

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

- Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Maurice Georges, président du directoire de Dunkerque Port, M. Laurent Devulder, directeur général de Port Boulogne Calais, et M. Didier Cazelles, directeur général délégué d'Eurotunnel..... 2
- Présences en réunion..... 14

Lundi

27 avril 2026

Séance de 18 heures

Compte rendu n° 31

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à dix-huit heures cinq.

M. le président Sébastien Huyghe. Cette audition sera consacrée aux conséquences des différents accords de gestion de la frontière franco-britannique sur les infrastructures de transport du littoral de la Manche et de la mer du Nord. Depuis le début de nos travaux, il nous a été indiqué à plusieurs reprises que la multiplication des traversées périlleuses en *small boats* et en *taxi-boats* était la conséquence du renforcement de l'étanchéité des ports maritimes et du tunnel. Nous souhaiterions que vous puissiez préciser cette analyse en détaillant les moyens qui ont été déployés pour atteindre cet objectif et quelles en sont, selon vous, les conséquences.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale. Je rappelle également que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement de nos assemblées 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. Maurice Georges, M. Laurent Devulder et M. Didier Cazelles prêtent serment).

M. Maurice Georges, président du directoire de Dunkerque Port. Il me semble utile de commencer mon propos par une présentation des particularités du grand port maritime de Dunkerque, dont la structure diffère de celle de Calais ou de celle d'Eurotunnel. Le grand port maritime de Dunkerque est un établissement public à caractère industriel et commercial, régi par le code des transports et notamment par la réforme portuaire de 2008, ce qui définit en partie ses responsabilités en matière de police portuaire et de gestion domaniale.

En matière de police portuaire, les compétences de l'établissement sont limitées et ne se substituent pas aux compétences générales des forces de sécurité intérieure ou des forces de l'action de l'État en mer. Le port de Dunkerque s'étend sur un littoral de 17 kilomètres, qui se décompose en plusieurs pôles portuaires : certains, à niveau maritime constant, sont situés derrière des écluses et une autre partie du bassin est ouverte sur la mer. Ces deux bassins sont reliés par un canal intérieur, le canal des Dunes, une voie d'eau qui connecte une partie du port fermée par des écluses à une partie ouverte à la mer, ce qui est un facteur important pour la sécurité maritime. Le littoral du port comprend également 10 kilomètres de zone mi-dunaire, mi-plage artificielle, qui ne relèvent pas essentiellement du domaine portuaire mais du domaine littoral et sont, en règle générale, ouverts au public, bien que l'accès y soit restreint.

Toutes les autres installations portuaires du grand port maritime sont d'accès restreint, conformément à la réglementation portuaire européenne dite ISPS. À l'exception d'une petite partie en centre-ville de Dunkerque, la gestion de ces installations est confiée à des opérateurs de terminaux, qui sont des clients du grand port maritime et sont chargés d'assurer la protection et la fermeture de tous ces quais. Le principe général est que les quais du port de Dunkerque ne sont pas accessibles au public, à l'exception de quelques-uns, les terminaux étant fermés et faisant l'objet d'une protection périmétrique et d'une surveillance au titre de la réglementation ISPS. En complément, le port de Dunkerque assure également une protection périmétrique secondaire mutualisée pour un certain nombre de terminaux, au profit des opérateurs.

En termes de gestion, une très grande partie du domaine portuaire, qui inclut son domaine privé de plus de 700 hectares, n'est pas soumise à cette réglementation européenne. Elle est donc soit ouverte, s'il s'agit d'infrastructures routières reliant les villes, soit constituée d'implantations logistiques et industrielles particulières, qui sont alors protégées par les exploitants de ces installations. Il peut aussi s'agir de zones non encore aménagées, de futures

zones d'aménagement ou de zones naturelles. Celles-ci sont potentiellement libres d'accès, et c'est sur ces zones que nous pouvons retrouver des campements précaires.

Sur ce grand périmètre, nous sommes également gestionnaires d'un certain nombre d'infrastructures de transport terrestre. Le transport fluvial étant considéré comme un transport terrestre, nous gérons le canal des Dunes ainsi qu'une petite partie du canal à grand gabarit Dunkerque-Escaut, avec des écluses à partir desquelles l'accès au bassin maritime peut être tenté. Nous gérons également un grand nombre d'infrastructures routières générales qui relèvent de la circulation intercommunale au sein de la communauté urbaine de Dunkerque, desservant les zones industrielles et logistiques du port, mais aussi la communauté urbaine dans son ensemble. Enfin, nous gérons des infrastructures ferroviaires importantes, qui assurent l'ensemble des connexions des opérateurs industriels et portuaires. Le port de Dunkerque est le premier port ferroviaire de France, avec plus de 150 kilomètres de voies ferrées qui lui ont été cédées par SNCF Réseau il y a une quinzaine d'années. Nous y retrouvons des risques particuliers, puisque ces voies ne sont pas toutes protégées par principe, certaines traversant le domaine privé et ne faisant donc pas l'objet d'un cloisonnement particulier. Notre mission, de ce point de vue, contribue à la sûreté des installations portuaires elles-mêmes. Le reste relève plutôt de la gestion domaniale, où nos missions de police sont extrêmement limitées.

