

ASSEMBLÉE NATIONALE

17^e LÉGISLATURE

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 M. Thomas Charvet, administrateur des douanes, M. Ronan Boillot, directeur national des garde-côtes des douanes, M. Stéphane Dubois, directeur du service garde-côtes des douanes Manche-Mer du Nord-Atlantique, et Mme Frédérique Durand, directrice régionale des douanes de Dunkerque 2
- Présences en réunion 12

Lundi

27 avril 2026

Séance de 15 heures 30

Compte rendu n° 29

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à quinze heures quarante.

M. le président Sébastien Huyghe. L'objet de notre commission d'enquête est de s'intéresser aux conséquences de la gestion de la frontière franco-britannique depuis le début des années 2000. Il était donc naturel d'avoir ce temps d'échange avec l'administration des douanes.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

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

(M. Ronan Boillot, M. Stéphane Dubois, Mme Frédérique Durand et M. Thomas Charvet prêtent serment).

M. Thomas Charvet, administrateur des douanes. Je commencerai en vous priant d'excuser l'absence de mon directeur général, qui m'a délégué le soin de m'exprimer en son nom. Je suis, pour ma part, adjoint auprès du sous-directeur chargé du réseau, au sein de la sous-direction qui gère les métiers et les doctrines d'emploi des agents des douanes sur le terrain. Cette direction a également la charge du suivi de l'ensemble des problématiques migratoires et de gardes-frontières pour la douane, ce qui justifie ma présence devant vous.

La douane compte environ 16 500 agents, répartis pour moitié entre les agents des opérations commerciales et les agents de la surveillance, en uniforme et armés. Ces derniers sont principalement dédiés aux missions douanières : dédouanement, protection des intérêts financiers de l'Union européenne, lutte contre la fraude, contrôle des marchandises au regard des prohibitions et des restrictions à l'entrée de l'Union douanière. La douane est également une administration garde-frontière, au même titre que la direction nationale de la police aux frontières (PAF), en charge de la tenue d'un certain nombre de points de passage frontaliers et contribuant à la surveillance des frontières. Cette distinction, notamment l'importance du volet « police de la marchandise », est structurante pour nos propos d'aujourd'hui.

Dans la zone Manche-mer du Nord, la contribution de la Direction générale des douanes et droits indirects à l'action des services de l'État, principalement en lien avec le ministère de l'intérieur et le secrétariat général de la Mer, recouvre trois volets. Ces actions s'appuient sur l'exercice des missions relevant de la compétence de la douane et ne sont que partiellement détachables, dans leur fondement juridique, des accords du Touquet et de Sandhurst. Le premier volet est une composante terrestre, assurée par les services de la direction interrégionale des Hauts-de-France, dont la direction régionale de Dunkerque, dans le cadre de leur mission douanière de sûreté et de surveillance de la frontière. Le deuxième est une composante aéromaritime, appuyée sur les moyens de la direction nationale des garde-côtes des douanes (DNGCD) dans le cadre de leur participation à l'action de l'État en mer. Enfin, le troisième est une composante nationale, qui repose sur la contribution de la Direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED) à la lutte contre le démantèlement des organisations criminelles qui prospèrent sur le trafic illicite de migrants, action conduite par l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim). À la différence des deux autres, cette dernière action est la seule qui découle directement de la mise en œuvre des traités, en particulier de l'accord du Touquet et plus spécifiquement du traité de Sandhurst.

Mme Frédérique Durand, directrice régionale des douanes de Dunkerque. La direction régionale des douanes de Dunkerque fait partie de la direction interrégionale des douanes des Hauts-de-France, aux côtés des directions de Lille et d'Amiens. Elle s'étend sur l'arrondissement de Dunkerque, dans le département du Nord, ainsi que sur les arrondissements littoraux du Pas-de-Calais, et se caractérise par trois frontières : une frontière de l'Union européenne avec la Belgique, une frontière hors Union européenne avec le Royaume-Uni, que nous contrôlons au travers des trois liaisons transmanche du tunnel, du port de Calais et du port de Dunkerque, et enfin le port de Dunkerque lui-même, ouvert au grand export. Notre zone est également marquée par un réseau routier et autoroutier extrêmement dense, en lien direct ou indirect avec la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, pays régulièrement impliqués dans les fraudes. Ce voisinage a un impact très important sur notre activité. Nous sommes au cœur d'un triangle reliant les métropoles de Paris, Londres et Bruxelles, ce qui influe directement sur nos missions.

