tandis que Frontex va mettre prochainement à notre disposition, pour le volet sauvetage, des navires d'États de l'Union européenne – en l'espèce un navire espagnol et un navire lituanien – ainsi qu'une contribution financière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur le préfet Gaume, vous avez évoqué 30 millions d'euros au profit des missions humanitaires. Ce montant, que j'imagine annuel, est-il exact ? Concerne-t-il toute la zone, ou répondiez-vous uniquement en tant que préfet du Nord ?

M. Bertrand Gaume. Ce montant, qui concerne le Nord et le Pas-de-Calais, correspond aux moyens alloués pour les CAES et la prise en charge humanitaire dans les campements. Il sera sans doute revalorisé au regard des demandes, dont certaines résultent d'injonctions récentes du tribunal administratif.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il nous a été indiqué que les 560 millions d'euros versés par les Britanniques sur trois ans représentaient 60 % des dépenses totales, ce qui conduit à évaluer le budget global à près de 900 millions d'euros sur trois ans, soit 300 millions par an. Les 30 millions d'euros que vous mentionnez ne représenteraient donc que 10 % de cette somme. Pensez-vous que ces moyens soient suffisants pour répondre aux conditions d'indignité dans lesquelles vivent, ou plutôt survivent, les exilés sur ce territoire ?

M. Bertrand Gaume. D'abord, une remarque d'ordre arithmétique : les 540 millions d'euros prévus par l'accord de Sandhurst sont répartis sur trois ans, soit 180 millions par an. Les 30 millions d'euros annuels en représentent donc 16,66 %, mais il s'agit là d'un détail.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces chiffres sont importants, car la transparence est au cœur des objectifs de cette commission d'enquête. La direction générale des étrangers en France (DGEF) nous a indiqué que les 560 millions d'euros sur la période triennale correspondaient à 62 % de la somme totale engagée sur le territoire concerné. Une simple règle de trois conduit ainsi à un montant proche de 900 millions d'euros sur trois ans, ce qui explique la référence à 300 millions par an. Il ne s'agit pas de se confronter sur des calculs mais d'obtenir une transparence sur les sommes engagées.

M. Vincent Lagoguey. Selon moi, le chiffre de 62 % qui vous a été indiqué par la DGEF correspond au ratio de la contribution britannique par rapport à l'ensemble des dépenses sécuritaires de l'État. Selon nos calculs, ces 540 millions d'euros correspondent effectivement à 62 % du total, la France finançant les 38 % restants de ces dépenses sécuritaires.

M. Bertrand Gaume. Le montant s'élevait à 30 millions d'euros en 2025, et nous estimons à 3 millions d'euros l'impact du jugement du tribunal administratif de Lille, ce qui le portera aux alentours de 33 millions d'euros du seul fait de l'application de cette décision. Ces crédits relèvent exclusivement du budget national, tandis que ceux de Sandhurst correspondent à la contribution britannique. Nous pourrions vous préciser, dans le questionnaire, le détail de ces sommes.

M. François-Xavier Lauch. Ces crédits, qui s'élèvent à 19,6 millions d'euros dans le Pas-de-Calais, correspondent à des moyens exceptionnels que je sollicite chaque année auprès des responsables des programmes 177 et 303, hors droit commun. Il conviendrait donc, en théorie, d'y ajouter les dépenses de droit commun, telles que les effectifs de la Ddets ou les passages dans les hôpitaux, ce qui en augmenterait le montant. Il importe de bien distinguer ces crédits humanitaires, supportés par le budget de l'État, des crédits de Sandhurst, qui relèvent exclusivement du champ sécuritaire. Dans le Pas-de-Calais, ce dispositif est plus ancien, puisque la problématique s'y est posée plus tôt, notamment à la suite d'une décision du Conseil d'État en 2017 et de la demande du Président de la République en 2018 de distribuer des repas. Il a, depuis, été consolidé et couvre l'accès aux douches et à l'eau, la distribution de 6,3 millions de repas depuis l'origine, le financement des 450 places de CAES, le dispositif hivernal, la prise en charge des naufragés ainsi que le ramassage des déchets. Je suis pleinement disposé à vous fournir la répartition détaillée de ces coûts en réponse au questionnaire.

M. le président Sébastien Huyghe. Une association du Dunkerquois nous a affirmé que l'État ne prenait pas en charge la distribution de repas sur ce secteur. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette affirmation ?

M. Bertrand Gaume. Pour notre part, et pour compléter les chiffres que mon collègue vous a communiqués, le budget humanitaire s'élèvera à 19,6 millions d'euros pour le Pas-de-Calais et à 9,96 millions d'euros pour le département du Nord en 2025. L'addition de ces deux montants explique le total de près de 29,5 millions d'euros, auxquels nous estimons devoir ajouter environ 3 millions d'euros correspondant à l'impact de la décision du tribunal administratif de Lille.

S'agissant de la distribution des repas, la situation diffère d'un département à l'autre pour des raisons chronologiques. Une analyse rapide montre que le phénomène a d'abord émergé dans le Calais au milieu des années 1990, avec la fameuse « jungle » de Calais qui fut ensuite démantelée. Par la suite, la situation s'est développée à Grande-Synthe, initialement autour du campement du Basroch dont l'organisation a ensuite échappé à ses promoteurs et à leurs soutiens. Dans le Dunkerquois, on se souvient que la commune de Grande-Synthe,

appuyée par la communauté urbaine de Dunkerque, était principalement à la manœuvre avec l'État pour coordonner le dispositif. Sous l'autorité de M. Bernard Cazeneuve, alors ministre de l'intérieur, la décision fut prise de démanteler ce campement de Grande-Synthe, devenu ingérable et dangereux pour la dignité des personnes. Les répartitions ont donc ensuite varié entre le Calaisis et le Dunkerquois, en fonction des conditions et des possibilités liées à la sécurisation périmétrique des différents sites. En ce sens, les dispositifs ont été améliorés sur le plan humanitaire dans le Calaisis, et nous procédons à leur amélioration progressive dans le Dunkerquois, notamment en application de la décision du tribunal administratif de Lille. Nous adoptons donc progressivement les « standards calaisiens », si je puis m'exprimer ainsi, afin de garantir une égale dignité à toutes les personnes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je poursuis sur la question des fonds britanniques. Premièrement, le directeur national adjoint de la police aux frontières (PAF) a indiqué tout à l'heure que les sommes allouées pour la période 2026-2029 pourraient atteindre 700, 800, voire 900 millions d'euros. Confirmez-vous cette estimation ? Une augmentation des fonds britanniques entraîne-t-elle automatiquement une hausse des sommes engagées par l'État français ?

Ma seconde question porte sur un article récent du *Times* qui évoquait le cadre de ces négociations. Il semblerait que les Britanniques conditionnent l'octroi de ces fonds à un seuil d'interception minimal. Pouvez-vous me confirmer cette information et m'indiquer quelle est la position de la France et du ministère à ce sujet ?