Concernant la mise en œuvre des actions liées aux accords du Touquet, le principe général qui guide le port est la sécurité au sens large, en commençant par la sécurité des personnes réfugiées, que ce soit lors de leurs tentatives d'accès à la mer par les *small boats* ou sur le territoire lui-même. Cette action s'inscrit dans un cadre plus général relevant, selon les cas, de la sécurité maritime, de la sécurité portuaire, de la sécurité industrielle et, enfin, de la sécurité intérieure, pour laquelle nous agissons en appui des forces de l'ordre dans la mesure de nos moyens.

En pratique, l'accès au littoral se caractérise par une distinction nette entre, d'une part, une portion limitée de plage ouverte au public et, d'autre part, des zones portuaires confiées à des terminaux, qui en assurent eux-mêmes la protection soit de manière autonome, soit dans un cadre mutualisé à l'échelle du port. Cette protection relève de la police portuaire. Le cas du terminal transmanche, exploité par DFDS à Dunkerque, présente une particularité puisque l'opérateur y assure directement l'exploitation ainsi qu'une partie des missions de sécurité, de surveillance et de protection, sans intervention du grand port maritime sur ce périmètre. En complément, une protection périmétrique est assurée, reposant sur des dispositifs physiques, des outils de vidéosurveillance et des moyens humains, dans le cadre des obligations relevant du code ISPS. Certaines de ces mesures ont, dans le contexte des accords du Touquet, fait l'objet d'un cofinancement par le Royaume-Uni. L'ensemble de ces actions, qui relèvent de la surveillance, de la sécurisation des périmètres et de l'alerte, n'emportent pas de prérogatives de police et, lorsqu'une situation le justifie, l'information est transmise aux forces de sécurité intérieure, seules compétentes pour intervenir.

S'agissant des voies ferrées, le principe général est l'absence de dispositifs spécifiques de protection. Il existe toutefois des situations particulières, notamment dans une zone identifiée aux abords du port de Dunkerque, à Mardyck, où un campement précaire est installé à proximité immédiate d'une route et d'une voie ferroviaire stratégique. Dans ce secteur, les traversées de la voie par les populations réfugiées étaient fréquentes, de même que les cheminements le long des rails, et ces situations s'accompagnaient de dégradations des installations. Face à ces risques, tant pour la sécurité des personnes que pour le fonctionnement du réseau, et dans un contexte où certains opérateurs ferroviaires ont exercé leur droit de retrait en raison de conditions jugées difficiles, un renforcement significatif des dispositifs de protection a été

engagé. Dans un premier temps, des grillages ont été installés, complétés ensuite par la construction d'un mur le long de la voie ferrée. Des fragilités subsistent néanmoins, notamment au niveau des passages à niveau. L'objectif premier de ces mesures demeure la sécurité, en particulier celle des personnes réfugiées.

Pour ce qui est des canaux de navigation, et en particulier du canal des Dunes, nous avons été confrontés, il y a quelques années, à de nombreuses mises à l'eau de *small boats*. Ce site, abrité de la mer, permettait en effet de rejoindre directement le bassin maritime du port Ouest, où circulent des navires de très grande taille. La situation présentait donc un risque majeur pour la sécurité maritime et portuaire. Pour y remédier, l'accès à ce canal, long de près de 4 kilomètres, a été sécurisé par la mise en place de grillages renforcés, ce qui a permis de réduire fortement ces mises à l'eau.

S'agissant ensuite du domaine terrestre privé, notamment dans les zones où s'installent des campements précaires, la première difficulté tient à leur proximité immédiate avec des infrastructures dangereuses, incompatible avec les exigences de sécurité, y compris pour les populations réfugiées elles-mêmes. À cela s'ajoute un niveau de délinquance préoccupant, qui nourrit un sentiment d'insécurité, à la fois réel et ressenti, pour les salariés du port. Il y a deux ans, une balle perdue a traversé les locaux d'une entreprise, entraînant l'exercice d'un droit de retrait et la mise en œuvre de mesures de protection supplémentaires. Dans ce contexte, afin de garantir la sécurité des entreprises présentes et de permettre l'aménagement futur de ces espaces, nous sommes conduits à solliciter, par voie judiciaire, la libération des terrains occupés. Les décisions rendues peuvent ensuite donner lieu à des opérations d'évacuation conduites par les forces de l'ordre. Ces actions de sécurisation s'accompagnent néanmoins d'une attention constante portée aux conditions de vie des personnes réfugiées. Lorsque des aménagements ont été réalisés pour répondre à des impératifs de dignité, nous y avons contribué, notamment par des travaux de terrassement. Il n'y a, de notre point de vue, aucune contradiction entre la nécessité d'assurer la sécurité et celle de prévenir des situations de détresse humaine. L'objectif demeure d'éviter tout drame, qu'il concerne une personne réfugiée ou un salarié du port.

L'action conduite avec l'ensemble des autorités concernées, au premier rang desquelles l'autorité portuaire que je dirige, a permis de contenir une dégradation de la situation, mais nous restons toutefois conscients de la fragilité de cet équilibre et de son caractère insatisfaisant. C'est pourquoi nous poursuivons un dialogue constant avec l'ensemble des parties prenantes dans le cadre des missions qui nous incombent en tant qu'établissement public.

