

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. Gérard Dué,
maire de Croisilles, et de M. Pierre-Henri Dumont, maire
de Marck 2
- Présences en réunion..... 18

Jeudi

7 mai 2026

Séance de 11 heures 30

Compte rendu n° 38

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à onze heures trente-cinq.

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous accueillons à présent deux maires confrontés à la situation complexe des personnes migrantes, en lien avec la frontière franco-britannique. M. Gérard Dué, en visioconférence, est depuis 1995 le maire de Croisilles, commune de 2 000 habitants située au sud-est d'Arras. Lorsque la jungle de Calais a été évacuée en 2016, Croisilles a répondu à l'appel de l'État pour ouvrir le premier centre d'accueil et d'orientation (CAO) du Pas-de-Calais. Pierre-Henri Dumont a été réélu en mars dernier maire de Marck, commune de 10 467 habitants limitrophe de Calais, située sur le littoral. Il avait déjà occupé cette fonction entre 2014 et 2017, avant d'être élu député de la septième circonscription du Pas-de-Calais entre 2017 et 2024.

Messieurs, je vous remercie de vous être rendus disponibles pour cette audition ouverte à la presse et retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale. Avant de vous laisser la parole pour un propos liminaire, je vous rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Gérard Dué et M. Pierre-Henri Dumont prêtent serment.)

M. Gérard Dué, maire de Croisilles. Le démantèlement de la jungle de Calais remonte à octobre 2016. À cette époque, le préfet recherchait un lieu d'accueil, tâche particulièrement complexe. Sachant que nous disposions d'un ancien Ehpad disponible, il nous a sollicités pour connaître notre position et nous avons alors donné un avis favorable. Il s'agissait, dans un premier temps, d'accueillir trente-cinq réfugiés au sein d'un CAO. Cependant, cette décision a immédiatement suscité de vives réactions auprès de l'opinion. Pendant une dizaine de jours, la situation fut très tendue. Il devenait impossible de circuler sur la place après 17 heures, tandis que des membres du Front national organisaient des pétitions et que des manifestations houleuses se tenaient. Au bout de deux à trois semaines, la situation s'est progressivement apaisée.

Les réfugiés sont ainsi arrivés en octobre 2016. Dans le cadre du CAO, ces personnes demeuraient un certain temps sur place, ce qui favorisait leur participation aux activités associatives. Les associations se sont fortement impliquées, créant un lien réel et fonctionnel. Par la suite, le dispositif a évolué en fonction des problématiques rencontrées à Calais. La capacité d'accueil est passée de trente-cinq à cinquante, puis à quatre-vingts, cent, jusqu'à atteindre aujourd'hui une autorisation de cent soixante-dix places. Nous accueillons actuellement cent trente réfugiés en moyenne, bien que ce nombre puisse varier selon la situation à Calais ou selon les conditions météorologiques.

Dans l'ensemble, la cohabitation se déroule convenablement, même si subsiste une crainte du réfugié parmi les habitants de la commune. Cette appréhension est d'autant plus sensible que l'établissement se situe au cœur du village, à proximité des écoles. Il est vrai qu'une population d'origines diverses circule désormais dans la commune, ce qui suscite parfois des réactions. Toutefois, ces personnes participent à la vie locale, notamment à travers des activités comme le football, sur un terrain que nous mettons à disposition.

Elles demeurent néanmoins dans une situation transitoire. Certains réfugiés, notamment des Soudanais arrivés en 2016, se sont installés durablement, ont acquis des logements et travaillent désormais au centre d'accueil et d'examen des situations

administratives (Caes). Une activité économique s'est ainsi développée autour de cette présence.

Malgré cela, la crainte de l'étranger persiste. Fort de mon expérience de maire, je veille quotidiennement à la situation, en lien constant avec l'association gestionnaire du centre. Les difficultés sont généralement mineures, mais chaque incident est rapidement attribué aux réfugiés, ce qui nécessite un travail constant d'explication. Enfin, je regrette l'absence d'un cadre permettant de les occuper légalement, car cette inactivité entretient les incompréhensions et les tensions.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Pierre-Henri Dumont, vous êtes maire d'une commune proche de Calais, mais par ailleurs, en tant que parlementaire, vous avez travaillé sur la situation qui découle des accords du Touquet.