M. Bertrand Gaume. Je ne peux m'exprimer que sur le triennal en cours, car je ne dispose pas des détails du futur accord. Je comprends que vous faites référence à des échos de presse et que des discussions sont en cours entre les gouvernements français et britannique, qui se poursuivent dans un cadre diplomatique. Nous avons compris, à la suite d'échanges récents, qu'elles auraient pu aboutir, mais qu'elles se prolongeaient, et la lecture des articles de presse que vous évoquez nous apporte des éclairages dont nous ne disposons pas nous-mêmes.

S'agissant du montant évoqué par le directeur adjoint de la PAF, il correspond à des hypothèses de travail que nous avons pu examiner, mais il m'est très difficile de vous le confirmer ou de vous l'infirmier aujourd'hui, dès lors que les discussions diplomatiques entre les deux gouvernements sont en cours.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Une augmentation hypothétique des fonds britanniques ferait-elle automatiquement augmenter la part française également ?

M. Bertrand Gaume. Lorsque vous évoquez la part française, il convient de distinguer deux types de contributions. Prenons l'exemple de la gendarmerie nationale : son dispositif engage quotidiennement plusieurs centaines de gendarmes, qu'ils soient départementaux, issus des unités de force mobile ou réservistes. Seuls les réservistes et une partie des gendarmes mobiles sont pris en charge par les fonds britanniques. L'engagement des gendarmes de plein exercice départementaux du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme est d'ores et déjà intégralement financé par le budget national. Dans l'hypothèse d'un nouvel accord, cette part n'augmenterait pas automatiquement, puisqu'elle s'adapte en fonction de la réalité du besoin sécuritaire. C'est le sens des arbitrages que mon collègue évoquait lorsque j'ai à décider des répartitions de moyens mobiles.

En ce qui concerne les crédits humanitaires, ils étaient bien moins importants il y a quelques années dans le Nord que dans le Pas-de-Calais. Pour l'année budgétaire 2025, nous sommes à 10 millions d'euros, soit la moitié des 20 millions d'euros alloués au Pas-de-Calais.

À la suite de la décision du tribunal administratif de Lille, notre volume financier va s'accroître d'un tiers, soit 3 millions d'euros de plus sur les 10 millions, pour atteindre environ 13 millions d'euros, ce montant étant dépendant des mesures que nous mettrons en œuvre en lien avec les opérateurs associatifs qui nous assistent. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour saluer ces opérateurs associatifs mandatés par l'État, qui sont parfois assimilés à l'action de l'État et en subissent les conséquences, alors qu'ils sont de véritables acteurs associatifs. J'ai également une pensée pour les opérateurs associatifs non mandatés par l'État, car le principe de liberté d'association est constitutionnellement protégé en France et nous nous efforçons de garantir cette liberté publique.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'adresse maintenant au préfet maritime au sujet des nouvelles méthodes d'interception en mer, qui nous intéressent particulièrement. Je souhaiterais que vous reveniez en détail sur les raisons qui ont conduit à cette nouvelle doctrine. Vous affirmez qu'elle est bien encadrée juridiquement et que des experts juridiques ont été consultés pour rendre un avis : serait-il possible d'obtenir cet avis ? Je m'étonne que le cadre juridique soit présenté comme limpide alors que des syndicats de police, par exemple, ont manifesté une grande frilosité à l'idée de mettre en œuvre cette doctrine, craignant pour la responsabilité individuelle de leurs membres. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

M. Benoît de Guibert. Cette crainte qui a pu être exprimée correspond exactement à ce que j'évoquais en parlant de l'une de mes deux lignes directrices, qui consiste à protéger nos agents. Ma responsabilité de chef, et un chef militaire sait ce que signifie donner des ordres impliquant potentiellement l'usage de la force, est de m'assurer que ceux qui mettront en œuvre ces consignes le fassent dans un cadre qui ne les expose pas, notamment sur le plan pénal. C'est pourquoi ce travail préparatoire a été si important et a pris un certain temps : il fallait garantir que le cadre défini ne mettrait pas en jeu leur responsabilité pénale.

Je tiens à rappeler que le droit international permet les interventions en mer, et nous en faisons régulièrement pour lutter contre le narcotrafic, parfois avec usage de la force. Tout cela est parfaitement codifié et réglementé, afin que les marins d'État qui pourraient être amenés à user de la force le fassent dans un cadre parfaitement réglementaire. Ce nouveau dispositif a été rendu nécessaire par le nouveau mode d'action des passeurs, qui consiste à partir quasiment à vide pour embarquer des migrants depuis la mer et non plus directement depuis la plage. Cela crée des situations extrêmement dangereuses, car les migrants doivent se mettre à l'eau pour attendre l'arrivée du *taxi-boat*. C'est précisément cette phase d'embarquement dans l'eau, dans des conditions de sécurité absolument terribles, qui a conduit au décès de deux personnes.

Pour éviter ces situations, dès lors que nous considérons qu'il est possible d'entraver en toute sécurité le périple d'un *taxi-boat* avant qu'il ne recueille les migrants, il n'y a pas de raison de ne pas le faire, car ce sont potentiellement 80 migrants que l'on évite de voir partir dans les conditions de sécurité précaires que j'ai soulignées. C'est donc bien dans une logique de sauvetage que s'inscrit cette opération qui, je le répète, a été conçue dans un cadre juridique extrêmement précis. Ma préoccupation principale reste de sauver des vies en mer, et jamais je ne prendrai le risque d'exposer des personnes à un péril si intolérable.

Je précise également que le dispositif d'entrave des *taxi-boats* intègre une dimension SAR, avec une embarcation spécifiquement dédiée. Vous comprendrez que je ne puisse donner plus de détails, afin de préserver l'efficacité opérationnelle de nos modes d'action, mais ce dispositif a été testé et éprouvé, puisque nous l'avons mis en œuvre avec succès lors de trois interceptions depuis la fin de l'année 2025, qui ont toutes permis de judiciaireiser les faits et

d'obtenir la condamnation des passeurs identifiés. De cette façon, nous contribuons à entraver et à gêner l'action de ces réseaux criminels. Je pourrai bien évidemment vous détailler le cadre juridique que j'évoquais dans la réponse écrite que nous vous ferons parvenir.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite effectivement recevoir cet avis juridique ainsi que la directive qui encadre cette nouvelle doctrine.

Monsieur Lagoguey, lors de notre rencontre en août dernier, j'avais évoqué des enquêtes journalistiques, notamment une parue dans *Le Monde* en mars 2024, sur des techniques qui pourraient être jugées agressives de la part de la police pour empêcher les traversées de migrants dans la Manche. À l'époque, en août 2025, vous n'en aviez pas pris connaissance. J'imagine que vous avez pu le faire depuis. Je pense que cette question concerne l'ensemble des préfets présents. Me confirmez-vous que le chavirement d'embarcations légères, la crevaisson de boudins lorsque des personnes sont à bord et sur l'eau, ainsi que l'usage de gaz lacrymogène à courte distance sont bien en dehors du cadre opérationnel officiel ?