800 douaniers sont répartis dans cette direction, entre 11 brigades et 5 bureaux de douane. Nos missions incluent le contrôle des marchandises et des véhicules, notamment en matière de sûreté. Une des spécificités de notre direction est en effet de contrôler les véhicules entrant dans l'ouvrage du tunnel sous la Manche afin de s'assurer qu'ils ne transportent pas de matières qui pourraient l'endommager. Nous assurons également la perception des droits et taxes sur les marchandises entrant sur le territoire français et européen, ainsi que l'accompagnement des entreprises, une mission importante dans cette région économiquement très dynamique. Enfin, nous menons des recherches sur les fraudes relevant du haut du spectre de la criminalité organisée, notamment les stupéfiants et le trafic de tabac, en particulier dans le port de Dunkerque. Nous avons aussi une activité très importante sur le milieu du spectre de la fraude, qui concerne les réseaux locaux de trafic de stupéfiants ou de tabac, mais aussi les contrefaçons et toutes les marchandises non conformes aux normes industrielles.

En matière de lutte contre l'immigration irrégulière, notre contribution se situe à trois niveaux. D'abord, en tant que garde-frontière, nous tenons deux points de passage frontaliers (PPF) aériens : l'aérodrome du Touquet, qui connaît une activité d'aviation de tourisme assez intense et où nous sommes présents en permanence, et l'aérodrome de Calais-Marck, où notre présence est conditionnée à des préavis de vol. Le deuxième niveau de notre contribution relève de la coordination avec les autorités préfectorales, de zone en particulier. Nous dédions environ une heure et demie par vacation de travail de nos trois unités mobiles exclusivement à la lutte contre l'immigration clandestine. Nous participons également activement aux ordres zonaux opérationnels, en adoptant des positionnements géographiques différents de nos missions purement douanières, généralement en direction du littoral du Pas-de-Calais. Le troisième niveau, et c'est peut-être là que nous sommes le plus exposés, se situe à l'occasion de nos missions traditionnelles de contrôle des marchandises et des axes routiers menant au littoral. Dans cette configuration, les services douaniers terrestres sont, du fait de leur positionnement et leurs missions, régulièrement confrontés à la présence de migrants ou de passeurs, que nous appréhendons et remettons à nos collègues de la PAF.

M. Ronan Boillot, directeur national des garde-côtes des douanes. La direction nationale des garde-côtes est un service à compétence nationale qui regroupe, depuis le 1^{er} juillet 2019, sous un commandement unifié, les différents services maritimes et aériens de la douane. Ce service est doté d'importants moyens aériens et maritimes et ce sont, au total, près de 900 agents de toutes les spécialités nécessaires qui interviennent dans l'emploi de ces moyens, ce qui est assez spécifique en douane.

La direction nationale des garde-côtes assure prioritairement les missions de la douane en mer : surveillance et protection des approches maritimes, lutte contre la fraude douanière, la criminalité organisée et les trafics illicites (stupéfiants, armes, tabac, flux financiers, contrebande), et protection du marché intérieur de l'Union européenne et des intérêts financiers français et européens. Elle concourt également à l'action de l'État en mer et mène à ce titre d'autres missions de service public qui ne sont pas des missions douanières au sens strict, comme le sauvetage de la vie humaine, la police de la pêche ou la protection de l'environnement maritime. C'est un acteur très important de l'action de l'État en mer, souvent qualifié de première administration civile en mer, hors comparaison avec la marine nationale.