M. Pierre-Henri Dumont, maire de Marck. Évidemment, nos deux témoignages sont totalement différents, puisque M. Dué est le maire d'une commune à l'intérieur des terres tandis que mon expérience est tournée prioritairement vers la situation sur le littoral. Comme vous avez sans doute pu l'entendre dans la bouche des sauveteurs en mer et des différents maires du littoral qui ont été auditionnés, notre priorité consiste à sauver des vies. En réalité, la position des maires a évolué au fil du temps. L'action menée sur ces territoires, confrontés depuis plusieurs années au phénomène migratoire, a profondément changé, notamment en raison de l'apparition des *small boats*.

Aujourd'hui, chacun a pleinement conscience que chaque départ d'un bateau en mer peut conduire à un drame. Les dernières semaines l'ont encore démontré dans le Boulonnais. Dès lors, la logique qui prévaut désormais, en tout cas pour ma part, consiste à tout mettre en œuvre pour empêcher les départs depuis la bande littorale dont j'ai la responsabilité, qui est aussi la plus proche du Royaume-Uni et donc la plus propice aux initiatives des passeurs. L'objectif est clair : il s'agit d'empêcher ces départs afin de sauver le maximum de vies humaines.

Je ne pense pas que les accords du Touquet soient à l'origine de la situation actuelle. Le camp de Sangatte existait entre 1999 et 2002, tandis que ces accords ont été signés en 2003 et appliqués en 2004. Ils n'ont donc pas créé ce phénomène. Simplement, le Calaisis constitue le territoire le plus proche géographiquement du Royaume-Uni, avec une barrière naturelle, la Manche, qui n'existe pas de la même manière sur d'autres routes migratoires. Pour atteindre le Royaume-Uni, il n'y a pas d'autre option que de traverser ce bras de mer.

Lorsque l'on se trouve à Calais, à Marck ou à Sangatte, les côtes britanniques sont visibles. Après avoir parcouru plusieurs milliers de kilomètres à pied, il est illusoire d'imaginer que les migrants renonceront alors qu'ils aperçoivent les falaises de Douvres. Il est évident que la solution ne se situe pas uniquement à Calais, même si le territoire en subit directement les conséquences, comme cela a été le cas avec le camp de Sangatte, la « jungle n° 1 », la « jungle n° 2 », et les différentes configurations qui ont suivi.

Aujourd'hui, les camps existent sous une forme plus sporadique. La doctrine partagée sur le littoral, notamment dans le Calaisis, repose sur l'absence de point de fixation. En effet, créer un tel point revient à offrir aux passeurs un vivier de personnes vulnérables, faciles à démarcher et à convaincre de risquer leur vie.

Enfin, la situation particulière de Marck illustre ces enjeux. Il s'agit d'un territoire au front de mer sauvage, partagé en partie avec l'association de chasse maritime du Calaisis. En période de chasse, une cohabitation délicate s'installe, avec des migrants traversant des zones fréquentées par des chasseurs de nuit. Il est alors essentiel d'éviter tout drame, ce qui renforce encore la nécessité d'une vigilance constante.

C'est précisément pour cette raison que l'action menée par la ville de Marck, depuis plusieurs années, consiste à éviter les départs depuis la côte. Nous avons la possibilité d'agir sans installer des barbelés sur le littoral, notamment grâce aux fonds Sandhurst, dont nous avons bénéficié à plusieurs reprises. Cela nous a permis, d'une part, de déployer des caméras dans le cadre du projet Terminus et, d'autre part, d'installer, il y a un peu plus d'un an, des barrières anti-passeurs sur les deux principaux accès situés à un ou deux kilomètres du littoral, sur la rampe-Paul, une rampe d'accès au terrain de chasse également utilisée par les passeurs. Ce dispositif, financé par les Britanniques dans le cadre de Sandhurst, a entraîné une diminution drastique des départs depuis notre littoral.

Cependant, comme je l'évoquais récemment avec le peloton de surveillance et d'intervention de la gendarmerie à Marck, nous faisons face à une évolution des modes de traversée, avec désormais près de 50 % de *taxi-boats*. Il s'agit de départs organisés depuis des zones plus éloignées, comme la Canche ou parfois la Normandie. Les embarcations, conduites par des réseaux structurés, peuvent naviguer pendant dix à dix-huit heures le long des côtes. Évoluant trop au large, elles échappent souvent à l'interception avant d'arriver à proximité de notre zone, où les migrants embarquent pour traverser.

