

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, ouverte à la presse, de M. Rémi Vandeplanque,
garde-côte douanier représentant de Solidaires Douanes..... 2
- Présences en réunion..... 12

Mercredi

29 avril 2026

Séance de 16 heures 30

Compte rendu n° 34

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

Présidence de

M. Sébastien Huyghe,

Président de la commission



La séance est ouverte à seize heures trente-cinq.

M. le président Sébastien Huyghe. Chers collègues, nous en venons à l'audition de M. Rémi Vandeplanque, garde-côte douanier et représentant du syndicat Solidaires Douanes. En juin dernier, votre syndicat a dénoncé certaines consignes données sur le littoral du Pas-de-Calais pour surveiller des embarcations de personnes migrantes, des ordres qui, selon vous, détourneraient les agents des douanes de leur mission initiale et insécuriseraient les personnes migrantes qui prennent la mer.

Nous sommes ici pour entendre les différents points de vue, et Mme la rapporteure a souhaité vous entendre, car votre audition pose la question de l'articulation entre les missions assurées en mer par les différents services de l'État, une articulation qui n'est pas toujours simple entre sécurisation des personnes, surveillance, protection et sauvetage.

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

Avant de vous céder la parole, je rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par les commissions d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Rémi Vandeplanque prête serment.)

M. Rémi Vandeplanque, garde-côte douanier représentant du syndicat Solidaires Douanes. Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, c'est un honneur de pouvoir prendre la parole devant la représentation nationale et je vous remercie pour cette opportunité qui m'est offerte aujourd'hui.

En préambule, je souhaite exprimer ma satisfaction de voir cette commission d'enquête se tenir enfin, après une première tentative avortée en 2024, dommage collatéral d'une dissolution parlementaire restée dans les mémoires. Ce contretemps est d'autant plus regrettable que l'année 2024 fut la plus meurtrière pour les traversées de la Manche. Depuis, les naufrages se succèdent, allongeant dans l'indifférence la liste des morts et des disparus de l'exil. En 2015, la photo du corps sans vie du petit Aylan Kurdi, trois ans, échoué sur une plage de Turquie, avait suscité une vague de compassion dans le monde entier. Aujourd'hui, ces drames humains sont relégués au rang de simples faits divers, bien vite oubliés dans un flot d'informations en continu. Dans le même temps, les politiques publiques en matière d'asile et d'immigration se sont significativement durcies, donnant lieu à la mise en œuvre progressive d'un arsenal coercitif supposé conduire à ce que d'aucuns qualifient avec une empathie tout administrative d'« assèchement des flux migratoires » vers le Royaume-Uni, participant ainsi du processus de déshumanisation des personnes exilées.

Je vais tâcher, dans les limites de mon champ de compétences et de connaissances, de vous apporter un éclairage sur les pratiques en cours à la frontière franco-britannique, plus particulièrement sur le vecteur maritime. Je m'efforcerai également de vous présenter une analyse concrète de la situation, nécessairement subjective, mais fondée sur des éléments matériels et juridiques, dont j'espère qu'elle permettra de nourrir au mieux les travaux de votre commission. Je dresserai enfin un bilan partiel des politiques publiques en matière d'action de l'État en mer dans le contexte des accords entre la France et le Royaume-Uni, avant d'évoquer des options alternatives dans la gestion des frontières.

Avant d'entrer dans le vif du sujet, je vous présente brièvement mon parcours pour vous permettre de mieux comprendre les mécanismes à l'œuvre dans mon positionnement actuel et, pour reprendre l'expression consacrée, pour vous expliquer d'où je parle. Je suis entré en douane en 2000, il y a 26 ans, après avoir effectué un service national de 16 mois en gendarmerie nationale. Je suis dans le dispositif garde-côte de la douane depuis 2002 et je suis commandant en second du patrouilleur garde-côte de Brest, le Kermorvan (DF P2), depuis 2008. Je pense ainsi pouvoir me prévaloir d'une certaine familiarité avec le milieu maritime, le commandement, le fonctionnement et les dysfonctionnements de l'administration, et l'exercice de l'autorité publique.