M. Bertrand Gaume. L'intervention des forces de police à terre a pour objet de garder la frontière extérieure de l'Union européenne et vise également à empêcher que des personnes ne s'embarquent sur des esquifs de fortune, qui ne sont absolument pas conçus pour une traversée maritime de longue distance, et n'aillent ainsi risquer leur vie. S'agissant de savoir si les boudins de flottaison latéraux de ces embarcations ont pu être endommagés, cela est en effet possible, notamment lorsqu'il est constaté, sur le sable, que le départ du bateau en l'état serait dangereux et que, s'il n'était pas endommagé à ce moment-là, il serait réutilisé, y compris dans des conditions périlleuses.

L'utilisation de gaz lacrymogènes par les forces de sécurité intérieure répond à un cadre très précis, qui est celui d'une riposte à des manœuvres d'agressivité de la part de tiers à leur rencontre. C'est dans ce cadre juridique que l'engagement des forces est réalisé. Vous évoquez des cas d'espèce rapportés par des articles de presse. Outre le fait que l'article 10 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen consacre la liberté d'expression, et donc la liberté de la presse, qui est une valeur cardinale, j'observe que des procédures judiciaires pourront, pourraient ou ont pu être diligentées dans le cadre des manœuvres existantes. Je vous ai, pour ma part, rappelé le cadre général, et chaque situation doit être examinée au regard de ce cadre juridique précis. Le nombre de fonctionnaires de police et de gendarmerie blessés que j'ai mentionné montre que cette mission est également dangereuse pour eux. Ils font fréquemment face à des manœuvres de riposte organisées par les trafiquants et les passeurs, qui arment de pierres et d'objets contondants les personnes en situation d'immigration qui, dans leur désir d'atteindre ce qu'elles estiment être un eldorado, sont prêtes à risquer leur vie. On voit bien que cette affaire est difficile et complexe, comme en témoignent même les œuvres de l'esprit, des romans au film *Welcome*.

Les forces de l'ordre agissent donc dans un cadre juridiquement bien établi, avec discernement et proportionnalité. Je ne connais guère de corps de fonctionnaires plus contrôlé que les forces de sécurité intérieure, car elles détiennent le monopole de la coercition légitime. J'affirme qu'il est parfaitement légitime que les forces de sécurité intérieure soient contrôlées, et elles le sont, par des instances internes et, surtout, par l'autorité judiciaire.

M. Benoît de Guibert. Face à ce phénomène migratoire, je considère qu'en mer, nous ne disposons que de deux modes d'action : le sauvetage, ou le contrôle et l'interception de *taxi-boats* vides, dont j'ai déjà parlé en détail. Cela faisait partie de mes lignes rouges et je considère avoir convaincu l'ensemble de mes interlocuteurs qu'au regard de la balance des risques

opérationnels, il ne fallait pas agir autrement. Tout le reste est trop dangereux, tant pour les migrants que pour nos agents. Un bébé sans brassière de sauvetage peut se noyer dans 20 centimètres d'eau. Par conséquent, l'ensemble de mes consignes et directives opérationnelles maintiennent, et ont toujours maintenu, la primauté de la sauvegarde de la vie humaine sur toute autre considération, dès lors que nous avons les pieds dans l'eau.

M. Bertrand Gaume. Je souhaiterais compléter ma réponse afin d'illustrer cette priorité accordée à la vie humaine. Lorsque j'évoque la dignité des personnes, c'est parce que les fonctionnaires de police et les gendarmes y sont naturellement très attachés. Pour l'illustrer, madame la rapporteure, vous citez un article de presse de 2025. Je souhaiterais, pour ma part, évoquer deux faits survenus la même année.

Le 6 septembre 2025, à Camiers, lors d'un embarquement à bord d'un *taxi-boat*, des personnes en situation d'immigration se sont mises à l'eau, et plusieurs d'entre elles, dont une famille avec un enfant, se sont retrouvées en difficulté. Six militaires, dont le commandant de compagnie, trois gendarmes mobiles et deux gendarmes d'active, sont intervenus en se mettant à l'eau avant même l'arrivée des sapeurs-pompiers afin de leur porter secours, et toutes les personnes ont été sauvées.

Le 9 septembre, à Neufchâtel-Hardelot, un *taxi-boat* transportant une soixantaine de migrants est repéré. Trois gendarmes mobiles portent secours à quatre personnes qui tentaient de rejoindre la berge, l'un d'eux allant notamment chercher un migrant à la nage sans avoir eu le temps de s'équiper. C'est aussi cela, notre réalité : une réalité âpre, au goût de cendre, qui n'est pas monocolore et demeure particulièrement difficile. Chaque jour, les policiers et les gendarmes s'engagent, parfois au péril de leur sécurité. Mon collègue préfet du Pas-de-Calais et moi-même attribuons des récompenses pour actes de courage et de dévouement à des policiers et des gendarmes qui sauvent des vies, parfois au péril de la leur, car nager sans équipement, avec les courants de la Manche, requiert d'être un excellent nageur.

L'audition est suspendue de 12 heures 15 à 12 heures trente.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je reste dans la continuité des questions précédentes, et ne me fonde pas cette fois sur des enquêtes journalistiques, mais sur la lecture d'un passage d'un *Situation Report* (Sitrep) en date du 9 juillet 2025. Il y est indiqué qu'à 23 heures 21, une patrouille terrestre de gendarmerie a signalé le départ d'une embarcation de migrants depuis la plage de Cayeux-sur-Mer, avec environ cinq personnes à bord, après crevaisson du boudin avant tribord, pour tenter d'empêcher le départ. Je souhaite savoir si cette action se situe dans un cadre légal. Si ce n'est pas le cas, que se passe-t-il ? J'imagine que tout ne se déroule pas toujours parfaitement et qu'il peut arriver que l'usage de la force ne soit pas proportionné. Chacun a évoqué ici des situations complexes, et ce n'est pas faire offense aux forces de l'ordre que de constater que, dans tout corps de métier, il existe parfois des pratiques non conformes aux règles. Je sais qu'il existe dans ces cas-là des possibilités de sanction, de rappel à l'ordre ou de formation. Ma question est donc : cette action est-elle légale ? Et, lorsque nous ne nous situons pas dans le cadre légal, quelle intervention est menée auprès des forces de l'ordre concernées ?

M. Benoît de Guibert. Il me semble que ce Sitrep fait mention d'une embarcation qui avait été partiellement neutralisée sur la plage avant sa mise à l'eau. Il ne s'agit évidemment pas d'une intervention dans l'eau, je ne m'exprimerai donc que sur la partie maritime. En l'occurrence, ce *small boat* n'a pas fait naufrage, il a traversé et est arrivé sur la côte britannique.

Quoi qu'il en soit, qu'il soit partiellement crevé ou non, vous avez, comme nous, vu des images qui montrent à quel point ces embarcations sont totalement inadaptées et surchargées, et qu'elles ne sont absolument pas conçues pour traverser la Manche, une zone maritime particulièrement dangereuse. Dès lors, quel que soit leur état, le risque de naufrage demeure permanent. C'est pourquoi, dès que nous avons connaissance d'un départ, nous surveillons ces embarcations et proposons régulièrement une assistance, en nous efforçant de convaincre leurs occupants de renoncer à la traversée, dès lors que nous constatons sur place que l'état du bateau ne garantit pas un niveau de sécurité suffisant.