L'objectif demeure néanmoins inchangé et consiste toujours à éviter les drames. Notre stratégie vise donc à empêcher les passeurs de mettre les bateaux à l'eau, en combinant barrières physiques et dispositifs de surveillance. Ce système n'est pas sans conséquence pour la population locale. Là où auparavant certaines tolérances existaient, l'accès est désormais strictement contrôlé : seuls les chasseurs, disposant d'un accès autorisé via un système téléphonique, peuvent franchir les barrières. Les autres usagers du littoral ne peuvent plus s'y garer, ce qui constitue une contrainte. Toutefois, cette restriction est compensée par la diminution notable des passages et des départs, réduisant ainsi les risques de drame.

Au fond, le cœur du sujet demeure la géographie. Le Calaisis est, de tout temps, un point de passage vers le Royaume-Uni. De Jules César à Napoléon, cette proximité avec la Manche a façonné l'histoire et cette réalité ne changera pas. Dans ce contexte, la question des contrôles juxtaposés est centrale. Les accords du Touquet reposent également sur une dimension économique. Depuis le protocole de Sangatte, qui organisait ces contrôles dans le tunnel et les gares jusqu'à leur extension aux ports de Calais, Dunkerque, Boulogne ou Dieppe, ces dispositifs sont essentiels.

En effet, l'infrastructure du port de Douvres, contrainte par son environnement, ne permettrait pas d'absorber les flux sans contrôles côté français. Or l'absence de flux entraînerait une perte considérable d'activité économique pour notre territoire. Le port et le tunnel constituent des piliers économiques majeurs pour le Calaisis, région déjà fragilisée sur le plan social et de l'emploi. Il est donc indispensable d'intégrer la dimension économique à toute réflexion sur ces enjeux. Je peux vous fournir des chiffres plus détaillés, si vous le souhaitez.

Sur le plan financier, il convient de rappeler que la commune de Marck dispose d'un budget global annuel de l'ordre de 15 millions d'euros, avec un budget d'investissement, en année normale, compris entre 2 et 3 millions d'euros. S'agissant des dépenses directement liées

à la question migratoire, celles-ci s'élèvent globalement à environ 1,2 million d'euros sur les dix dernières années, avec un reste à charge pour la commune d'environ 378 000 euros. Ce montant demeure relativement modéré, mais il s'accompagne de contraintes importantes.

Ainsi, certaines situations exigent une vigilance accrue. Par exemple, lorsqu'un bien immobilier est vacant, ce qui demeure rare à Marck compte tenu d'un faible taux de vacance et d'un marché dynamique, nous intervenons rapidement. Dans le cas d'une maison inoccupée ou d'un bien en succession non réglée, nous procédons d'abord à une sécurisation, notamment en murant les accès, avant même d'engager les discussions avec les héritiers. Cette démarche vise à éviter la constitution de points de fixation qui pourraient entraîner des situations complexes, notamment avec la présence de passeurs ou de leurs petites mains.

En ce qui concerne le dispositif Sandhurst, nous avons largement mobilisé les financements dans le cadre du projet Terminus. Toutefois, plusieurs difficultés subsistent. D'une part, les appels à projets ont été conçus sans réelle concertation avec les collectivités, ce qui conduit les communes à assumer des actions relevant normalement de l'État. Ainsi, la police municipale est régulièrement amenée à procéder à des évictions de migrants dans les zones d'activité, notamment à Transmarck, où la situation s'est fortement intensifiée ces derniers mois.

Les chiffres témoignent de cette évolution : 155 migrants évincés en 2023, 395 en 2024, 322 en 2025, et déjà 484 entre le 1^{er} janvier et le 30 avril 2026. Cette augmentation s'explique notamment par la sécurisation accrue des zones, financée par les Britanniques, qui limite les points d'entrée et conduit à une hausse des tentatives d'intrusion dans les camions. Ces interventions, sollicitées par les entreprises de la zone, ne font l'objet d'aucun financement spécifique de la part de l'État.

Par ailleurs, ces situations comportent des risques humains considérables. Des migrants tentent d'accéder aux poids lourds, parfois au péril de leur vie, ce qui a conduit à des accidents graves, voire mortels. Il est donc essentiel de maintenir un haut niveau de vigilance et de contrôle.