Sur le plan syndical, je suis représentant Solidaires Douanes en comité social d'administration (CSA) et en formation spécialisée (FS), le CSA étant le pendant dans le public du comité social et économique (CSE) dans le privé. Je suis également défenseur syndical aux prud'hommes pour Solidaires Bretagne, et adhérent au collectif syndical Vigilance et initiatives syndicales antifascistes (Visa), qui s'oppose à la montée de l'extrême droite, notamment sur les lieux de travail. Vous pourriez donc supposer, à l'évocation de mon engagement militant, que je présente un biais idéologique. C'est vrai, mais il est parfaitement conscient et assumé. Si je ne prétends pas à une neutralité contrefaite, mon témoignage s'appuiera en revanche sur des éléments factuels et aisément vérifiables.

J'attire également votre attention sur le fait que j'exerce mes fonctions exclusivement en mer, sans aucun lien opérationnel avec les unités terrestres. Mes rapports avec les autres administrations concourant à l'action de l'État en mer sont au mieux épisodiques, voire inexistantes. Du reste, étant affecté à Brest, j'effectue une à deux missions de renfort par an dans le dispositif de recherche et de sauvetage (SAR), selon les besoins opérationnels ou la disponibilité des moyens. Enfin, astreint à la discrétion et au secret professionnel, il est possible que je ne sois pas en mesure de révéler publiquement certains éléments. Si c'est le cas, nous pourrions communiquer par écrit par la suite.

La douane est la seule administration civile à posséder une composante aéromaritime, dont nous avons célébré les 60 ans en 2023. À ce titre, sa participation à l'action de l'État en mer prend tout son sens. La composante garde-côte de la douane est regroupée depuis juillet 2019 au sein de la direction nationale garde-côtes des douanes (DNGCD), qui rassemble toutes les unités auparavant éparpillées dans des directions interrégionales. La DNGCD couvre trois façades : Antilles-Guyane, Méditerranée et Manche-mer du Nord-Atlantique. Elle compte environ 830 agents, dont 650 sur le terrain et environ 80 agents aériens. Elle dispose de 31 vedettes et de 3 patrouilleurs garde-côtes. Les patrouilleurs sont les plus gros bâtiments de la douane : deux navires équivalents de 43 mètres à Boulogne-sur-Mer et Brest, et un troisième de 53 mètres à La Seyne-sur-Mer. S'y ajoutent 15 vedettes garde-côtes d'une trentaine de mètres, qui effectuent des missions de deux à trois jours, et 13 vedettes de surveillance rapprochée pour des sorties à la journée. La flotte comprend également sept avions et six hélicoptères.

Concernant la frontière maritime franco-britannique, il est admis que le point de départ des traversées maritimes régulières s'est fixé aux environs de l'année 2018. C'est à cette période que le DF P1, le patrouilleur de Boulogne-sur-Mer, a commencé à être sollicité régulièrement pour des opérations d'assistance. Par la suite, l'évolution des modes opératoires (*taxi-boats*, départs de plus en plus lointains, embarcations surchargées) s'est traduite par un engagement de plus en plus intense du DF P1, de la vedette DF 37 de Dunkerque et, depuis au moins 2021, par la projection ponctuelle du DF P2, le patrouilleur de Brest, pour quelques semaines par an avec, parfois, des relèves d'équipages à Boulogne-sur-Mer.

Concernant la nature des missions de la DNGCD, il convient de différencier les missions dédiées au SAR des opérations SAR survenant en cours de mission classique. Intégrées au dispositif SAR, les unités sont à la disposition permanente du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez pour une durée déterminée, généralement une semaine pour les patrouilleurs. Elles effectuent des patrouilles dans le secteur attribué par la préfecture maritime. Ce sont six navires d'État ou affrétés par l'État, qui sont déployés en permanence sur la zone. Notre rôle est de rendre compte au Cross de toute identification de *small boats* ou d'aller les identifier à sa demande, de dénombrer les personnes à bord, d'estimer le nombre de gilets de sauvetage, d'évaluer l'état et la flottabilité de l'embarcation, de proposer une assistance, puis de sécuriser les traversées. Il est utile de rappeler que l'assistance par un moyen français signifie un retour sur le territoire français et, par conséquent, l'échec de la traversée, avec toutes les conséquences que cela peut emporter pour les personnes exilées. En cours de mission classique, les unités se consacrent en théorie à la lutte contre la fraude douanière. La sauvegarde de la vie humaine restant la priorité absolue, elles demeurent néanmoins à la disposition du Cross Griz-Nez aussi souvent que nécessaire.