Implantée sur l'ensemble des façades hexagonales (Manche-mer du Nord, Atlantique, Méditerranée) et dans l'arc Antilles-Guyane, elle est pilotée depuis un état-major que j'ai l'honneur de diriger, basé au Havre, qui assure toutes les missions organiques et stratégiques. Les services garde-côtes des façades, eux, assurent la conduite opérationnelle des moyens.

M. Stéphane Dubois, directeur du service garde-côtes des douanes Manche-Mer du Nord-Atlantique. Le service garde-côtes des douanes Manche-mer du Nord-Atlantique est situé à Nantes et exerce ses missions dans une zone maritime qui s'étend de la frontière belge à la frontière espagnole. Cette zone recoupe la compétence de deux préfectures maritimes, celle de Manche-mer du Nord à Cherbourg et celle de l'Atlantique à Brest.

Le service a autorité sur dix unités maritimes, deux unités aéromaritimes et une unité aéroterrestre. Les dix unités maritimes bénéficient de l'appui aérien de deux brigades aéromaritimes : la brigade avion de Lann-Bihoué, qui travaille prioritairement au large de l'Atlantique, et la brigade hélicoptère du Havre, qui opère principalement en Manche-mer du Nord. La brigade de surveillance aéroterrestre par hélicoptère de Margny-lès-Compiègne est, quant à elle, plutôt dédiée à l'appui des unités douanières terrestres sur l'ensemble du territoire métropolitain, notamment lors d'opérations de contrôle renforcées.

Concernant le secteur de Dunkerque et de Calais, trois unités maritimes et deux unités aériennes sont particulièrement engagées. Comparativement à celles de la direction nationale des garde-côtes des douanes, ces cinq unités consacrent une part importante de leur potentiel opérationnel à la mission de sauvegarde de la vie humaine dans le détroit du Pas-de-Calais.

M. Thomas Charvet. Pour conclure sur le dernier volet, à l'occasion du 36^{ème} sommet franco-britannique de mars 2023, une coopération spécifique entre la direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED) et l'Oltim a été formalisée. Elle découle de l'insertion dans le traité de Sandhurst d'un « partenariat douanier », notion qui s'est concrétisée au fil des échanges avec les Britanniques par l'idée d'un renforcement de l'analyse des flux logistiques des organisations criminelles prospérant sur le trafic illicite de migrants en Manche-mer du Nord. Ce travail s'est traduit par une coopération renforcée entre l'Oltim et la DNRED, fondée sur des échanges appuyés entre ces deux organismes français. L'objectif est d'enrichir les enquêtes de l'Oltim avec des éléments relevant de l'expertise douanière, c'est-à-dire l'analyse des flux de marchandises et des bases de données relatives à leur circulation au sein de l'Union douanière.

Globalement, ces échanges ont couvert plusieurs enjeux : le traitement de signalements de marchandises liées aux *small boats*, le traitement de signalements liés à des fraudes documentaires, les échanges d'informations sur des filières d'immigration clandestine détectées par les brigades douanières, la participation aux cellules d'échange de renseignements sur le trafic illicite de migrants organisées sous l'égide de l'Oltim, et la coopération en matière

d'analyse de risques migratoires. Il faut savoir que le trafic illicite de migrants peut être directement lié à des fraudes ou à des trafics douaniers, d'où l'importance d'une complémentarité entre les différents organismes de lutte sur ce terrain.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans vos activités, vous conciliez le sauvetage en mer et la lutte contre les réseaux de passeurs, en plus de la lutte contre le trafic de stupéfiants. Pour revenir à ce qui préoccupe notre commission d'enquête, à savoir le sauvetage en mer et la lutte contre les réseaux qui mettent en danger la vie des candidats à la migration vers le Royaume-Uni, êtes-vous sous l'autorité du préfet maritime ? Pourriez-vous préciser la nature de vos relations et de votre coordination avec le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) et avec la PAF ? Comment les moyens mis en œuvre par les différents services sont-ils coordonnés, étant donné que vous n'êtes pas les seuls à assurer ces missions ? Je souhaite savoir qui supervise l'ensemble de ces opérations, y compris vos services.