Enfin, s'agissant des caméras de surveillance, leur installation a été en grande partie financée par les fonds Sandhurst via le programme Terminus, ce qui constitue un dispositif efficace. Néanmoins, les coûts de fonctionnement ne sont pris en charge que pour une durée limitée de cinq ans, ce qui pose, à terme, la question de leur financement pérenne.

Les premières vagues de caméras que nous avons installées en 2023 dans le cadre de Terminus 1 nous permettent déjà d'anticiper que, dans deux ans, leur fonctionnement sera entièrement à notre charge. S'agissant des barrières anti-passeurs mises en place sur les accès au littoral, nous sommes également dans une logique de financement initial assuré, en grande partie, par les crédits britanniques, mais qui implique ensuite une contribution communale sur le différentiel. Au total, en cumulant les dépenses de vidéoprotection, les barrières anti-passeurs et la clôture d'une école intervenue après une intrusion en 2016, nous atteignons un montant global de 1 189 861,54 euros, incluant les fonds britanniques et le fonds de compensation pour la TVA, pour un reste à charge de 378 193 euros.

La répartition est d'environ 75 % pris en charge par les financements extérieurs et 25 % supportés par la commune, ce qui demeure raisonnable au regard des enjeux. En revanche, les dépenses de fonctionnement apparaissent plus complexes à évaluer et à assumer dans la durée. Le fonctionnement des caméras et celui des barrières sont pris en charge pour une période

limitée mais nous savons d'ores et déjà que ces coûts reviendront ensuite intégralement à la commune.

Par ailleurs, nous avons récemment procédé à l'installation de six caméras supplémentaires avant le 31 mars, dans le cadre du programme Terminus 2. Toutefois, il convient de souligner que ces dispositifs sont mis en œuvre sans réelle concertation avec les collectivités locales. À titre personnel, je n'ai pas été consulté sur les besoins spécifiques de la commune en matière d'utilisation des fonds Sandhurst.

Cette absence de concertation est d'autant plus problématique que notre territoire présente des caractéristiques particulières. Notre plage est très étendue, avec parfois un à deux kilomètres entre le rivage et la ligne d'eau. Or notre police municipale ne dispose que d'un équipement limité, notamment un Duster, peu adapté à une intervention sur le sable. Même les véhicules de la police nationale peuvent se retrouver ensablés, nécessitant l'intervention de tracteurs pour les dégager.

Dans ce contexte, il aurait été pertinent de financer, sur ces fonds, un véhicule spécifiquement adapté aux interventions sur le littoral. Initialement, la police municipale n'avait pas vocation à intervenir sur la plage, mais les contraintes opérationnelles actuelles l'y obligent régulièrement, notamment en l'absence d'autres forces disponibles. Ce besoin concret n'a pourtant pas été pris en compte.

Un second point doit être relevé concernant les fonds Sandhurst et les financements britanniques, qui tient aux modalités des appels à projets, dans des délais particulièrement courts. La dernière fois, nous avons reçu un appel à projets au mois d'août 2025, mais nous ne disposons que d'une seule semaine pour y répondre. Dans ces conditions, nous mobilisons immédiatement les projets que nous avons en réserve, mais nous devons composer avec une liste de dépenses finançables relativement restreinte, dans laquelle il est nécessaire de s'inscrire. Par ailleurs, nous n'obtenons jamais de retour détaillé sur l'instruction des dossiers : lorsque le projet est accepté, l'information nous est communiquée, mais lorsqu'il est refusé, aucune explication n'est fournie.

Ces délais apparaissent donc extrêmement contraints. Le délai habituel est d'environ un mois, ce qui rend difficile la constitution des dossiers complets et l'obtention des devis nécessaires. À cela s'ajoute le fait que les autorités britanniques se montrent très exigeantes quant aux installations. En effet, dès lors qu'un projet est financé, il doit impérativement être installé et opérationnel au plus tard le 31 mars. Des contrôles sur site sont alors réalisés afin de vérifier la conformité des réalisations.

En contrepartie, les financements sont versés sans difficulté, avec une grande fiabilité. Toutefois, cette exigence implique que les communes disposent de services suffisamment structurés pour répondre à ces contraintes. Le fait que Marck soit une commune de taille moyenne, avec environ 11 000 habitants et une position importante sur le territoire, permet précisément de mobiliser cette ingénierie. Cette capacité à monter des dossiers rapidement et efficacement n'est pas nécessairement partagée par l'ensemble des collectivités.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Dué, pouvez-vous nous faire part à votre tour des coûts engendrés par votre situation et des sommes qui vous sont versées par l'État, à titre de compensation ?