M. Laurent Devulder, directeur général de Port Boulogne Calais. Le port de Boulogne Calais présente une configuration structurelle sensiblement différente de celle du port de Dunkerque, notamment en raison de contraintes spatiales marquées, puisqu'il s'étend sur un périmètre de près de 300 hectares exploités, encadré au sud par une zone industrielle, à l'ouest par la ville et à l'est par des espaces naturels. La société d'exploitation des ports du détroit (SEPD) en assure la gestion en tant que concessionnaire. Les infrastructures appartiennent à la région Hauts-de-France, qui en définit les orientations stratégiques de long terme, tandis que le concessionnaire en assure l'exploitation quotidienne et le développement dans le cadre d'une délégation de service public (DSP). Il ne s'agit donc pas d'un port d'État, mais d'un opérateur privé investi d'une mission de service public. La gouvernance repose sur un conseil d'administration réunissant des actionnaires majoritairement publics (la chambre de commerce et d'industrie des Hauts-de-France et la Caisse des dépôts et consignations) ainsi qu'un

partenaire privé, la société Meridiam. Ce conseil détermine les orientations stratégiques et valide les investissements structurants, notamment ceux relatifs à la sûreté et à la sécurité.

Cette articulation entre acteurs publics et privés se retrouve pleinement dans les questions de sûreté et de sécurité. Le préfet du Pas-de-Calais définit le plan de sûreté portuaire et en fixe les exigences, tandis qu'au sein de la SEPD, l'officier de sûreté portuaire est chargé de déployer les moyens, humains et techniques, nécessaires à leur mise en œuvre. Si le port entretient des échanges opérationnels avec les autorités britanniques de la *Border Force*, le cadre stratégique et financier de cette coopération relève de l'État français, dans le cadre des accords bilatéraux.

L'activité du port demeure largement structurée autour du trafic transmanche, auquel sont étroitement liées les activités ferroviaires. Le trafic transmanche représente environ 1,7 million de poids lourds par an, dont la moitié à destination du Royaume-Uni, auxquels s'ajoutent 1,4 million de véhicules particuliers et près de 65 000 autocars, soit un total de plus de 7 millions de passagers. Dans ce contexte, marqué par des contraintes fortes d'espace et d'exploitation, la priorité consiste à assurer la sécurité des personnes et des installations tout en maintenant la fluidité des flux.

Le port de Calais est confronté depuis plus de vingt ans au défi migratoire, dont les formes ont évolué. Présent sur ce site depuis 2001, j'ai pu observer les transformations du phénomène, aussi bien dans ses modalités que dans son organisation, ce qui a conduit à adapter en permanence les dispositifs. À la suite des accords du Touquet, qui ont externalisé la frontière britannique sur le territoire français, le Royaume-Uni a financé des équipements portuaires, conférant au port un rôle central en matière de détection. Cette mission a longtemps constitué l'essentiel de l'activité de nos équipes.

Plus récemment, avec le développement des tentatives de passage par *small boats* et *taxi-boats*, notre rôle s'est également étendu à l'appui aux opérations de secours en mer. Nous mettons à disposition les moyens techniques nécessaires pour permettre aux autorités, en particulier à la sécurité civile, d'assurer leurs opérations de sauvetage et le débarquement des naufragés dans les meilleures conditions. En tant que gestionnaires d'infrastructures, nous intervenons jusqu'à l'amarrage des navires et même si les personnes secourues se trouvent alors sur nos installations, elles relèvent de la responsabilité des forces de l'ordre. À Calais, l'État a financé un ponton, dont nous avons assuré la maîtrise d'ouvrage, et le quai a été implanté à l'écart des flux du trafic transmanche. Cette configuration permet des débarquements dans des conditions apaisées, avec la proximité de hangars offrant un abri contre les intempéries. Les personnes sont ainsi rapidement prises en charge dans un espace clos, chauffé, doté de points d'eau et de sanitaires mis à disposition de la sous-préfecture et de la sécurité civile.

Notre seconde mission porte sur la continuité du service public de transport et la fluidité des flux commerciaux entre la France et le Royaume-Uni. Les poids lourds circulant entre Calais et Douvres sont soumis à une succession de contrôles assurant plusieurs niveaux de sécurité, la SEPD intervenant sur une partie des opérations de détection. Après vérification du titre de transport et des documents de marchandises, les camions sont orientés vers différents dispositifs selon leur configuration. Les véhicules bâchés font l'objet d'une analyse de la densité du chargement et les camions tôleés sont dirigés vers un système qui capte des micro-vibrations. L'ensemble de ces équipements, fournis par les autorités britanniques, est exploité par nos équipes. En cas d'anomalie, nos agents n'interviennent pas directement. Le véhicule est dirigé vers un hangar de levée de doute, où des vérifications complémentaires peuvent être réalisées, notamment par détection de CO₂ ou par ouverture du chargement par le conducteur. Si le doute

est confirmé, la police est immédiatement saisie et procède seule à l'intervention. Notre action, qui mobilise près de 80 agents, s'arrête donc à ce stade. Si aucune anomalie n'est constatée, le véhicule poursuit son parcours et peut faire l'objet d'autres contrôles par la douane française puis par les services britanniques, qui disposent de dispositifs comparables. Nous n'intervenons pas dans la politique migratoire, notre rôle consistant à garantir la sécurité et la fluidité des flux, en appliquant les règles en vigueur, dans un cadre de coopération technique avec les autorités françaises et britanniques.