Dans les faits, hormis les périodes de conditions météorologiques défavorables, les moyens douaniers sont très régulièrement engagés dans des opérations SAR. Bien que je ne dispose pas de données très précises, j'ai échangé à ce sujet avec des collègues de Boulogne-sur-Mer. Alors qu'il pouvait être qualifié d'épisodique en 2018, le SAR *small boats* représenterait aujourd'hui 80 à 90 % de l'activité du DF P1. Cela constitue déjà, en soi, une évolution majeure des missions. Cette estimation peut ne pas correspondre à la réalité statistique – les responsables de la DNGCD évoquaient un chiffre de l'ordre de 60 % pour le DF P1 – mais elle traduit le ressenti des agents concernés. C'est bien loin des 18 semaines annoncées par le secrétariat général de la Mer (SGMer), qui correspond au seul engagement dans le tour de permanence SAR. Si l'on ajoute les interventions annexes, on arrive à une estimation de 60 à 90 % du temps opérationnel pour le DF P1. Quant au DF P2 de Brest, bien que les déploiements en Manche-Mer du Nord ne constituent pas l'essentiel de son activité, il faut y ajouter le temps de préparation logistique et le temps de transit entre Brest et Boulogne-sur-Mer, soit environ 48 heures aller-retour à chaque déplacement. Au fil du temps, grâce aux retours d'expérience et aux formations spécifiques, les unités se sont dotées de matériel et sont montées en compétences, à commencer par les équipages du DF P1, qui ont développé une véritable expertise du sauvetage de masse.

Je ne m'exprimerai pas sur l'action syndicale de Solidaires Douanes, mais uniquement sur celle de ma section, Solidaires Douanes Garde-côtes, que je connais mieux.

En tant que partie prenante de l'Union syndicale Solidaires, dont il partage les positions progressistes, et implanté au cœur d'une administration dont les agents sont dotés de pouvoirs exorbitants, le syndicat Solidaires Douanes s'est assigné un devoir particulier de vigilance face aux risques d'abus d'autorité et d'atteintes aux libertés fondamentales, sans se limiter au cercle de sa seule corporation. Il joue un rôle de contre-pouvoir, qui peut faire grincer quelques dents et n'en demeure pas moins un élément constitutif et nécessaire d'un système véritablement démocratique. En conséquence, nous alertons systématiquement, généralement de manière publique, sur les dérives sécuritaires dont nous sommes témoins ou avons connaissance.

Je donnerai quelques exemples. En juin 2022, une vedette de gendarmerie a procédé au retour forcé d'un *small boat* vers les côtes françaises. La préfecture maritime a présenté l'opération comme une assistance avant d'évoquer une erreur. Cet événement, documenté par Franceinfo, a fait l'objet d'un courrier au directeur de la DNGCD, l'informant que nous ferons

preuve de la plus grande vigilance quant aux consignes qui pourraient être données à la douane. En janvier 2023, la *Border Force* britannique a laissé dériver dans les eaux françaises une embarcation qui avait franchi la limite de ses eaux territoriales. Cette pratique de « *drift-back* » a donné lieu à un tract relayé par le *Guardian* et le *Telegraph*. En août 2023, un agent des forces de sécurité intérieure aurait demandé à un équipage de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) de crever le boudin d'un *taxi-boat* alors que des personnes étaient à l'eau et qu'au moins une d'entre elles semblait ne plus avoir pied. Une source fiable nous a rapporté avoir suivi le déroulé des faits via la radio VHF. Nous avons informé l'administration des douanes, puis effectué un signalement direct au procureur de Boulogne-sur-Mer. Cet épisode est relaté dans une enquête journalistique. En juillet 2024, alors que les naufrages mortels se succédaient, nous avons rédigé un tract pour que la situation dramatique ne sombre pas dans l'oubli. En juin 2025, consigne est donnée au DF P2, qui sécurisait un *taxi-boat*, de signaler le moment où l'embarcation ferait route vers la côte pour récupérer des passagers supplémentaires. Cette demande visait, de notre point de vue, à faciliter l'intervention des forces de sécurité intérieure, dans un contexte où le ministre de l'intérieur venait de faire procéder à des arrestations massives de personnes sans-papiers. Nous avons alors publié une lettre ouverte intitulée « Garde-frontières, pas tortionnaires » pour exprimer notre profond désaccord avec les interventions coercitives sur les plages. Enfin, en septembre 2025, un article du *Canard enchaîné* faisait état d'une nouvelle évolution de la doctrine permettant des interceptions en mer. Nous avons saisi le directeur général des douanes pour lui enjoindre de prendre une position claire interdisant de tels agissements.