M. Bertrand Gaume. Les règles sont parfaitement définies et vous décrivez, avec vos mots, ce que j'exprimais avec les miens : chaque intervention est un cas unique, marqué par l'immédiateté et la difficulté. Nous savons que ces embarcations de fortune ne sont absolument pas adaptées. Nous savons par exemple que dans la marque française de semi-rigides que j'évoquais, la rigidité est notamment assurée par des systèmes rigidifiants au niveau du plancher. Or c'est précisément ce qui manque dans les kits de pseudo-navigation fournis par les trafiquants d'êtres humains. Ils n'installent pas ces éléments de rigidité et c'est ainsi qu'une grande partie des naufrages se produit par pliage du bateau. Au moment où 80 ou 100 personnes montent là-dedans, elles peuvent mourir enfermées et sombrer et, sans le dévouement des marins, l'issue fatale serait encore plus fréquente. Imaginons simplement que les 6 000 personnes secourues chaque année soient décédées, et l'ampleur de la problématique face à des gens sans foi ni loi.

Alors, que font les policiers et les gendarmes ? Oui, il leur arrive d'endommager, de manière qu'ils pensent définitive, les bateaux lorsqu'ils sont au sol. La preuve que cela n'a pas été le cas ici, c'est que le bateau a repris la mer. Cela correspond exactement à la situation que je mentionnais : une tentative de départ, de l'agressivité, l'usage par les policiers des moyens intermédiaires de défense, puis la volonté de neutraliser l'embarcation pour empêcher la commission d'une infraction et, surtout, pour éviter que ces personnes aillent se tuer en mer de manière quasiment certaine. Dans le cas d'espèce, la neutralisation n'a pas été complète puisque l'embarcation a pu partir. Je ne connais pas cette affaire en détail mais, pour répondre à votre question, oui, dans la réalité, il peut arriver que des policiers ou des gendarmes n'agissent pas selon les règles, comme il peut arriver qu'un préfet de la République n'agisse pas selon les règles. C'est malheureusement déjà arrivé et, dans ce cas, une enquête interne, disciplinaire et judiciaire est diligentée. Et comme dit précédemment, les différents contrôles qui existent sont parfaitement légitimes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'interroge sur la manière dont les Sitrep, transmis quotidiennement à de nombreux destinataires, sont reçus et analysés et, en fonction des situations relevées, sur le point de savoir si le respect du cadre légal est bien vérifié et si ces situations appellent ou non l'ouverture d'une enquête. J'ai lu que la Défenseure des droits recommandait l'établissement d'une instruction précise relative à la destruction des moyens de navigation, ce qui renvoie directement à la question en débat, car j'avoue peiner à cerner le cadre légal exact à terre. En mer, celui-ci me semble relativement clair, puisqu'il n'est pas envisagé de crever une embarcation en navigation mais, sur terre, il apparaît plus incertain.

D'ailleurs, le directeur adjoint de la PAF, qui vous renvoyait largement la responsabilité, semblait précédemment indiquer que ses agents pouvaient entrer dans l'eau en fonction des situations, ce qui, selon moi, ne correspond pas au cadre légal. Pourriez-vous dès lors préciser ce cadre ? Il ne s'agit pas seulement d'appréciations individuelles sur le terrain, mais bien de l'existence d'un cadre juridique susceptible d'être rappelé en cas de manquement.

Que répondez-vous à la recommandation de la Défenseure des droits ? Comment les Sitrep sont-ils analysés ? Et, enfin, sur quel cadre les forces de sécurité doivent-elles s'appuyer pour intervenir ?

M. Bertrand Gaume. Les Sitrep sont évidemment lus, comme le sont tous les rapports. Ils font l'objet de retours d'expérience et, le moment venu, de rappels d'instructions pour s'assurer de la bonne application du cadre. Ce dernier, assez simple, repose sur l'obligation juridique d'intervenir pour porter assistance aux personnes en danger, prévue à l'article R. 434-19 du code de la sécurité intérieure. Tout cela est également éclairé par la notion d'état de nécessité, définie à l'article 122-7 du code pénal. Si l'on constate qu'une embarcation est manifestement trop dangereuse pour prendre la mer et que les personnes qui s'apprêtent à y monter sont quasiment assurées de perdre la vie (il y a eu, par le phénomène que je décrivais, huit décès par asphyxie en 2025, des personnes écrasées parce que les trafiquants sans foi ni loi surchargent leurs embarcations), dans ce cadre-là, l'état de nécessité peut justifier des interventions allant jusqu'à l'empêchement et la dégradation définitive d'un pseudo-bateau pour l'empêcher de prendre la mer. Cela évite ensuite aux policiers et aux gendarmes de devoir mettre leur propre vie en danger pour venir sauver ces personnes, car notre impératif catégorique est bien de sauver des vies.

M. Benoît de Guibert. Madame la rapporteure, je regrette que le cadre légal en mer ne soit toujours pas très clair pour vous, mais je me permets de réaffirmer que le sauvetage en mer, régi par plusieurs conventions, est un cadre international et parfaitement clair. La deuxième et seule autre possibilité d'opération que j'envisage est l'interception de *taxi-boats*. Là aussi, je vous communiquerai les éléments dont je vous ai parlé pour vous montrer à quel point ce cadre est clair, car il a été travaillé en amont avec les procureurs, à qui nous avons présenté notre mode d'intervention. S'il ne l'était pas, en tant que chef militaire, je ne me permettrais pas d'envoyer mes agents mener une opération. C'est donc soit le sauvetage en mer, soit l'interception de *taxi-boats*, et je n'envisage aucune autre opération.

Il est important de préciser qu'il ne s'agit pas tant d'une question de cadre légal que de cadre opérationnel. J'ai ainsi posé, dès le début, une ligne rouge opérationnelle : on ne neutralise pas un *small boat* avec des migrants à bord, dès lors que le risque pour eux comme pour les agents serait trop élevé. Une telle hypothèse pourrait être envisagée s'il n'y avait qu'une seule personne et que nous étions certains de pouvoir la secourir. Ce n'est donc pas la neutralisation en elle-même qui est en cause, mais le fait que le cadre opérationnel ne garantit pas la sécurité des personnes, ce qui explique que nous ne procédions pas ainsi. De mon point de vue, en mer, les choses sont donc parfaitement claires.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour ma part, je le redis, amiral, le cadre est très clair en mer. En revanche, lorsque je constate, par exemple, qu'un signalement a été adressé au procureur de la République en 2023, à la demande d'un gendarme qui sollicitait d'un sauveteur de la SNSM qu'il crève un bateau alors même qu'ils intervenaient en mer, j'observe (sans dire que ces situations soient massives) qu'il arrive que ce droit de la mer doive être rappelé, y compris à ceux qui agissent en mer. Ma question porte donc sur les suites données dans ce type de cas : par exemple, que se passe-t-il pour ce gendarme ?

M. Benoît de Guibert. Je n'étais pas en fonction au moment des faits que vous rapportez, mais je suis certain que les sauveteurs en mer n'ont pas donné suite à cette demande, car ce sont des marins et ils connaissent parfaitement le cadre de leur mission.