Nos agents sont tous des agents de sécurité formés comme sauveteurs-secouristes du travail (SST). Au moindre doute sur l'état de santé d'une personne découverte dans un véhicule, le service départemental d'incendie et de secours (Sdis) est immédiatement sollicité, concomitamment à la police. Nos équipes sont pleinement conscientes de la dimension humaine de ces situations, qui fait partie intégrante des responsabilités qui leur sont confiées.

M. Didier Cazelles, directeur général délégué d'Eurotunnel. Avant d'exposer le cadre juridique et opérationnel dans lequel Eurotunnel évolue, je voudrais dire que nous sommes pleinement conscients de la gravité humaine de la situation migratoire dans le Calais. Derrière les débats d'organisation, il y a des femmes, des hommes, parfois des familles, et surtout des parcours marqués par une forte vulnérabilité. Sur notre site, cette réalité a aussi une dimension concrète et parfois traumatisante, car nos salariés peuvent être directement confrontés à des situations de détresse et à des accidents dont personne ne sort indemne, ni les personnes en situation de migration, ni les équipes qui exploitent l'infrastructure.

Le tunnel sous la Manche, infrastructure hautement stratégique, est un lien vital pour les économies européenne et britannique puisqu'environ 26 % de la valeur des échanges entre la France et le Royaume-Uni transitent par le tunnel, par le biais de nos navettes et des trains de marchandises. Eurotunnel est également un acteur majeur de la dynamique territoriale, premier employeur du Calais avec 1 800 salariés côté français. Enfin, l'infrastructure est devenue un élément de sécurité énergétique grâce à l'interconnecteur ElecLink, qui relie les réseaux électriques français et britannique. Autrement dit, le tunnel est à la fois un outil de mobilité, un maillon logistique essentiel et un vecteur de résilience énergétique.

Je souhaite tout d'abord rappeler que le régime applicable au tunnel sous la Manche est autonome et distinct de celui issu des accords du Touquet. Son mode d'exploitation spécifique explique en outre la place centrale qu'y occupent les contrôles dits juxtaposés. Enfin, les mesures de sécurité mises en œuvre répondent certes à des exigences de protection d'un site stratégique, mais poursuivent, avant tout, un objectif de prévention des drames humains, tels que ceux survenus entre 2013 et 2016.

Sur le plan juridique, le régime du tunnel trouve son origine dans le traité de Cantorbéry, signé le 12 février 1986. Ce cadre a été complété par le protocole de Sangatte, qui a organisé l'implantation de bureaux de contrôle nationaux juxtaposés sur les sites de Coquelles et de Folkestone. Un accord de concession quadripartite a ensuite consacré ce principe sur le plan contractuel. Dans ce dispositif, le concessionnaire, Eurotunnel, assure l'exploitation et l'entretien des installations terminales, tandis que les opérations de contrôle relèvent exclusivement des États. À cet égard, le site présente un niveau d'exigence en matière de sûreté comparable à celui d'infrastructures sensibles telles qu'une centrale nucléaire ou un aéroport. Le plan Vigipirate y est d'ailleurs appliqué à son niveau le plus élevé, « urgence attentat ». Ce cadre doit être clairement distingué de celui des accords du Touquet, qui ont étendu le mécanisme des contrôles juxtaposés au secteur maritime.

Le système d'exploitation du tunnel se caractérise par une organisation propre : il s'agit d'un point de passage exclusivement destiné aux véhicules, reposant sur un système intégré de transport. Les voitures particulières et les autocars embarquent sur des navettes fermées, tandis que les poids lourds utilisent des navettes ouvertes dédiées. L'infrastructure permet également le passage de trains de voyageurs ainsi que de trains de fret. Il n'existe pas, sur les terminaux, de gare de voyageurs au sens classique. L'ensemble du dispositif est conçu pour absorber des flux massifs dans des conditions exigeantes de sécurité, de sûreté et de continuité d'exploitation. Cette organisation spécifique justifie le choix, acté dès le traité de Cantorbéry, d'une gestion de la frontière en amont, au niveau des terminaux. Les contrôles juxtaposés constituent ainsi l'ossature du système, en garantissant à la fois la fluidité, la prévisibilité, la stabilité et l'efficacité des échanges.

S'agissant des intrusions, la sécurisation du site constitue un enjeu majeur. Les dispositifs de sûreté renforcés, déployés depuis 2015, répondent certes à la nécessité de protéger une infrastructure stratégique, mais poursuivent également un objectif fondamental de préservation des vies humaines. La pression migratoire autour de la liaison fixe n'est pas nouvelle puisque dès la fin des années 1990, avec l'épisode du centre de Sangatte, puis lors des tensions de 2015, le site a été confronté à des intrusions massives.

Notre réponse s'est structurée autour d'un principe constant : garantir la continuité du service et la sûreté du site, en lien étroit avec les autorités, tout en réduisant autant que possible les risques encourus par les personnes. Il convient en effet de rappeler que le tunnel et ses abords constituent une infrastructure intrinsèquement dangereuse pour toute personne qui s'y introduit à pied. Les circulations ferroviaires, les contraintes électriques, les espaces confinés ainsi que les risques d'écrasement ou d'électrocution exposent à des conséquences potentiellement dramatiques. À cet égard, les plus de 1 500 intrusions prises en charge par les autorités en 2025 correspondent à autant de situations dans lesquelles des personnes ont été mises en sécurité. Les investissements engagés, à hauteur de 85 millions d'euros depuis 2014, traduisent ainsi une exigence de sûreté qui revêt également une dimension humaine essentielle.