Nous souhaitons également connaître la manière dont s'articule l'action municipale avec les associations présentes sur le terrain. Pouvez-vous nous présenter les principaux impacts pour les habitants et pour les acteurs économiques locaux ? Ensuite, comment qualifieriez-vous vos relations avec les services de l'État dans cette gestion de la situation ? Sont-elles permanentes et satisfaisantes ?

Monsieur Dumont, comment vous coordonnez-vous avec les autres maires du littoral qui sont confrontés à des préoccupations similaires aux vôtres ?

M. Gérard Dué. Nous avons dû nous résoudre, pour répondre à l'inquiétude des personnes, à installer des caméras, ce que je ne souhaitais pas nécessairement au départ. Toutefois, face aux manifestations, cette décision s'est imposée. Dernièrement encore, le 12 avril, une manifestation de la Nouvelle Droite s'est tenue un samedi matin ; et il n'est jamais agréable, pour un village comme le nôtre, de voir une vingtaine de personnes manifester avec des fumigènes et proférer des insultes. Nous avons donc installé ces dispositifs avec le soutien de l'État, ce qui représente un investissement d'environ 50 000 euros.

À cela s'ajoute un coût de fonctionnement mensuel estimé entre 1 500 euros et 2 000 euros, lié notamment à l'intervention de notre personnel. En effet, nous devons faire face à des usages qui ne correspondent pas aux habitudes locales, comme les feux de camp allumés dans la plaine ou les bosquets. Il faut alors intervenir pour nettoyer, enlever les déchets, et vérifier régulièrement les zones signalées par les habitants. Nos agents se rendent ainsi sur les chemins ou les sentiers concernés afin de constater et d'agir rapidement.

Par ailleurs, des difficultés sont apparues en matière de transport. Il arrive que, le matin, des groupes d'une trentaine de personnes repartent simultanément, ce qui peut saturer les bus scolaires. Nous avons donc dû nous accorder avec la régie de transports, afin de prévoir le passage de deux bus en même temps, permettant d'absorber ces flux, notamment vers Arras. Ce type de situation peut perturber les habitants, notamment lorsque les élèves ne peuvent plus monter dans les bus.

Nous rencontrons également des tensions ponctuelles quant à l'usage des équipements sportifs. Il faut parfois intervenir pour réguler la présence de groupes sur les terrains ou éviter des accès non autorisés. Même si ces situations demeurent occasionnelles, elles peuvent être mal perçues par la population.

Lors du passage du président Macron, il avait été évoqué la possibilité d'un soutien financier aux collectivités rurales accueillant ces centres, mais cette mesure n'a pas été concrétisée. Aujourd'hui, nous maintenons un lien régulier avec la préfecture et gérons au quotidien la présence moyenne de 130 réfugiés, avec des variations selon les conditions météorologiques à Calais.

Globalement, la situation reste maîtrisée, mais il subsiste un besoin d'information auprès de la population. Beaucoup pensent que ces personnes sont largement aidées, alors qu'elles disposent de moyens très limités. Il serait utile d'expliquer leur situation et de rappeler qu'elles ne sont pas autorisées à travailler, ce qui alimente les incompréhensions, alors même que des entreprises locales font état de besoins de main-d'œuvre.

M. Pierre-Henri Dumont. S'agissant de la question du coût pour la commune, il faut comprendre que, pour une collectivité d'une taille comme la nôtre, légèrement plus importante que celle de Croisilles, les coûts de fonctionnement demeurent relativement dilués. Toutefois,

certaines dépenses s'inscrivent dans des logiques plus complexes. Ainsi, lorsque nous mettons en place un réseau de vidéoprotection, indépendamment des dispositifs Sandhurst et du programme Terminus, ces équipements relèvent en réalité du financement municipal. Par exemple, lorsque nos caméras captent de nuit des véhicules immatriculés à l'étranger, lourdement chargés et se dirigeant vers le littoral, les images issues de notre réseau peuvent être réquisitionnées par la police nationale. Elles contribuent alors aux enquêtes, notamment pour identifier des filières ou des réseaux de passeurs. Il existe donc une forme d'imbrication entre les usages locaux et les enjeux nationaux.