M. Thomas Charvet. La coordination diffère pour chaque axe que vous décrivez. Pour ce qui relève du volet national, la coordination repose sur une complémentarité entre la direction nationale du renseignement et des enquêtes douanières (DNRED) et l'Oltim, ce dernier étant un office de police judiciaire placé sous l'autorité du directeur national de la police aux frontières, donc du ministère de l'intérieur. Dans ce contexte, il s'agit d'échanges d'informations organisés et permis par la loi entre deux organismes concourant à la lutte contre les trafics. La douane apporte son expertise à l'enquête judiciaire menée par l'Oltim, qui en a la seule compétence, en lien avec l'autorité judiciaire.

Mme Frédérique Durand. La coordination de notre action de lutte contre l'immigration clandestine est assurée par le préfet de zone. Nos missions nous conduisent à contrôler des véhicules, soit à la frontière, soit sur les axes de circulation menant au littoral. Nous sommes ainsi très souvent confrontés à la présence de migrants dans les poids lourds ou à des passeurs, que l'on identifie soit parce qu'ils transportent ces migrants, soit parce qu'ils ont à bord du matériel nautique reconnaissable.

En raison de nos missions et de notre positionnement, le préfet de zone a souhaité, dès 2015-2016, nous intégrer dans la coordination avec les services de police et de gendarmerie, et ce de deux manières.

Premièrement, il nous est demandé de consacrer une heure et demie de temps de service par vacation de nos brigades mobiles de Dunkerque, Saint-Omer et Boulogne à la lutte contre l'immigration clandestine. Ces brigades se positionnent en fonction des bulletins envoyés par la préfecture de zone et des réunions hebdomadaires auxquelles nous participons. Si, par exemple, le point de passage de Ghyvelde-La Panne à la frontière belge est suspecté d'être un lieu de passage, nous nous coordonnons avec la police aux frontières ou la gendarmerie pour tenir ce point.

Deuxièmement, nous sommes ponctuellement intégrés dans la mise en œuvre des ordres zonaux opérationnels. Le préfet de zone nous demande alors de prendre telle ou telle position en complément de l'action des services de police et de gendarmerie, toujours en lien avec notre mission. Il s'agit généralement de contrôler un axe routier, un point frontière ou un lieu particulier comme une station-service où des passeurs sont observés. Cette coordination se fait donc au fil de l'eau et lors des ordres zonaux opérationnels, sous l'autorité du préfet de zone.

M. Ronan Boillot. La composante maritime de la douane s'inscrit dans le cadre de l'action de l'État en mer et donc sous l'autorité du préfet maritime. La mission de sauvegarde de la vie humaine est une priorité pour la douane et prime sur toutes les autres. Nous intervenons en mer au titre de deux dispositifs. Le premier est le dispositif permanent de sauvegarde de la vie humaine, mis en place par le préfet maritime, qui mobilise nos moyens à échéance régulière et représente environ 18 semaines d'engagement par an en Manche-mer du Nord. Le second cadre d'action est la sollicitation directe du Cross Gris-Nez en dehors de ce dispositif : dès que nous avons un moyen en mer, il peut être dérouté de ses missions classiques à tout moment pour une mission de sauvegarde de la vie humaine. Notre intervention se fait donc dans le cadre du secours en mer, sous l'autorité du préfet maritime et du Cross.

Pour être exhaustif, je précise que nos hélicoptères peuvent effectuer des vols de surveillance du littoral qui, dans ce cas, s'inscrivent dans le cadre de la coordination du préfet de zone, puisqu'ils se déroulent au-dessus de la terre.

M. Stéphane Dubois. Effectivement, les deux hélicoptères du Havre et de Margny-lès-Compiègne participent également à cette surveillance aérienne du littoral, sous la coordination de la préfecture de défense et de sécurité de la zone Nord, dans le but de prévenir les traversées dangereuses pour les migrants.

M. le président Sébastien Huyghe. Vos agents sont-ils formés à la prise en compte des situations de grande vulnérabilité, notamment quand ils ont affaire à des mineurs, à des personnes blessées ou à des personnes dont l'état de santé est précaire ?