En conclusion, le rôle d'Eurotunnel peut être résumé en trois points. D'une part, l'entreprise agit dans le cadre de sa concession et du régime défini par le traité de Cantorbéry, distinct de celui des accords du Touquet, les contrôles juxtaposés en constituant l'élément structurant. D'autre part, elle n'exerce aucune compétence régaliennne puisque les contrôles relèvent exclusivement des États, tandis que le concessionnaire met à disposition les infrastructures et assure ses obligations en matière de sûreté et de sécurité, en coopération étroite avec les autorités. Enfin, l'entreprise est pleinement consciente de la dimension humaine de ces enjeux car chaque situation renvoie à des risques concrets pour les personnes, et sa responsabilité consiste, dans son champ d'action, à contribuer à prévenir les drames, à garantir la continuité d'un service de transport stratégique et à coopérer efficacement avec les autorités françaises et britanniques.

M. le président Sébastien Huyghe. Je souhaiterais disposer d'une vision exhaustive des moyens humains et financiers que vous consacrez aujourd'hui à la sécurisation liée aux migrations. S'agissant des contrôles, portent-ils sur l'ensemble des camions en transit ou reposent-ils sur un ciblage aléatoire ? La même question se pose pour Eurotunnel : la totalité du million de poids lourds qui empruntent chaque année le tunnel passe-t-elle par un dispositif de contrôle ?

Au regard du coût global de ces mesures pour chacune de vos infrastructures, quelle part est compensée par l'État français et par les autorités britanniques ? Quelle proportion ces compensations représentent-elles dans le coût total supporté ?

Enfin, quelles consignes sont transmises à vos agents lorsqu'ils sont en interaction avec des personnes migrantes ?

M. Maurice Georges. Les moyens humains mobilisés au port de Dunkerque reposent d'abord sur un prestataire externe, la société Atalian, qui assure des missions de surveillance financées par le port. Ce dispositif comprend six opérateurs de vidéosurveillance, quatre agents de jour, huit agents cynophiles et dix-huit agents de sécurité. À ces moyens s'ajoutent des prestations financées au titre des fonds Sandhurst. Un dispositif de surveillance par drone a ainsi été déployé sur la zone du canal des Dunes, avec des agents dédiés, ce contrat d'un montant de 620 000 euros par an étant intégralement financé par ces fonds. Des équipes cynophiles supplémentaires sont également mobilisées sur ce secteur, pour un coût annuel de 200 000 euros, également couvert par Sandhurst. Les moyens initiaux demeurent, pour leur part, à la charge du port.

Sur le plan financier, plusieurs investissements significatifs ont été réalisés ces dernières années. Environ 845 000 euros ont été engagés pour la sécurisation des berges du canal des Dunes, dont 692 000 euros ont été remboursés par le Royaume-Uni. Avant 2020, plus de 5 millions d'euros ont été consacrés au renforcement de la sécurité du terminal transmanche dans le contexte du Brexit, dépenses intégralement supportées par le grand port maritime de Dunkerque. À cela se sont ajoutés 2,9 millions d'euros pour la mise en œuvre du Brexit, financés par l'État français. Depuis 2020, les travaux de sécurisation se sont poursuivis avec près de 6 674 000 euros engagés, intégralement remboursés par les fonds Sandhurst. Par ailleurs, environ 2 750 000 euros ont été consacrés à la sécurisation des voies ferrées et de leurs abords, également financés par ces fonds.

Enfin, d'autres opérations ont concerné l'installation de nouveaux bâtiments pour la police aux frontières et la *Border Force* britannique. Si le port en a assuré la maîtrise d'ouvrage, ces investissements ont été financés par les fonds Sandhurst et ne constituent donc pas des dépenses propres du port.

M. Laurent Devulder. Sur le volet investissement, depuis 2018, les Britanniques ont financé 14 millions d'euros par le biais des fonds Sandhurst. Il s'agit essentiellement de dépenses liées aux bâtiments qui accueillent les équipements de contrôle, aux hangars, à la protection périmétrique, à la vidéo, à la détection et à des aménagements de sécurisation comme les clôtures. Ces dernières s'inscrivent dans la continuité de ce qui avait été fait précédemment, notamment pour éviter les passages par les enrochements de la digue du nouveau port, qui sont des zones extrêmement dangereuses.

En termes de fonctionnement, la part prise en charge par le port représente en moyenne 6,5 millions d'euros par an ces dernières années. Nous avons globalement, en incluant les équipes qui assurent la sûreté périmétrique, environ 110 salariés dédiés à ces missions. Les Britanniques, dans le cadre des fonds Sandhurst, financent entre 2 et 2,3 millions d'euros de fonctionnement pour la mise à disposition d'équipes cynotechniques, qui interviennent essentiellement sur les parkings en fin de chaîne de contrôle.