Ces prises de position ne permettent pas d'infléchir les politiques que nous estimons absurdes, autoritaires et xénophobes, mais permettent de sensibiliser la communauté douanière, de rappeler à l'administration notre exigence d'exemplarité et de nourrir le débat public. Ma présence ici en atteste. Les douaniers ne sont, à ce jour, pas concernés par les nouvelles directives autorisant l'interception des *taxi-boats* en mer. Faut-il le mettre au crédit de notre action ? L'histoire ne le dit pas. La réalité et l'efficacité de la dissuasion ne s'appréhendent généralement que lorsqu'elle a échoué. Loin d'être une posture idéologique, s'opposer à ces pratiques répond à un double impératif de défense des personnels et de protection des personnes exilées. Quel que soit le montage juridique, et sauf à abroger purement et simplement le délit de mise en danger de la vie d'autrui, la responsabilité pénale des agents d'exécution sera engagée en cas de sinistre, à plus forte raison en cas de décès. Je vous rappelle l'article 223-1 du code pénal sur la mise en danger de la vie d'autrui, ainsi que les articles L. 121-9 et L. 121-10 du code général de la fonction publique sur la responsabilité de l'agent et le devoir de désobéissance face à un ordre manifestement illégal de nature à compromettre gravement l'intérêt public. Même si des évolutions législatives exonéraient les équipes d'intervention, la conduite d'actions de vive force à l'encontre de personnes déjà en grand danger sur des embarcations précaires serait parfaitement indigne. Au défaut d'actions judiciaires, l'histoire se chargera de juger les responsables et les coupables.

J'aborderai maintenant l'impasse des politiques migratoires coercitives. En 2016, le ministre de l'intérieur, Bernard Cazeneuve, faisait démanteler la « jungle de Calais » et instaurait la doctrine du « zéro point de fixation ». Il venait d'institutionnaliser le harcèlement des personnes en exil. Ses successeurs ont poursuivi sur cette voie, malgré les alertes du Défenseur des droits et de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH). La loi n° 2018-778 du 10 septembre 2018 pour une immigration maîtrisée, un droit d'asile effectif et une intégration réussie a prolongé la durée de la rétention administrative, raccourci les recours et allongé la liste des pays considérés comme sûrs. Se sont multipliés les dispositifs anti-installation, les destructions de campements et les entraves à l'accès à l'eau et à la nourriture. Le dernier stade est un durcissement drastique de la doctrine d'intervention sur les plages et sur les sites d'embarquement, avec des crevaisons de *small boats*, l'usage de gaz

lacrymogènes ou encore des interceptions en mer. Le résultat est que des groupes de personnes sont en errance dans un dénuement presque total, des enfants sont non scolarisés et des organisations criminelles se frottent les mains.

Malgré des moyens toujours plus offensifs, l'échec tactique et stratégique est manifeste. Le nombre de traversées augmente, et elles s'effectuent dans des conditions toujours plus périlleuses pour déjouer l'intervention des forces de l'ordre. Comment l'expliquer ? Pourquoi cet entêtement des pouvoirs publics ? Pour parvenir jusqu'au rivage du Calais, ces personnes ont, pour beaucoup d'entre elles, surmonté les pires épreuves, vu mourir des proches et subi des violences, des tortures, des viols et du travail forcé. Arrivées en France, elles se retrouvent victimes d'un harcèlement institutionnel et se heurtent à un racisme de plus en plus décomplexé, largement alimenté par les sorties inacceptables de responsables politiques de premier plan. Indésirables sur notre territoire, elles n'ont d'autre alternative que de tenter la traversée. Indésirables en Grande-Bretagne, elles sont désormais la cible d'opérations de police qui les empêchent de partir, quand elles ne croisent pas la route de miliciens britanniques venus mener des raids racistes sur les côtes françaises. Le tragique le dispute à l'absurde.