Par ailleurs, comment s'organise la coordination avec les autorités britanniques ?

M. Thomas Charvet. La prise en compte de la grande vulnérabilité, de la santé et des problématiques relatives aux mineurs fait partie des formations dispensées aux agents des douanes dans le cadre de la tenue des points de passage frontaliers, notamment sur les réponses à apporter en présence de mineurs non accompagnés. Lors des contrôles à la circulation, le ciblage douanier ne vise pas spécifiquement la recherche de migrants, puisque nous travaillons principalement sur la recherche de circuits de fraude douanière. C'est à l'occasion de ces contrôles que des migrants sont découverts. Dans ce cadre, la douane a pour objet de les remettre aux autorités et organismes compétents, eux-mêmes formés pour suivre les personnes en situation de grande vulnérabilité ou les mineurs non accompagnés. Les agents des douanes ne sont pas spécifiquement formés à cet accompagnement, mais à la conduite et à la remise de ces personnes vers les bons organismes capables d'apprécier leur situation.

Pour ce qui est du sauvetage en mer, par définition, les agents des douanes sont formés à l'ensemble des problématiques qui y sont liées.

Mme Frédérique Durand. Je confirme que les services douaniers, en particulier sur les liaisons transmanche où ils sont le plus fréquemment confrontés à ces situations, disposent de protocoles leur permettant de solliciter les services locaux. Au tunnel sous la Manche, par exemple, des moyens médicaux peuvent être mobilisés en cas d'urgence. Cela se produit notamment lorsque des personnes dissimulées sont découvertes, en particulier dans des chargements de marchandises lors du passage des véhicules au scanner. Il arrive alors que ces personnes, qu'elles soient mineures ou majeures, se trouvent dans un état de santé préoccupant.

Les agents des douanes terrestres sont particulièrement sensibilisés à ces situations, la consigne étant d'intervenir sans délai, en faisant appel immédiatement aux secours en cas de besoin médical, y compris avant la PAF même si, dans les faits, les deux démarches sont engagées de manière concomitante

M. Stéphane Dubois. Pour le volet maritime, nous avons deux priorités. La première, qui s'impose à tous les marins, est de sauver des vies en mer. C'est pourquoi tous nos marins sont formés aux gestes de premiers secours. Ceux qui exercent des responsabilités ont une formation médicale de niveau 2, qui leur permet d'aller plus loin : mise sous oxygène, premiers soins de suture et ce, en lien avec une équipe médicale et le Cross. Notre deuxième priorité est de protéger nos agents en leur donnant un cadre d'intervention clair, du matériel adapté et un accompagnement psychologique en cas de besoin.

Concernant la formation spécifique au SAR migrants, nous avons engagé des formations avec la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) dès 2022, que nous avons poursuivies en 2023 et 2024. Depuis 2024, nous menons des formations Novimar avec l'École du service public de la mer. Elles se déroulent sur deux jours, l'un théorique et l'autre pratique. Une très grande majorité de nos agents engagés en Manche-mer du Nord ont été formés et des recyclages sont en cours cette année.

M. Thomas Charvet. Je tiens à insister sur le fait que les agents viennent évidemment en premier lieu au secours des personnes qu'ils interceptent si celles-ci sont en situation de vulnérabilité ou de danger, la mise à l'abri étant la première mesure prise.

Pour en venir à votre deuxième question, nous ne sommes pas directement en contact avec les autorités britanniques sur les problématiques migratoires en Manche-mer du Nord. Les contacts se font par des canaux centralisés : l'autorité préfectorale sur le terrain, le secrétariat général de la Mer et le préfet maritime pour les aspects opérationnels en mer, et au niveau national par le Gouvernement français qui conduit les négociations sur le traité de Sandhurst. Pour la lutte contre les réseaux criminels, les contacts sont assurés directement par l'Oltim, qui accueille régulièrement des officiers de liaison britanniques.