M. le président Sébastien Huyghe. Le contrôle est-il exhaustif ou aléatoire ?

M. Laurent Devulder. L'ensemble des poids lourds est soumis aux dispositifs de détection. Ce niveau d'exigence est particulièrement contraignant sur le plan opérationnel. À titre d'exemple, un contrôle par détection de vibrations nécessite entre trois minutes et trois minutes trente. Rapporté à des volumes pouvant atteindre 3 500 à 4 000 poids lourds à l'export sur une même journée, cela représente un enjeu majeur en termes d'exploitation.

M. Didier Cazelles. Sur la part des investissements et des dépenses consacrées à la détection des migrants, un détail par année et par nature vous sera transmis. Je peux d'ores et déjà indiquer que, depuis 2014, les financements issus des fonds Sandhurst représentent un montant cumulé de 81,6 millions d'euros jusqu'en 2025. Cette enveloppe se répartit entre 59 millions d'euros consacrés aux équipes cynophiles et 22 millions d'euros affectés aux installations.

Le processus de contrôle est comparable à celui précédemment décrit : l'ensemble des poids lourds à l'entrée du tunnel est soumis à un dispositif de détection. Selon leur configuration, les véhicules sont orientés soit vers un point de contrôle soit vers un système de détection des battements cardiaques. En cas de doute, le camion est dirigé vers un hangar de fouille, où une inspection visuelle est réalisée. Lorsque des personnes sont détectées, elles sont invitées à se présenter dans un espace dédié, puis remises aux autorités de police. Après ce premier niveau de contrôle, les véhicules entrent dans le périmètre des douanes et de la police aux frontières, où ils font l'objet de vérifications complémentaires, notamment en matière de détection d'explosifs et, de manière aléatoire, d'un passage au scanner. Un dispositif équivalent est ensuite mis en œuvre du côté britannique.

Enfin, s'agissant des interactions avec les personnes migrantes, elles sont strictement encadrées puisque les équipes en charge de la détection se limitent à signaler la situation aux autorités compétentes et à leur remettre les personnes concernées.

M. Laurent Devulder. Je précise, pour avoir échangé à ce sujet avec nos équipes, dont certaines sont mobilisées sur les missions de sûreté depuis de nombreuses années, que les situations d'agressivité demeurent tout à fait exceptionnelles. Les personnels sont très rarement confrontés à des incidents de cette nature et lorsqu'une situation d'urgence se présente, elle relève le plus souvent d'un problème médical, pour lequel des protocoles spécifiques sont prévus et appliqués.

M. Didier Cazelles. Sur l'efficacité des mesures mises en œuvre, je rappelais qu'en 2015, près de 80 000 interceptions avaient été recensées, dans un contexte alors qualifié de « prises d'assaut ». Les dispositifs de sécurisation renforcés ont permis une diminution très significative des intrusions puisqu'en 2025, leur nombre s'établissait à environ 1 500 tandis que, depuis le début de l'année, il oscille entre 40 et 60 par mois.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Sur ce sujet, lors de notre récente visite au centre de Coquelles, un potentiel d'environ 4 000 passages par camion a été évoqué. Ces estimations correspondent-elles à vos observations ? Par ailleurs, pourriez-vous préciser le nombre de décès survenus dans vos périmètres ou à leurs abords immédiats au cours des dernières années ? S'agissant des personnes blessées ou en détresse, quel est le protocole appliqué ? Vous avez mentionné l'intervention du Sdis, mais vos agents disposent-ils également, par exemple, de procédures de coordination avec le Samu ?

En ce qui concerne les financements, dans le cadre de l'accord 2026-2029 récemment signé, disposez-vous d'éléments sur les opérations susceptibles d'être financées, ou avez-vous formulé de nouvelles demandes en ce sens ?

Je souhaite également vous interroger sur l'existence d'un cadre de réflexion intégrant non seulement la sécurisation de vos périmètres, mais aussi les évolutions des itinéraires empruntés par les personnes exilées. Le renforcement des contrôles sur les flux routiers semble en effet avoir contribué à un report vers les traversées maritimes. Ce phénomène est-il pris en compte dans vos échanges avec les services de l'État afin d'adapter la gestion de vos infrastructures ?

S'agissant plus spécifiquement du port de Dunkerque, la décision d'un débroussaillage de 212 hectares aurait été prise. Pouvez-vous préciser les modalités de financement de cette opération et indiquer si une évaluation de ses impacts environnementaux a été réalisée ?

Enfin, concernant le port de Boulogne, le quai utilisé pour le débarquement des personnes secourues serait relativement éloigné du centre, impliquant un cheminement de plusieurs kilomètres. Comment la sécurisation de ce parcours piéton est-elle assurée ?

M. Maurice Georges. Sur la question des victimes, notre établissement ne tient pas de statistiques, les informations dont je dispose provenant de la préfecture. Il est d'ailleurs difficile d'attribuer les victimes en mer au port de Dunkerque. Je sais en revanche que la délinquance dans les campements a elle-même entraîné des victimes puisqu'en 2025, quatre décès et quarante blessés à la suite de rixes ont été recensés à Dunkerque, ainsi qu'un décès et six blessés en 2026. Pour le volet maritime, je ne dispose pas de données.