M. Bertrand Gaume. Madame la rapporteure, vous citiez précédemment des articles de presse. Je voudrais en citer un à mon tour, du même quotidien du soir, qui remonte à la période où la discussion interministérielle n'avait pas encore abouti au cadre d'intervention évoqué à l'instant par l'amiral, strictement limité aux *taxi-boats*. Dans l'ensemble de ces échanges, le ministère de l'intérieur s'est strictement tenu à la ligne défendue par le préfet maritime : la priorité est d'abord le sauvetage des vies et ce n'est que dans les cas limitativement énumérés par l'amiral qu'une intervention en mer peut être envisagée afin d'empêcher des passeurs de charger des personnes dans des conditions particulièrement difficiles. Il est en effet très difficile de monter à bord d'un bateau lorsqu'on a un mètre ou un mètre cinquante d'eau autour de soi, en mer, avec des fonds irréguliers, des courants très forts et des températures parmi les plus froides de France.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Après le naufrage de novembre 2021, M. Hervé Berville avait indiqué qu'une enquête interne serait menée. Cette enquête a-t-elle eu lieu et quelles en sont les conclusions ? Deuxièmement, pouvez-vous nous décrire le protocole post-naufrage ? Prévoit-il, par exemple, un accompagnement psychologique ? Je pose la question car, m'étant rendue à plusieurs reprises entre Dunkerque et Calais, j'ai assisté à des protocoles que j'ai trouvés particulièrement hétérogènes. Je voudrais donc connaître le cadre officiel. Enfin, quelles mesures particulières avez-vous mises en œuvre contre les agressions et intimidations de militants britanniques d'extrême droite qui, à plusieurs reprises, ont tenté de mener des actions sur le littoral nord ?

M. Benoît de Guibert. Je ne saurais répondre précisément à votre première question, car vous faites référence à un événement antérieur à ma prise de fonction. Pour obtenir la réponse la plus correcte, il faudrait s'adresser à l'administration centrale, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), qui est l'autorité de tutelle.

Ce que je peux vous assurer, c'est qu'aujourd'hui, toute opération en mer, et plus particulièrement en cas de naufrage, fait l'objet d'un retour d'expérience partagé entre l'ensemble des acteurs. L'objectif n'est pas tant de déterminer des responsabilités en vue de sanctions que de voir comment améliorer en continu l'efficacité de notre dispositif. Chaque opération de sauvetage étant unique, il est essentiel de partager ces retours d'expérience afin de comprendre ce qui s'est passé et d'identifier systématiquement les pistes d'amélioration possibles.

M. François-Xavier Lauch. Le protocole de prise en charge humanitaire des personnes naufragées ou en échec de traversée du Pas-de-Calais est complet. Il associe l'État et des associations comme la Protection civile, Coallia et La Vie Active. Ayant assisté à sa mise en œuvre, je peux témoigner de son efficacité et de son extrême rapidité. Grâce au lien entre le Cross et mes services, nous visons un déploiement de la veille sociale en 45 minutes en moyenne, quel que soit le point du littoral.

Le dispositif suit deux axes : le secours aux personnes, avec les sapeurs-pompiers et potentiellement le Samu et, pour les cas sans urgence absolue, la prise en charge par les associations, qui s'occupent de sécher les personnes, de leur fournir des vêtements et de proposer une mise à l'abri. Cette dernière est souvent refusée, mais nous la proposons systématiquement. Nous disposons de 57 places à proximité de Calais, notamment pour les familles avec des nourrissons ou les personnes sortant de l'hôpital. Dans les autres cas, les personnes sont orientées vers les quatre CAES du département.

Le Pas-de-Calais est davantage concerné que le Nord car les embarcations longent souvent les côtes pour couper au plus court, et les retours se font très souvent par les ports de Calais ou de Boulogne, où un équipement spécifique a été créé. L'année dernière, nous avons ainsi pris en charge 5 618 personnes suite à des échecs de traversée, et 774 ont été hébergées. Je salue la réactivité exceptionnelle de nos associations partenaires.

M. Vincent Lagoguey. Pour compléter sur le département du Nord, à l'instar de ce qui a été décrit pour l'aspect humanitaire dans les campements, la montée en puissance des événements a conduit à une montée en puissance du dispositif. Depuis 2025, un protocole post-naufnage est opérationnel, doté d'un budget dédié de 505 480 euros. Celui-ci comporte deux phases. Tout d'abord, la phase d'alerte et l'interface terre-mer, avec un système d'astreinte 24 heures/24 confié à la sous-préfecture de Dunkerque et au cabinet du préfet. Ensuite, une fois les personnes acheminées à terre, un premier temps est médicalisé par le Sdis et le Samu, qui évaluent la nécessité d'une hospitalisation. Pour les personnes dont l'état de santé le permet, une deuxième phase de prise en charge est assurée par la Protection civile, avec qui nous avons contractualisé, pour apporter réconfort, vêtements, café, etc.

La prise en charge psychologique peut, quant à elle, s'inscrire dans le cadre de la prise en charge médicale pour les personnes présentant un état préoccupant ou, lorsque les personnes acceptent une mise à l'abri, elle peut intervenir dans le cadre des CAES. En 2025, ce protocole a été activé pour six naufrages concernant 305 personnes, dont 56 ont accepté une place en CAES. En janvier dernier, nous avons connu deux naufrages, avec 141 personnes prises en charge et 48 personnes hébergées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise que les prérogatives de la commission d'enquête nous autorisent à nous interroger sur le processus ainsi que sur les conclusions éventuelles d'une enquête administrative, dont relève bien l'enquête interne annoncée par M. Berville

M. Bertrand Gaume. Je voudrais revenir sur la dimension psychologique que vous avez évoquée à très juste titre, car le traumatisme d'être secouru en mer après avoir frôlé la mort est considérable. Cet accompagnement est intégré aux dispositifs sanitaires présents sur les campements, notamment par l'intermédiaire des Pass, où les personnes peuvent rencontrer des psychologues ou des psychiatres, et nous veillons également, après un naufrage, à proposer ce type de suivi. Vous avez employé le terme « *hétérogène* », et j'entends qu'il s'agit d'une dimension perfectible, à laquelle nous nous attachons, tant du côté maritime que pour nos propres personnels, également confrontés à des situations très difficiles. Lorsque j'évoquais une réalité au goût de cendre, il ne s'agissait pas d'un effet de style : cette réalité est extrêmement complexe et les traumatismes peuvent être multifactoriels, les bénévoles des associations étant eux aussi exposés à ces difficultés.

Concernant votre troisième question sur la gestion des militants d'ultra-droite, il s'agissait en réalité de nationalistes britanniques ayant voulu mener des opérations d'intimidation ou de violence en France. Sur instruction du ministre de l'intérieur, M. Laurent Nuñez, mon collègue du Pas-de-Calais et moi-même avons pris plusieurs arrêtés interdépartementaux interdisant les manifestations non déclarées ou les attroupements visant à troubler l'ordre public. Nous avons également proposé des interdictions administratives de territoire (IAT), qui ont été prises par le ministre sur la base de nos rapports. Des signalements systématiques au parquet ont également été effectués sur le fondement de l'article 40 du code de procédure pénale pour toutes les vidéos de propagande diffusées sur les réseaux sociaux. Le dispositif de surveillance et d'interpellation mis en place a été très efficace, puisque plusieurs

d'entre eux ont été interpellés dans le Pas-de-Calais. Pour les autres, je peux vous assurer que la présence préventive des forces de l'ordre a été dissuasive, car les rendez-vous annoncés sur les réseaux sociaux n'ont pas eu lieu.