Le contact est donc indirect, mais nous avons bien entendu des relations avec nos homologues britanniques, comme la *National Crime Agency* (NCA) ou la *UK Border Force* (UKBF), dans d'autres domaines. Cependant, la transmission officielle de renseignements se fait par des canaux bien identifiés, que nous avons pris soin de centraliser côté français pour en assurer la cohérence et l'efficacité. Pour autant que nous le sachions, ces travaux sont appréciés par la partie britannique, comme cela a été évoqué lors du *Joint Meeting Committee*, le comité de suivi du traité de Sandhurst.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Puisque les accords de Sandhurst ont été évoqués, je voudrais savoir quelle part des financements britanniques est affectée à la douane et comment elle se ventile entre équipements, effectifs ou infrastructures. Cette ventilation est-elle ensuite rapportée aux autorités britanniques ? Dans le cadre des nouveaux accords signés pour la période 2026-2029, la direction des douanes a-t-elle formulé des demandes supplémentaires et, le cas échéant, ont-elles été acceptées ?

En ce qui concerne la lutte contre les réseaux, pourriez-vous nous dire combien de réseaux ont été démantelés au cours des deux ou trois dernières années avec la participation de la douane ? Avez-vous également un regard sur la stratégie de démantèlement de ces réseaux ?

Enfin, dans quelle mesure êtes-vous investis dans les nouvelles méthodes d'interception des *taxi-boats* ? La douane a-t-elle déjà participé à ces nouvelles pratiques et, le cas échéant, dans quelle doctrine cela s'inscrit-il ?

M. Thomas Charvet. S'agissant des financements Sandhurst, la douane n'a perçu aucun crédit au titre du cycle 2023-2026, faute d'avoir formulé des demandes en ce sens. Pour le cycle en cours, des sollicitations ont en revanche été adressées, notamment afin de soutenir l'activité en mer.

En ce qui concerne les nouvelles méthodes d'interception, la douane n'intervient pas dans ce domaine, car ses agents ne disposent ni des compétences, ni de la formation, ni des équipements requis pour ce type d'opérations, et il n'a jamais été envisagé de les y associer. Il en va de même pour les unités terrestres, qui ne participent pas aux actions conduites sur le linéaire côtier. Ces interventions relèvent de techniques spécifiques de maintien de l'ordre et de gestion de situations potentiellement hostiles, étrangères au champ d'action de la douane. Y engager nos agents exposerait à des risques pour leur sécurité, pour celle des personnes concernées et, plus largement, pour la bonne conduite de l'action de l'État.

S'agissant enfin de la lutte contre les réseaux, je ne dispose pas de données chiffrées relatives au nombre de filières pour lesquelles la douane aurait contribué. Je me propose de vous transmettre des éléments chiffrés plus précis dans le cadre de la réponse au questionnaire.

M. Ronan Boillot. Je confirme que la douane maritime n'avait jusqu'à présent pas bénéficié des financements Sandhurst, dans la mesure où son action relève avant tout du secours en mer. La nouvelle négociation en cours, portée par le secrétaire général de la Mer, n'en est qu'à ses premiers éléments, mais elle laisse entrevoir la possibilité d'un financement britannique pour l'affrètement d'un troisième navire, qui viendrait s'ajouter aux deux déjà mobilisés par l'État. Une telle évolution constituerait un renforcement notable des capacités d'intervention en mer et pourrait, à terme, contribuer à réduire la pression exercée sur nos moyens. Un second volet évoqué concerne l'attribution d'une enveloppe annuelle d'un million d'euros, destinée à l'équipement des dispositifs de secours en mer. Cette dotation aurait vocation à être répartie entre les différents acteurs concernés, selon des modalités qui restent à préciser.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pouvez-vous préciser à quelle fréquence la douane a été sollicitée pour le sauvetage en mer ces dernières années ? Combien de temps de présence en mer cela représente-t-il ?