S'agissant du protocole en cas de victimes, notre mission d'exploitation directe est assez limitée, les consignes données aux agents du port étant de rester dans une mission de surveillance et d'alerte, sans intervention directe. Le principe qui prévaut est celui de la prudence. Pour ce qui est des débarquements de réfugiés et de victimes en mer, les opérations ont lieu depuis le quai des Monitors, qui est un quai public situé dans la ville de Dunkerque, de sorte que les agents du port n'interviennent pas, les secours étant assurés par les services compétents, tels que la sécurité civile ou les sapeurs-pompiers.

Sur les financements 2026-2029, je préfère vous transmettre des éléments précis par écrit afin d'éviter toute approximation.

Concernant les espaces de réflexion, nous sommes effectivement associés à des réunions organisées par la sous-préfecture de Dunkerque, le sous-préfet assurant la coordination avec l'ensemble des opérateurs privés confrontés à ces enjeux. Ces réunions fréquentes permettent à l'État d'exposer son action et son mode d'intervention, sans que nous participions pour autant à la définition de cette politique.

Enfin, sur le débroussaillage des 212 hectares, aucun projet de cette ampleur n'a été décidé. Cette surface correspond à un potentiel identifié, mais les opérations réellement menées sont beaucoup plus limitées. Le port gère plus de 1 300 hectares dédiés à la biodiversité et notre objectif est d'aménager et de renaturer, pas de débroussailler massivement. Les interventions réalisées pour des raisons de sécurité ou de conditions de vie restent limitées, ponctuelles et effectuées hors périodes de nidification, après passage d'un écologue.

Je tiens à préciser que, pour nous comme pour tous, c'est davantage un crève-cœur qu'une opportunité de devoir débroussailler. Notre vision de l'aménagement s'applique à l'ensemble du port, en tenant compte de la nature et des populations environnantes. J'insiste sur le fait que le port de Dunkerque est profondément intégré à la communauté urbaine de Dunkerque, avec des zones d'habitation à proximité, dans plusieurs communes. Nous sommes des acteurs intégrés à ce territoire et toutes nos actions s'inscrivent dans une vision globale et cohérente avec celui-ci. Le port de Dunkerque, j'espère avoir été clair à ce sujet, n'est sûrement pas une zone de non-droit, mais pas davantage une périphérie, un espace de 7 000 hectares et 17 kilomètres de front maritime qui serait fermé et isolé, c'est au contraire un lieu essentiellement ouvert sur son territoire. Les fermetures de certaines zones répondent exclusivement à des impératifs de sécurité, qu'elle soit portuaire, ferroviaire ou maritime. Notre ambition n'est pas de bétonner ou de fermer, mais de poursuivre un développement équilibré et aussi ouvert que possible.

M. Laurent Devulder. Les détections sont opérées par nos agents portuaires, salariés de la SEPD. La consigne principale, outre le fait qu'ils ne doivent pas intervenir physiquement ni monter dans les chargements, est de s'assurer de l'absence d'urgence médicale si des migrants descendent d'eux-mêmes d'un camion. Nos agents posent la question, en utilisant des termes simples et universels, et la prise en charge est ensuite assurée par les services de contrôle, qui doivent rapidement reprendre leur poste dans la chaîne logistique. Nos services de sûreté, lors de leurs rondes, peuvent également être amenés à rester avec les migrants jusqu'à l'arrivée de la police. Il n'existe pas de protocole formalisé, la procédure consistant à attendre les services de la PAF et à contacter les urgences si cela est jugé nécessaire ou demandé par les personnes.

Concernant la coordination avec les services de l'État, je confirme que nous entretenons un dialogue permanent avec la sous-préfecture, notamment pour faire le point après chaque événement particulier. C'est une pratique que nous partageons entre gestionnaires d'infrastructures.

Enfin, sur le cas spécifique du port de Boulogne, sa problématique tient à sa configuration atypique, car il ne correspond pas à un port français classique. L'application du code ISPS se limite au port de commerce, qui fonctionne de manière autonome, tandis que le reste des quais, notamment ceux liés à la plaisance ou à la pêche, demeure ouvert. L'essentiel de la surface est constitué d'une zone d'activité dédiée à la transformation halieutique, traversée par des voies publiques. Dans ce contexte, la sécurité des circulations constitue un enjeu réel pour l'ensemble des usagers, y compris les personnes qui y travaillent et doivent évoluer au milieu d'un trafic important de véhicules et de poids lourds. Sans pouvoir annoncer à ce stade de mesures précises, je peux indiquer que cette question de la circulation et de sa sécurisation constitue l'un des axes principaux du schéma directeur en cours de finalisation par la région, qui devrait être arrêté dans les prochains mois.

M. Didier Cazelles. Concernant les chiffres, lorsque je mentionnais en 2015 un peu plus de 1 500 interceptions, il s'agissait très majoritairement d'interceptions dans les camions, les cas d'intrusion par escalade de clôture restant extrêmement rares.

Sur le sujet des décès, nous en avons malheureusement déploré dix entre 2013 et 2017, ce qui a conduit, dès 2015, à prendre des décisions importantes en matière d'installation et de sécurisation du site. Heureusement, nous n'avons eu aucun décès à déplorer depuis 2017.

Le processus d'interaction avec les migrants détectés est similaire : nous appelons les autorités publiques dans les plus brefs délais et mettons les personnes en protection dans l'attente de leur arrivée. Les autorités françaises étant présentes sur site, l'intervention est très rapide.