Pour conclure, il apparaît évident que rien ne saurait dissuader les personnes exilées de tenter leur chance aussi souvent qu'il le faudra pour rejoindre le Royaume-Uni. Le cas de ce *small boat* crevé par une équipe de gendarmes, qui est malgré tout parvenu à traverser le détroit du Pas-de-Calais avec 55 personnes à bord, est, de ce point de vue, édifiant. Le durcissement incessant des méthodes mises en œuvre par les pouvoirs publics n'aura pour conséquence que d'accroître la prise de risque, de renchérir le coût du passage et d'augmenter le taux de profit des organisations criminelles, qui ne sont jamais que l'expression d'un capitalisme dérégulé et poussé dans ses retranchements. Dès lors, une remise en question radicale des politiques migratoires s'impose. Il faudrait *a minima* se demander si les ressources allouées à un dispositif répressif dysfonctionnel, conduisant à des morts facilement évitables et détournant les moyens de l'État de leurs missions premières, ne pourraient pas être avantageusement affectées à l'accueil digne des personnes en exil et à la mise en place de voies de passage sûres.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci. Vous êtes dans votre rôle de syndicaliste. Mme la rapporteure a voulu vous auditionner en toute connaissance de cause. Vous avez fait la présentation de votre syndicat ainsi qu'une déclaration politique. Vous avez reconnu au début de votre propos un biais idéologique, et je vous le confirme. Je remarque aussi que vous portez l'insigne que portent l'ensemble des membres de La France insoumise.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ce n'est pas l'insigne de La France insoumise, c'est l'insigne des résistants.

M. le président Sébastien Huyghe. Ce n'est pas l'insigne de La France insoumise, mais on ne doit pas en être très loin.

J'ai regardé votre tract relatif à l'événement que vous avez mentionné, où, aux abords du Touquet, le Cross aurait demandé de signaler tout changement de cap indiquant que le pneumatique ferait route vers la plage pour embarquer à son bord des personnes supplémentaires. Vous en faites ensuite une interprétation, me semble-t-il. Je pense que nous ne sommes pas dans le témoignage de ce que vous avez vécu, mais plutôt dans une déclaration politique dont j'ai du mal à voir l'intérêt pour notre commission d'enquête.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Merci pour votre intervention et merci à l'ensemble des agents douaniers pour leur travail.

Je rappelle que le triangle rouge est celui des détenus politiques sous le régime nazi. Quand on est militant antifasciste, comme M. Vandeplanque se définit, il est assez logique de le porter à sa veste.

M. le président Sébastien Huyghe. Comme les membres de La France insoumise.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le maire communiste de ma commune la porte également, car je rappelle que de très nombreux communistes ont été déportés.

Quelles instructions concrètes les agents douaniers reçoivent-ils concernant le sauvetage ? Reçoivent-ils des consignes, une formation, lorsqu'ils sont confrontés à des personnes en tentative de traversée ou en détresse ? Ces instructions sont-elles écrites, sous forme de circulaires, ou principalement orales ? Ont-elles évolué en fonction du contexte politique ?

Une nouvelle doctrine d'interception en mer a été annoncée depuis juillet 2025. Confirmez-vous que les agents des douanes ne sont pas appelés à participer à ces nouvelles méthodes ?

Enfin, avez-vous eu écho, par votre mandat syndical, d'agents douaniers confrontés à des situations où leurs obligations professionnelles les plaçaient en conflit de loyauté vis-à-vis de leur hiérarchie, face à des demandes qui ne correspondraient pas à leur éthique ? Existe-t-il des mécanismes formels pour signaler ces conflits, et sont-ils utilisés ?

M. Rémi Vandeplanque. Je ne pense pas que mon appartenance politique ait un rapport avec les faits que je relate, car je rapporte malgré tout des faits. Je vous ai informé dès le départ de mon engagement militant par souci de sincérité et d'honnêteté. Cela n'invalide pas la réalité des faits que je rapporte. L'interprétation peut être contestée, mais je maintiens que mon témoignage apporte des éléments.