M. Stéphane Dubois. Le patrouilleur de Boulogne-sur-Mer dispose de quatre équipages de seize agents qui se relèvent en permanence, avec un objectif de 300 jours de mer par an. Il est engagé dans le dispositif permanent de six navires, coordonné par la préfecture maritime Manche-mer du Nord, ce qui représente pour lui en moyenne 18 semaines d'engagement par an. Il est également sollicité par le Cross Gris-Nez à chaque fois qu'il se trouve dans sa zone de navigation, propice aux traversées, et en dehors de ce dispositif soit pour prendre en charge une opération de secours, soit pour renforcer le dispositif lorsque plusieurs embarcations tentent de traverser en même temps. En moyenne, 50 à 60 % de ses sorties à la mer sont dédiées, en tout ou partie, à la mission SAR.

Ce patrouilleur peut être ponctuellement renforcé ou remplacé par le patrouilleur de Brest, qui consacre entre 9 et 25 % de ses sorties à la mer à des missions SAR. La vedette garde-côtes de Dunkerque est quant à elle mobilisée à l'occasion des relèves d'équipage du

patrouilleur de Boulogne-sur-Mer, mais également sur sollicitation du Cross Gris-Nez. Cela représente en moyenne 20 % de ses sorties en mer qui sont partiellement ou totalement dédiées à la mission SAR.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans ce cadre, les agents des douanes sont sur deux terrains qui peuvent parfois entrer en conflit : d'un côté, la participation au dispositif SAR avec l'impératif de préserver la vie humaine et, de l'autre, la volonté de contribuer au renseignement pour l'arrestation de passeurs. La participation à des opérations de secours en mer peut-elle, dans ces conditions, les conduire à être également sollicités pour des missions de repérage ou d'interpellation de passeurs ?

M. Stéphane Dubois. Ces deux missions sont strictement distinctes. Les marins des douanes qui interviennent en mer agissent exclusivement dans le cadre du sauvetage des vies humaines, qui constitue une priorité absolue. Si, au cours de l'intervention, des éléments laissent penser qu'une personne pourrait être impliquée dans des activités de passeur, cette information peut être transmise dans un second temps, mais elle ne remet toutefois jamais en cause l'objectif premier, qui demeure la préservation de la vie en mer

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous participez également à la saisie d'équipements. Pouvez-vous nous présenter des données chiffrées sur ce point ?

M. Thomas Charvet. Nos services de terrain dans les Hauts-de-France participent à la saisie d'équipements, notamment à l'occasion de contrôles à la circulation sur des véhicules.

S'agissant de la circulation de ces équipements au sein de l'Union européenne, il convient de rappeler que, depuis plusieurs années, les commerces des Hauts-de-France proposent très peu de matériel nautique. Les approvisionnements passent désormais par des opérateurs économiques situés dans d'autres États membres, voire dans des pays tiers, avec des importations réalisées par d'autres points d'entrée dans l'Union. Dans ce contexte, la difficulté pour la douane ne réside pas dans la saisie de ces marchandises, puisqu'elles circulent légalement au sein de l'union douanière, mais tient à la capacité d'anticiper des flux susceptibles de contrevenir aux réglementations européennes, ce qui peut constituer un fondement de saisie, mais demeure complexe à caractériser. L'enjeu principal consiste donc à exploiter la connaissance de ces flux pour identifier les éléments permettant de remonter et de démanteler les filières.

Il importe en effet de souligner que la circulation de ces équipements est, dans la plupart des cas, parfaitement légale et ne peut, en tant que telle, donner lieu à saisie. C'est leur usage final, en particulier lorsqu'il conduit à la mise en danger de personnes, qui caractérise l'infraction. L'action vise ainsi prioritairement les organisations qui détournent ce matériel nautique, en s'appuyant sur l'analyse de leurs circuits d'approvisionnement et de distribution.

Mme Frédérique Durand. Les chiffres que je vais vous donner concernent tous les services douaniers des Hauts-de-France, mais ce sont surtout mes collègues de la direction des douanes de Lille qui sont confrontés à ces contrôles et interceptent des véhicules transportant du matériel nautique en direction du littoral.

En 2025, le nombre de situations de ce type était de 14, soit 27 % de plus qu'en 2024. À 14 reprises, les services douaniers ont eu affaire à des véhicules transportant manifestement du matériel nautique, généralement des moteurs de hors-bord ou des canots pneumatiques, sur des axes routiers menant au littoral du Pas-de-Calais.