M. François-Xavier Lauch. Pour compléter, nous avons coordonné un dispositif important fondé sur le renseignement et la présence sur la voie publique. Un soir, nous avons repéré deux de ces individus qui diffusaient des messages anti-migrants et racistes sur les réseaux sociaux, des faits qui ont permis deux interpellations et une judiciarisation immédiate, et je salue à ce titre la procureure près le tribunal judiciaire de Boulogne. En pleine coordination entre le judiciaire et l'administratif, j'ai pris deux obligations de quitter le territoire français (OQTF) accompagnées d'interdictions de retour sur le territoire français. Ces deux individus ont donc été placés au centre de rétention administrative avant d'être expulsés.

M. Philippe Fait (HOR). Messieurs, je voudrais d'abord souligner l'humanisme qui transparait dans vos propos, car nous ne devons pas oublier que nous sommes confrontés à des drames humains. En tant que député du Pas-de-Calais et de la Côte d'Opale, je me rends parfois sur le terrain avec vos équipes et j'ai pu constater le travail remarquable des femmes et des hommes engagés dans la lutte contre l'immigration clandestine. Il me paraît important de le souligner, tant leur action s'exerce dans des conditions difficiles face à cette détresse. Un soutien psychologique pour ces personnels serait à cet égard une bonne chose, mais j'ai le sentiment que vous y êtes attentifs.

J'ai notamment pu m'en rendre compte un lundi matin, en plein hiver, alors qu'ils venaient d'intercepter un groupe de migrants et avaient crevé leur embarcation pour éviter qu'ils ne prennent la mer. Le revêtement de ces bateaux est d'une extrême finesse et la rigidité du fond n'est assurée que par quelques fines plaques de contreplaqué, qui n'offrent aucune stabilité, tandis que le moteur lui-même est une contrefaçon. Il s'agit d'un matériel à usage unique et, lorsque l'on connaît la réalité de la Manche, particulièrement agitée au large, on ne peut guère se faire d'illusions sur le sort des personnes qui s'y aventurent. Je tiens donc à saluer l'humanité de nos forces de l'ordre, qui cherchent à préserver des vies humaines, ainsi que l'ensemble des acteurs engagés dans ces missions : les sapeurs-pompiers, la SNSM et la Protection civile.

Ma question porte sur les fonds Sandhurst. Ils sont avant tout fléchés pour éviter les passages et sécuriser les sites, mais des moyens importants sont mis en œuvre par les services de secours, notamment le Sdis, qui aujourd'hui ne peuvent pas y prétendre. Constatez-vous des avancées sur ce sujet ?

M. Marc de Fleurian (RN). J'ai tout d'abord une question très opérationnelle sur les tentatives de traversée à partir des cours d'eau qui courent le long de la Côte d'Opale. Comment s'opère la bascule de responsabilité sur un cours d'eau ? À partir de quelle ligne la responsabilité passe-t-elle de la préfecture terrestre à la préfecture maritime ? Disposez-vous des moyens nécessaires pour y répondre, que ce soit depuis la terre ou la mer ?

Je souhaite également partager ma circonspection sur la façon dont sont traités les militaires du Cross Gris-Nez, mis en cause dans le naufrage de novembre 2021. À ma connaissance, la protection fonctionnelle leur a été refusée, leur présomption d'innocence est régulièrement bafouée et ils feront l'objet d'une procédure commune avec les passeurs présumés, siégeant donc sur le même banc qu'eux. Bien qu'il s'agisse d'une procédure judiciaire qui ne peut être commentée ici, je tenais à redire mon soutien à l'ensemble des effectifs militaires, de police et des services de secours.

Mme Stella Dupont (NI). Pour commencer, monsieur le préfet de région, l'éloignement des structures que vous évoquez me semble problématique. S'agit-il selon vous d'un point à corriger ?

J'ai par ailleurs constaté, dans le cadre du plan Grand Froid à Calais, un dispositif qui m'a semblé très adapté à la situation, garantissant une prise en charge digne et la sécurité du site que j'ai pu visiter. Malgré leur coût, ne serait-il pas pertinent de déployer davantage ce type de dispositif en dehors des périodes de grand froid ?

Vous avez également affirmé que certains profitent de la misère humaine, mais ne peut-on pas considérer que nos propres politiques publiques entretiennent ce trafic, notamment par l'absence de voies légales de migration, en particulier pour les mineurs ?

Vous avez ensuite rappelé que vous mettiez en œuvre les décisions de justice, mais pourquoi faut-il attendre une décision de justice pour fournir de l'eau ou de la nourriture ?

Je m'interroge enfin sur le sens et l'efficacité de l'action menée par la France. Les chiffres rapportés par l'amiral montrent des tentatives de traversée toujours plus nombreuses et sur des voies toujours plus dangereuses. Une récente étude britannique fait état de 525 morts entre 1999 et 2025, dont 129 sur les seules années 2023 à 2025. Cela montre une augmentation des risques et des catastrophes humaines. Quelle est donc l'efficacité du dispositif actuel ?

M. Vincent Lagoguey. Sur la gestion des fonds Sandhurst, je vous confirme que, dans le protocole 2023-2026, les frais liés à la prise en charge des naufragés par les Sdis n'étaient pas initialement pris en compte. Des discussions approfondies avec nos partenaires britanniques nous ont toutefois permis, pour 2026, de faire reconnaître la prise en charge d'une partie de ces coûts, sur la base d'une répartition effective et objectivée des migrants recueillis. Très concrètement, pour le Pas-de-Calais, ces montants ont été évalués à environ 750 000 euros, et le Nord a également fait remonter des besoins. Pour 2026, ces demandes ont donc pu être prises en considération, et nous avons également, dans le cadre des négociations en cours sur le prochain triennal, porté ces préoccupations légitimes des Sdis, sans pouvoir préjuger de l'issue de ces discussions.

M. Bertrand Gaume. Concernant la question de M. Marc de Fleurian, la limite entre l'action du préfet maritime et celle d'un préfet terrestre s'entend, selon le droit, de la limite des eaux sur le rivage de la mer à la limite extérieure de la zone contiguë. À titre d'exemple, peu après ma prise de fonction en février 2024, à Watten, des personnes ont volé un bateau de plaisance sur le fleuve côtier canalisé. Le bateau était tellement surchargé et il pleuvait tellement que l'eau s'est accumulée dans la cabine avant, conduisant à son naufrage. Ce sont les préfets terrestres (celui du Pas-de-Calais, avec le soutien de celui du Nord) qui sont intervenus. La même *summa divisio* que celle évoquée par l'amiral s'applique : intervenir sur un fleuve ou une rivière peut emporter les mêmes risques de noyade, notamment avec des personnes qui ne savent pas nager, et les forces de l'ordre sont donc très vigilantes sur les conditions d'intervention.