M. le président Sébastien Huyghe. Je disais que ce n'étaient pas des faits que vous aviez vécus vous-même.

M. Rémi Vandeplanque. En juin 2025, j'étais présent en passerelle et j'ai directement reçu les consignes du Cross. J'étais donc là et je sais de quoi je parle.

S'agissant des consignes, la douane se contente de l'assistance et du sauvetage aux personnes. Je sais que les remontées régulières de Solidaires Douanes peuvent agacer la direction, mais il faut reconnaître que nous n'avons jamais été confrontés à des demandes manifestement illégales. Je salue d'ailleurs à ce sujet mon directeur national, avec qui je suis en très bons termes malgré nos désaccords. Il est très rigoureux et irréprochable sur ce sujet ; nous n'avons jamais reçu de consigne contraire à la déontologie.

Concernant la formation, la plupart des équipages du patrouilleur de Boulogne-sur-Mer ont suivi la formation Novimar (nombreuses victimes en mer). Pour Dunkerque, je ne peux pas m'avancer. À Brest, un équipage a été formé, et nous procédons ensuite à de la formation en cascade. Personnellement, je n'ai pas suivi la formation Novimar, mais j'ai participé à un stage de trois jours sur la gestion des migrants avec des intervenants de SOS Méditerranée et de la cellule de soutien psychologique de Saint-Nazaire. Des formations se mettent en place et progressent avec le temps, dictées par les événements sur le terrain. Il me semble que l'évolution est positive.

La doctrine a évolué. Elle était, à l'origine, cadrée par des directives du préfet maritime. Je ne peux pas en parler publiquement. Toutefois, certaines ont été dévoilées dans la presse. La dernière en date, qui permet les interventions et dont je n'ai pas eu connaissance à titre personnel, va un cran plus loin que la précédente, dite *taxi boat* et dévoilée dans la presse, qui autorisait les interceptions de bateaux avec un maximum de trois personnes à bord. Nous ne sommes pas directement concernés, mais ma crainte est que l'on nous demande d'assister ces interventions. Nous restons vigilants, car ces actes sont à mon sens illégaux et peu moraux.

Si nous n'avons pas noté d'évolution au niveau douanier, j'ai cru comprendre que les interceptions avaient commencé. Je me demande comment on peut avancer que les interventions pourraient se dérouler de façon sûre, sachant que ces embarcations ne devraient même pas prendre la mer du fait de leur fragilité. Vouloir systématiquement empêcher les départs me semble être une fuite en avant. Il existe un ressenti d'improvisation concernant les mesures qui peuvent être prises.

Je ne m'avancerai toutefois pas sur la directive, puisque je ne l'ai pas lue, et sur le cadrage juridique proposé.

Je vous confirme donc que la douane n'est pas concernée par ces nouvelles directives, et, à ma connaissance, aucun collègue ne m'a fait remonter de cas où on leur aurait demandé expressément de telles actions.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans le cadre de votre mandat syndical, avez-vous eu connaissance d'agents ou de collègues qui auraient subi des sanctions ou des pressions à la suite de signalements internes concernant des pratiques ou des violences observées sur le terrain, sur le littoral nord ?

M. Rémi Vandeplanque. On ne peut pas dire qu'il y ait eu des pressions. J'ai été l'un de ceux qui ont le plus communiqué sur ce sujet et, en ma qualité de représentant syndical, je fais office de point d'entrée entre les agents et le commandement. J'ai pu entendre quelques remarques, mais je ne subis aucune pression. Comme je l'indiquais précédemment, les relations avec l'administration sont très correctes, bien que nous soyons en désaccord. Il appartient cependant à une organisation syndicale de souligner les points de désaccord et de chercher à faire progresser la situation.

Je tiens à insister sur le fait qu'il ne s'agit pas d'une simple posture : il existe un réel problème qui met en péril, au premier chef, les personnes exilées, mais qui peut également placer les collègues dans des situations inextricables. En effet, le jour où un drame surviendra, c'est l'agent lui-même qui devra s'expliquer devant la justice. Je ne suis pas certain que chacun en ait pleinement conscience.