S'agissant des accords de Sandhurst, nous avons adressé une demande aux autorités françaises afin de maintenir le dispositif actuel d'équipes cynophiles et sommes dans l'attente d'une réponse.

Nous sommes par ailleurs en lien constant avec les autorités françaises et la sous-préfecture. Au-delà des échanges en temps réel lors de certains événements, des réunions sont organisées de manière régulière : un point hebdomadaire réunit Eurotunnel, les autorités françaises ainsi que les autorités britanniques, afin de faire le bilan de la semaine écoulée et d'anticiper la suivante. S'y ajoute un comité local de sûreté, organisé chaque trimestre sous l'autorité de la sous-préfecture de Calais.

M. Marc de Fleurian (RN). Je souhaiterais vous interroger sur le point particulier de la gestion des situations exceptionnelles. En tant qu'acteurs de la logistique et des flux, vous êtes confrontés au risque d'accumulation de poids lourds en attente de franchissement. Cette situation peut résulter de différents facteurs : pics de circulation, mouvements sociaux, conditions météorologiques ou encore incidents sur vos infrastructures ou à proximité. À cela s'ajoute le fait que vous ne maîtrisez pas toujours les axes d'approche, dans un contexte où l'espace disponible est contraint. Dans ce cadre, comment gérez-vous ces afflux importants et l'accumulation de véhicules qui en découle ? Je pense en particulier aux enjeux de détection et de sécurisation de vos emprises et du franchissement, dans la mesure où une telle situation constitue à la fois un défi logistique et technique, mais aussi un enjeu en matière de gestion de la frontière, à laquelle vous contribuez.

M. Didier Cazelles. Nous disposons d'un système de gestion de crise formalisé, mis en œuvre en étroite coopération avec les autorités publiques et la sous-préfecture de Calais. Les services de secours et d'urgence compétents y sont également associés. Au sein du tunnel, nous avons une zone d'attente qui permet de stocker environ 260 camions et si cette capacité est dépassée et que nous ne pouvons assurer un écoulement suffisant du trafic, nos procédures prévoient que nous contactons directement nos clients pour leur demander de retenir leurs camions et de faire stopper les conducteurs le plus en amont possible.

M. Laurent Devulder. Du côté du port, nous n'avons pas pu intégrer de zone *buffer* à proprement parler. En revanche, nous avons considérablement élargi la rocade, ce qui nous confère une capacité de stockage temporaire. Cette rocade disposant de quatre voies, nous pouvons en réserver deux sur toute leur longueur en cas d'incident. Cela nous laisse le temps de nous coordonner avec la direction interdépartementale des routes et de prendre, au niveau de la préfecture, la décision de couper l'accès au port. L'interdiction de la sortie d'autoroute menant au port constitue généralement le dernier recours. Cette procédure est bien rodée, car de tels événements surviennent régulièrement, et tous les services impliqués y sont habitués. Nous disposons d'une capacité de stockage interne que nous avons pu tester lors de récentes manifestations, qui ont été relativement bien gérées sans débordement majeur. Le risque principal est que la file de camions, qui s'allonge très vite, atteigne l'autoroute.

Nous travaillons par ailleurs sur des modélisations afin d'anticiper au mieux et de prévoir des plans alternatifs en fonction des situations. Nous investissons également dans des outils informatiques pour établir des prévisions de flux aussi précises que possible. En réalité,

le cœur du problème n'est pas tant la taille de notre infrastructure, qui est bien dimensionnée, mais la disponibilité des effectifs de contrôle. La question est de savoir si nous aurons suffisamment de personnel pour faire fonctionner l'ensemble de nos installations à pleine capacité.

M. Maurice Georges. Les importants investissements réalisés, notamment dans la perspective du Brexit, ont porté à la fois sur la sécurisation et sur l'aménagement de cheminements spécifiques pour le trafic transmanche. Ces aménagements, qui représentent un impact considérable, ont été pris en charge par le port à hauteur d'environ 5 millions d'euros et par l'État pour 2,8 millions, afin de réorganiser le terminal transmanche.

Au-delà de ces aspects, le port a engagé de nombreux investissements ces dernières années dans le cadre de son développement général, que ce soit pour le terminal à conteneurs, les zones logistiques ou les zones industrielles. Plus de 70 millions d'euros ont ainsi été consacrés au financement des infrastructures routières sur le port, qui participent à la fluidité de la circulation générale et incluent des itinéraires de délestage en cas de difficultés sur les axes transmanche. Cette approche est structurellement liée au développement même du port de Dunkerque, au sein duquel le trafic transmanche représente une part significative, mais minoritaire au regard des grands investissements.

Enfin, comme à Calais, nous disposons de mesures de gestion des itinéraires de délestage : un certain nombre de routes portuaires peuvent être utilisées en dérivation, créant ainsi des files d'attente en ligne qui permettent de gérer ce type de perturbations. Jusqu'à présent, nous n'avons pas rencontré de problème majeur sur ce point.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour revenir sur la question du débroussaillage, je voulais simplement que vous me confirmiez si les zones identifiées par la préfecture correspondent bien à des sites identifiés comme étant des lieux de campement ou de vie des personnes exilées.

M. Maurice Georges. Je le crois, en effet.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier d'être venus à nous pour échanger jusqu'à cette heure tardive.

La séance s'achève à dix-neuf heures trente.

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