M. Benoît de Guibert. Pour compléter sur ces questions de limites, il est difficile de répondre précisément pour chaque cours d'eau, car il faudrait regarder la définition du service hydrographique et océanographique de la marine (Shom), qui fixe la limite de responsabilité. Par exemple, à l'intérieur des limites administratives d'un port, on est sous la responsabilité des préfets terrestres et, pour chaque rivière ou bras de mer, une délimitation très précise indique à quel moment on passe sous la responsabilité du préfet maritime. Cependant, dans la conduite

des opérations, nous raisonnons en termes de *continuum*. L'important est que tous les acteurs du sauvetage, en mer comme sur les cours d'eau, soient informés et concernés en amont. Par exemple, le Cross est en lien avec les pompiers, qui sont responsables sur la partie fluviale mais qui, potentiellement, transféreront ensuite la responsabilité à ses équipes. Grâce à une bonne coordination, n'y a donc pas de rupture.

S'agissant de Sandhurst, il existe bien une volonté, dans le cadre des négociations pour le cycle 2026-2029, d'inclure un volet SAR, qui comprendrait des moyens pour les Sdis.

M. Bertrand Gaume. Madame la députée, vous m'interrogez sur plusieurs points, notamment sur les questions liées aux Pass et aux guichets uniques de demande d'asile (Guda). Les Pass sont des dispositifs de très grande proximité, situés au sein même des centres hospitaliers de proximité, comme à Grande-Synthe pour le département du Nord ou à Calais pour le Pas-de-Calais. Le volet sanitaire nous semble donc bien couvert. En revanche, il est certain (et si tel était le sous-entendu de votre question, je le partage volontiers) que nous devons en intensifier la promotion, notamment dans le cadre des maraudes que nous confions aux associations, afin de mettre en œuvre cette démarche dite d'« aller vers ». Il convient en effet d'aller à la rencontre de ces personnes pour les inciter à consulter, ce qui correspond à la vocation même des Pass, qui assurent des services de traduction ainsi que des prises en charge pluridisciplinaires, notamment avec des psychologues et des psychiatres à l'hôpital. S'agissant des Guda, désormais régionalisés, il en existe deux dans la région des Hauts-de-France. Celui de Lille, mis en place par la loi du 29 juillet 2015, a été implanté dans cette ville en raison de sa centralité géographique.

Comme je l'ai précisé, l'ensemble des personnes hébergées de manière inconditionnelle par l'État dans les CAES se voient proposer un accompagnement, et non systématiquement le bénéfice de l'asile. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour saluer l'excellence du travail des fonctionnaires et agents publics de la préfecture et de la direction territoriale de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii), qui est conjointe aux départements du Nord et du Pas-de-Calais. Actuellement, le délai d'enregistrement des demandes d'asile au Guda de Lille est de 1,5 jour. C'est l'un des meilleurs résultats de France, alors même que ce guichet est, en valeur absolue, l'un de ceux qui subissent la plus forte pression. Ce succès est le fruit de leur travail, et je tenais à le souligner devant la représentation nationale. Nous prenons en charge l'intégralité des frais de transport pour les personnes hébergées en CAES. Aucun signalement de difficulté ne nous a été remonté, mais nous allons refaire le point avec les associations pour déterminer si une promotion accrue du Guda lors des maraudes est nécessaire. Si tel est le cas, nous le ferons. Vous savez que l'Ofii mène elle-même des maraudes dans les campements, et je laisse à la représentation nationale le soin de voter un budget en augmentation pour cet opérateur. Je suis certain que son directeur général, mon collègue du corps préfectoral Didier Leschi, serait ravi d'une telle nouvelle. De même, si cette intention bienveillante pouvait s'étendre aux services des étrangers des préfectures, nous l'accueillerions très favorablement.

Notre volonté étant de traiter efficacement la demande d'asile, nous proposons également l'aide au retour volontaire, car certaines personnes migrantes comprennent que le chemin de douleur qui est le leur pour atteindre un prétendu eldorado sera semé d'embûches et l'acceptent. À ce propos, je souhaite que la représentation nationale sache que nous avons obtenu une bonification de cette aide pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Le montant a été porté à 3 500 euros, et nous remercions le ministre de l'intérieur de nous avoir accordé cette augmentation budgétaire. Nous avons d'ailleurs observé un frémissement à la hausse des demandes, même si les chiffres, de l'ordre de quelques centaines, restent modestes au regard de l'immensité de la tâche.

J'en viens à la question de l'attractivité. Si je ne déforme pas vos propos, vous demandez si nous-mêmes, Royaume-Uni ou République française, ne rendons pas attractives les voies de passage illégales, en particulier pour les mineurs. C'est une question qui peut en effet se poser. C'est d'ailleurs pourquoi il faut rappeler que les accords du Touquet ne sont pas des accords migratoires, mais des accords sur l'immigration légale visant à fluidifier les passages à la frontière. Le Royaume-Uni n'étant plus membre de l'Union européenne, et bien que n'ayant jamais fait partie de l'espace Schengen, les contrôles à la frontière sont passés d'allégés à approfondis. Une obligation de visa a été instaurée, et même les Français devront désormais s'acquitter d'une formalité payante pour s'y rendre. Le passage est donc devenu plus difficile, bien que ces accords le maintiennent plus fluide qu'avec d'autres pays tiers.

Bien que la question précise d'une voie légale d'immigration pour les MNA excède notre compétence, il est certain que ce sujet doit être intégré à la réflexion plus large de l'attractivité, supposée ou réelle, qu'exerce le Royaume-Uni. Celle-ci s'explique à la fois par son marché du travail, qui permet de travailler même sans titre de séjour, les conditions d'octroi du droit d'asile, et par le fait que l'on peut y travailler sans droit ni titre beaucoup plus facilement qu'ailleurs. C'est un questionnement essentiel, qui se trouve au cœur de la relation bilatérale entre la France et le Royaume-Uni.

Enfin, pour répondre à votre dernière question relative à la récente décision de la justice administrative concernant le département du Nord, vous souhaitiez savoir pourquoi nous avons attendu. Compte tenu de l'évolution de la situation dans le Dunkerquois, par comparaison avec celle du Calais, où des modalités opérationnelles plus intensives avaient été mises en œuvre, le juge administratif nous a enjoint de prendre des mesures sans délai. Ma réponse traduit simplement la volonté de reconnaître l'autorité de la justice administrative : lorsque le juge nous ordonne d'agir, nous nous exécutons immédiatement afin de ne pas contrevenir à sa décision. Il n'y a là rien d'héroïque, mais le simple respect d'une décision de justice. J'ai par ailleurs l'humilité de reconnaître que notre dispositif antérieur, doté de 10 millions d'euros, était sans doute insuffisant, puisque le juge l'a constaté, sans pour autant être inexistant. Nous sommes désormais tenus de faire davantage, et nous le ferons, puisque le budget atteindra 13 millions d'euros en année pleine à compter de cette année.

M. François-Xavier Lauch. Pour être tout à fait complet, je précise que le besoin exprimé par le Sdis 62 est d'un million d'euros, et nous estimons que les centres côtiers représentent 12 % de son activité. C'est l'enjeu des discussions actuelles.