M. Marc de Fleurian (RN). Je voudrais tout d'abord rendre un hommage particulier aux douaniers de la brigade de surveillance aéromaritime des douanes, au sein de laquelle mon père a servi durant de nombreuses années.

Premièrement, pouvez-vous confirmer que vous n'avez jamais reçu d'ordre manifestement illégal et qu'aucun de vos collègues douaniers n'a fait état d'une telle situation ?

Deuxièmement, pourriez-vous nous rappeler le nombre de missions d'interception menées par les douanes, ainsi que le nombre de missions de sauvetage effectuées par les équipages des douanes au cours de leurs interventions ?

M. Rémi Vandeplanque. Nous n'avons jamais reçu d'ordres manifestement illégaux. Le comportement de la douane est, à mon sens, irréprochable, tant au niveau de l'administration que des agents. Je n'ai donc ni constaté de tels ordres, ni eu de retours en ce sens.

Concernant les sauvetages, il serait difficile de les dénombrer. J'en ai moi-même réalisé plusieurs. Il serait impossible de les dénombrer sans reprendre l'intégralité des rapports de service. Toutefois, pour la brigade et le patrouilleur de Boulogne-sur-Mer, ces opérations sont quasi quotidiennes, voire pluriquotidiennes. En effet, les départs ont généralement lieu très tôt le matin, de même que les premiers repérages. Il faut ensuite prendre en charge les personnes, qui peuvent parfois naviguer des heures avant qu'une intervention ne devienne nécessaire. Il faut ensuite ramener ces personnes à terre, les débarquer, puis repartir aussitôt pour une autre opération.

Par ailleurs, nous n'effectuons aucune mission d'interception.

M. Pierre-Yves Cadalen (LFI-NFP). Je salue à mon tour les services de la douane maritime et vous remercie de votre présence. Votre propos est tout à fait précieux pour notre commission d'enquête. Nous découvrons au fil des auditions que le biais idéologique n'est pas seulement le fait des membres de cette commission, mais qu'il est inhérent à la politique migratoire elle-même. Un point de vue sur le monde n'est pas le privilège des humanistes. En réalité, la politique déployée dans le cadre des accords du Touquet produit les faits que vous nous avez rapportés, des faits qui mettent en grand danger des personnes et qui résultent de choix politiques.

Vous avez souligné le lien entre les situations auxquelles les services douaniers sont confrontés et les politiques migratoires de façon plus générale. Pensez-vous que, si davantage de visas étaient accordés, que ce soit par le Royaume-Uni ou par la France, contraignant moins de personnes à tenter des traversées illégales, nous économiserions à la fois nos forces, qui pourraient se concentrer sur d'autres missions, et bien entendu des vies humaines, qui sont toutes aussi précieuses les unes que les autres ?

Quelles sont les missions que vous ne pouvez plus accomplir lorsque vous êtes mobilisés sur ces dispositifs, qu'il s'agisse du DF P1 ou du DF P2 ?

Quelles pressions supplémentaires les agents subissent-ils du fait de ces interventions, qui ne relèvent pas de leur cœur de métier ni peut-être de la raison pour laquelle ils se sont engagés dans la douane maritime ?

Enfin, quels sont les rapports entre la douane maritime et les autres forces d'intervention ?

M. Rémi Vandeplanque. La délivrance de visas pourrait s'inscrire dans un ensemble de mesures qui dissuaderaient les personnes de partir, non par la contrainte, mais par la mise en œuvre de politiques humanistes, même si ce terme est un peu galvaudé. Si les personnes partent, c'est peut-être parce qu'elles n'ont plus la possibilité de rester sereinement en France. C'est en cela que votre commission d'enquête prend tout son sens, car nous constatons tous que les départs augmentent de manière significative. Que ce soit par la délivrance de visas ou de permis de séjour, je pense que le travail ne manque pas en France, bien que je rejette cette vision utilitariste de l'immigration. Il est nécessaire de s'interroger sur les conditions d'accueil.