M. Thomas Charvet. Je précise que la circulation du matériel nautique est légale en tant que telle, indépendamment de sa finalité. On peut ainsi retrouver du matériel qui circule légalement mais qui n'est pas du tout adapté à une traversée de la Manche-mer du Nord.

Mme Stella Dupont (NI). Ma question porte sur le matériel nautique, et plus précisément sur les gilets de sauvetage, au sujet desquels de nombreux citoyens m'ont interpellée. Il y a encore quelques mois, les départs en *taxi-boats* ou *small boats* s'effectuaient le plus souvent avec des personnes équipées de gilets. Aujourd'hui, cette pratique semble s'être nettement raréfiée. J'ai moi-même pu observer un embarquement d'environ 80 personnes, dont seules trois étaient munies d'un gilet. Dans ce contexte, quels sont vos constats ? Les gilets de sauvetage sont-ils considérés comme un équipement nautique susceptible de poser difficulté, alors même qu'ils contribuent à la préservation des vies humaines ?

Mme Frédérique Durand. Comme cela a été indiqué, le transport de matériel nautique ne constitue pas, en lui-même, une infraction, et nous ne procédons donc pas à des saisies de ce matériel. En revanche, lorsque des éléments laissent supposer une implication dans des activités de passage ou de soutien à des filières, nous sollicitons l'avis de la PAF. Ce sont alors ses services qui prennent en charge la personne, le matériel et le véhicule, et qui conduisent les investigations nécessaires pour déterminer la nature de la situation. Dans la pratique, certains indices permettent généralement de lever rapidement le doute. Dans les 14 cas que nous avons rencontrés, il s'agissait clairement d'activités liées à des réseaux de passeurs.

Sur le terrain, nous sommes plus fréquemment confrontés à des embarcations de petite taille, manifestement inadaptées à la traversée de la Manche, ainsi qu'à des moteurs, parfois isolés, ou à des éléments destinés à être gonflés. Les gilets de sauvetage sont également présents, mais de manière plus occasionnelle. L'ensemble de ces éléments est systématiquement remis à la PAF, qui apprécie *in fine* la qualification des faits et la situation des personnes concernées.

M. Marc de Fleurian (RN). Je souhaite d'abord saluer le travail des agents des douanes, qui contribuent à la souveraineté de notre pays.

La question de la coopération avec les services belges n'a pas été abordée, alors même que la Belgique constitue un axe important, aussi bien pour les flux de marchandises que pour les mouvements migratoires et les activités des réseaux de passeurs. Pourriez-vous préciser les modalités de coopération ? Existe-t-il également des échanges avec les autorités allemandes, notamment au regard des bases arrière de ces réseaux, dont la question a été évoquée à plusieurs reprises au cours de cette commission d'enquête ?

M. Thomas Charvet. Les administrations douanières européennes ne disposent pas toutes des mêmes compétences ni des mêmes missions, en dehors du cadre fixé par le code des douanes de l'Union. L'administration française fait figure de cas particulier, dans la mesure où elle exerce également des fonctions en matière migratoire en tant qu'administration garde-frontière, ce qui n'est pas le cas de ses homologues belge, allemande ou néerlandaise.

Dans ces conditions, les coopérations avec ces services se heurtent à une limite structurelle : ces administrations, dépourvues de compétences en matière migratoire, renvoient systématiquement vers les services de police ou vers les autorités compétentes sur ce volet. Cette absence de prérogatives constitue un obstacle à leur implication directe dans ce type de missions et tient à l'organisation même de leurs administrations. La même situation prévaut pour l'ensemble des pays concernés, y compris l'Espagne et l'Italie, également sollicitées.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous pourrez nous adresser par écrit la réponse au questionnaire qui vous a été envoyé, ainsi que tout complément d'information que vous jugeriez utile de communiquer à la commission d'enquête.

La séance s'achève à seize heures quarante.

Membres présents ou excusés

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

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

Assistait également à la réunion. - M. Jean Bodart