Pour en revenir aux Pass, vous savez qu'à Calais, le principal campement, celui de Virval, est situé juste en face du centre hospitalier. Nous y réalisons 20 à 22 consultations par jour, pour un total de 6 127 passages en 2025. C'est la preuve que le dispositif en place fonctionne.

Concernant les MNA, je souhaite préciser ce que nous faisons localement. Au-delà des 674 places relevant de la mission première du conseil départemental, 80 places *ad hoc* leur sont spécifiquement réservées à Longnes et à Arras. Nous avons également ouvert 75 places dans le cadre du plan Grand Froid, à côté du site où les repas sont préparés. En collaboration avec l'association France Terre d'Asile, des maraudes sont effectuées dans les principaux campements. Celle de Virval, armée par huit équivalents temps plein (ETP) et accompagnée par deux personnels du département, a permis de dispenser 8 371 informations spécifiques aux MNA sur leurs droits et de réaliser 1 629 mises à l'abri l'année dernière, sans compter celles du plan Grand Froid. Je dois cependant souligner que, malheureusement, seuls 20 % d'entre eux ont accepté une évaluation par le conseil départemental pour intégrer le dispositif de l'aide

sociale à l'enfance (ASE). Ce taux était de 30 % en 2022 et de 49 % en 2021, et nous faisons donc face à des mineurs qui ne souhaitent pas intégrer les dispositifs prévus pour eux et qui, je le regrette profondément, ont pour seul objectif de passer de l'autre côté.

Sur les demandes d'asile et le Guda, l'Ofii assure deux présences par semaine dans les campements de Calais. Un bureau d'information de l'Ofii y est également maintenu, même si le Guda local a fermé. Je confirme que des transports sont organisés entre CAES, la structure de premier accueil des demandeurs d'asile (Spada) et le Guda de Lille, puisque tout est désormais régionalisé.

Je terminerai sur le plan Grand Froid, que vous avez salué et je vous en remercie. Dans le Pas-de-Calais, nous avons mis à l'abri plus de 9 000 personnes l'année dernière. Le plan a été déclenché sept fois et est resté actif durant trente-sept nuits. Ces actions s'intègrent dans un total de 18 257 mises à l'abri réalisées dans le département au cours de l'année.

M. Bertrand Gaume. Quant à son déploiement, s'il existe des dispositifs spécifiques au plan Grand Froid, il est évident que toutes les places que nous avons mentionnées sont pérennes, tout comme les dispositifs de maraude. Je comprends, madame la députée, que vous appelez de vos vœux un renforcement de notre action tout au long de l'année, et cela me renvoie à notre volonté d'agir, notamment sur le sujet des MNA. Même si ce point constituait une discordance entre le Pas-de-Calais et le Nord, nous avons mis en place une maraude spécifique aux MNA dans le Nord depuis le 1^{er} janvier, qui a permis d'entrer en contact avec 231 mineurs, dont 57 ont été pris en charge. À ce stade, le taux d'acceptation d'une évaluation par les conseils départementaux est légèrement meilleur. Notre volonté est que ces jeunes, en particulier les mineurs, puissent intégrer ce dispositif d'évaluation afin que ceux qui sont reconnus comme tels puissent vivre leur vie en France durant leur minorité, se former et évoluer normalement.

M. François-Xavier Lauch. Même si je comprends parfaitement votre point de vue selon lequel le plan Grand Froid devrait être déclenché plus rapidement, je rappelle qu'il répond à une doctrine nationale. Son déclenchement est extrêmement lourd à gérer pour les associations du Pas-de-Calais, je l'ai constaté cet hiver, et nous rencontrerions des difficultés à le maintenir sur une plus longue période. Je me permets surtout de souligner, si l'on raisonne en termes de mise à l'abri, qu'une telle proposition est faite chaque matin à côté du campement de Virval : les personnes se voient offrir un hébergement dans les CAES, et nous assurons leur transport vers ces centres, même s'ils sont éloignés. Si le sujet est d'être mis à l'abri, cette possibilité existe donc quotidiennement.

M. Bertrand Gaume. Nous en revenons toujours à la question d'origine, ce qui va me permettre de me diriger vers ma conclusion. Si nos CAES sont éloignés du littoral, c'est parce que nous souhaitons offrir des hébergements dignes. Nous considérons en effet qu'il n'est pas digne d'être hébergé dans des cabanes sous des bâches, à la merci des passeurs, qui sont des trafiquants d'êtres humains qui exploitent les femmes, les violent, font travailler les enfants et sont armés. Soyons collectivement assurés que ces individus trafiquent des êtres humains avec la même absence de considération que pour la drogue qu'ils dissimulent dans des conteneurs, l'argent sale qu'ils blanchissent ou les monnaies virtuelles. Ils ne sont animés que par le lucre et l'appât du gain, au mépris de la vie humaine. Notre volonté est de faire prévaloir la primauté de la vie humaine en offrant des conditions d'hébergement dignes. Pour cela, il nous faut arracher ces personnes, qui sont des victimes, de la mainmise brutale des passeurs, en les éloignant du littoral. Telle est la politique que, en tant que fonctionnaires de l'État, nous mettons en œuvre sous l'autorité du Gouvernement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite simplement dire que si nos échanges ont été longs, c'est parce que nous parlons de trente ans de politiques publiques qui ont largement échappé au contrôle démocratique du Parlement. Même si, comme vous l'avez indiqué, les accords du Touquet ne sont pas, en tant que tels, un accord migratoire, une commission d'enquête sur leurs conséquences doit nécessairement aborder les politiques migratoires, tout autant que les politiques de santé, d'intégration et de protection de l'enfance. À mon sens, les trois heures que nous venons de passer ensemble sont loin d'être suffisantes. Je vous invite évidemment à nous envoyer rapidement les réponses écrites au questionnaire, et nous nous laissons la possibilité de vous réinterroger par écrit sur des points que nous n'aurions pas eu le temps de traiter lors de cette audition.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier, messieurs les préfets, de vous être rendus disponibles et d'avoir préparé très précisément cette audition. Au fur et à mesure de l'avancée de la commission d'enquête, d'autres questions pourraient se poser, et nous pourrions être amenés à vous demander de revenir devant nous si cela s'avérait nécessaire. Je vous précise également que nous nous rendrons sur place dans une quinzaine de jours.

Je souhaitais également que vous puissiez transmettre à l'ensemble des personnels placés sous vos autorités respectives nos remerciements pour le travail accompli : pour sauver des vies humaines, pour maintenir l'ordre et assurer la sécurité de nos concitoyens sur les zones concernées, et pour le travail de tous les personnels administratifs sollicités. Je vous prie de bien vouloir, au nom de la représentation nationale, remercier l'ensemble de ces personnels qui accomplissent un travail considérable et essentiel.

La séance s'achève à treize heures trente-cinq.

Membres présents ou excusés

Présents. - Mme Gabrielle Cathala, Mme Stella Dupont, M. Philippe Fait, Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian, M. Sébastien Huyghe

Excusés. - M. Charles Fournier, M. Jonathan Gery, M. Philippe Gosselin