Si les personnes souhaitent réellement partir, des accords bilatéraux existent déjà entre la France et la Grande-Bretagne. Des fonds sont versés, à hauteur de plusieurs centaines de millions de livres sterling et d'euros. Le Royaume-Uni avait d'ailleurs conclu un accord avec le Rwanda pour expulser des personnes. Il serait tout à fait concevable d'organiser l'accueil des personnes exilées, à l'échelle de la France ou de l'Europe. De mémoire, l'Europe compte environ 450 millions d'habitants. Au plus fort de ce que l'on a appelé la crise migratoire de 2015, un million de personnes sont arrivées en Europe. Il me semble donc tout à fait réalisable de les accueillir et de les répartir dignement. Cependant, cela nécessiterait d'autres changements politiques sur lesquels je ne m'étendrai pas, car cela dépasse le cadre de mon intervention.

Concernant les missions empêchées, mes collègues de Boulogne estiment consacrer 80 à 90 % de leur temps de travail aux missions SAR. Les missions qu'ils ne peuvent plus effectuer incluent le contrôle de la pêche, le contrôle de marchandises de toutes sortes, notamment les stupéfiants – et le détroit du Pas-de-Calais est un vecteur sensible pour ce trafic –, ainsi que la lutte contre le trafic de cigarettes, qui augmente avec le coût du tabac, ou encore la protection des herbiers marins protégés. De nombreuses missions ne peuvent donc être accomplies, puisque nous devons nous consacrer en priorité à la sauvegarde de la vie humaine, ce qui est bien légitime. Néanmoins, il faudrait pouvoir mettre en balance le coût du dispositif et la perte de rentabilité. Le service n'est pas rendu. La douane demeure un service public, mais ce service est considérablement dégradé par le temps consacré à ces autres missions.

Enfin, concernant les pressions, pourriez-vous préciser votre question ?

M. Pierre-Yves Cadalen (LFI-NFP). Je me demandais si, du fait de ces interventions très régulières et assez nouvelles, les agents n'étaient pas soumis à un stress nouveau. Je sollicite sur ce point votre expertise de syndicaliste.

M. Rémi Vandeplanque. La mission est en elle-même éprouvante physiquement, car on ne compte pas ses heures et elle exige une vigilance permanente. Elle est d'autant plus fatigante lorsqu'il faut intervenir pour récupérer des personnes. Malheureusement, en cas de décès, la situation est encore plus difficile. J'ai notamment en mémoire le cas d'un sauvetage qui s'est très mal terminé pour les collègues de Boulogne-sur-Mer, avec la récupération d'une dizaine de personnes décédées. L'équipage a dû repartir en mission immédiatement après avoir déposé les corps à quai, car aucun autre moyen n'était disponible. Pour faire face à ces situations, nous pouvons bénéficier de l'assistance du centre ressource d'aide psychologique en mer (Crapem). Basé à Saint-Nazaire, ce centre fournit un excellent travail.

Peut-on réellement être préparé à ce genre d'événement ? C'est seulement en y étant confronté que l'on sait si l'on était prêt ou non. Il existe donc une forte pression, et de nombreux collègues présentent des signes de lassitude, même si cela ne les empêche pas de continuer à accomplir leur mission avec la plus grande conscience professionnelle et la plus grande humanité.

Enfin, concernant les rapports avec les autres forces en présence, je n'en ai aucun à mon niveau. En général, ces rapports s'établissent au niveau de la hiérarchie intermédiaire : pour nous, il s'agit de la direction nationale ou du service garde-côte de Nantes pour la zone Manche-Mer du Nord. Je ne peux pas vous en dire davantage sur les rapports entre ces administrations, je ne suis pas du tout impliqué dans ces relations.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie. Mon propos était de dire que nous avons entendu la déclaration du positionnement politique de votre syndicat. J'ai tendance à considérer que nous n'avons pas vocation à mener ce type d'audition, sans quoi nous devrions entendre l'ensemble des syndicats sur leur positionnement politique relatif à la situation migratoire, ce qui n'est pas le cas.

La séance s'achève à dix-sept heures vingt-cinq.

Membres présents ou excusés

Présents. - M. Pierre-Yves Cadalen, M. Vincent Caure, Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian, M. Sébastien Huyghe, Mme Élisabeth Martin

Excusés. - Mme Stella Dupont, M. Charles Fournier, M. Philippe Gosselin