En 2020, nous avons précisément évalué le coût des ressources humaines liées à ce phénomène migratoire. Cette estimation, très rigoureuse, s'élevait à 21 993,26 euros, comprenant notamment la part d'activité de la police municipale liée aux évictions, à la surveillance et à l'exploitation des images, ainsi que l'intervention des services techniques pour le nettoyage des plages. Un courrier avait été adressé au ministre de l'intérieur le 24 septembre 2020, cosigné par le maire de l'époque et moi-même en tant que député, afin d'obtenir une prise en charge, même partielle, de ces dépenses de fonctionnement. Nous n'avons jamais reçu de réponse, ce qui demeure problématique.

Par la suite, la question du ramassage des déchets sur le littoral a été intégrée au dispositif britannique, à travers l'intervention de l'association Environnement et Solidarité, mandatée par la préfecture. Ce ramassage concerne des déchets variés, tels que des emballages de repas, des vêtements, des sacs de couchage ou encore des embarcations endommagées. Cette prise en charge a permis de soulager la commune, mais les volumes collectés restent significatifs : 10,13 tonnes en 2023 ; 23,59 tonnes en 2024 ; 25,87 tonnes en 2025 ; et 5,08 tonnes sur les quatre premiers mois de 2026. La diminution de ce tonnage doit être mise en relation avec l'explosion de la technique des *taxi-boats*.

Enfin, au-delà de ces aspects matériels, la question de l'impact économique local demeure centrale, notamment en termes d'image du territoire. La présence passée de la jungle a durablement marqué les perceptions extérieures. Restaurer une image de marque du territoire constitue un travail de long terme, visant à rappeler que, si la proximité avec le Royaume-Uni constitue une contrainte migratoire, elle représente également un atout économique majeur. Toutefois, cet équilibre repose sur un travail de très longue haleine, susceptible d'être remis en cause si, demain, une jungle venait à se reconstituer. C'est précisément la raison pour laquelle la lutte contre les points de fixation demeure centrale.

S'agissant des relations avec les services de l'État, il faut reconnaître qu'elles varient selon les niveaux. Au niveau local, avec la sous-préfète et ses prédécesseurs, nous bénéficions d'une coopération étroite, efficace et constructive, tant avec la sous-préfecture qu'avec la préfecture. En revanche, lorsque l'on s'élève dans la hiérarchie administrative, notamment au niveau ministériel, il apparaît clairement que nous ne constituons pas une priorité, ce que nous comprenons, sans pour autant que cela atténue le caractère persistant du problème.

Nous devons trouver un point d'équilibre délicat entre deux impératifs. Il s'agit d'une part de préserver l'image du territoire, car insister excessivement sur la problématique migratoire peut dissuader les entreprises de s'implanter dans une zone déjà marquée par la désindustrialisation, même si des améliorations économiques sont visibles. D'autre part, il est tout autant essentiel de ne pas minimiser la situation, au risque que l'État considère que le problème s'atténue ou disparaît. Cette tension permanente explique les prises de parole régulières, parfois sous forme de « coups de gueule », visant à remettre le sujet au cœur de l'actualité.

L'exemple récent de la visite du ministre Nuñez est à cet égard révélateur. Informée la veille pour le lendemain, la maire de Calais n'a pas eu la possibilité de se préparer ou même de participer pleinement à cet échange. De surcroît, bien qu'étant en poste depuis plusieurs mois, et contrairement à ses prédécesseurs, le ministre n'a toujours pas reçu les maires du littoral, pourtant organisés en collectif. Cette absence de dialogue nourrit un sentiment de frustration et traduit une forme de déconnexion entre le niveau national et les réalités locales.

Par ailleurs, l'organisation du littoral repose sur un maillage très dense en matière de transports. L'autoroute A16 structure les déplacements sur tout le littoral, tandis que la ligne ferroviaire reliant Dunkerque à Calais joue un rôle essentiel, notamment dans le contexte de la réindustrialisation du Dunkerquois. Cependant, cette ligne, encore limitée à une voie et peu régulière, est également utilisée par des migrants, qui adaptent leurs déplacements en fonction de la pression exercée sur les différents points du territoire. Les réseaux de passeurs font preuve d'une grande capacité d'adaptation, identifiant quotidiennement les zones les moins surveillées, qu'il s'agisse des départs de *small boats* ou des points d'attente des *taxi-boats* en mer.

Dans ce contexte, tout relâchement de la vigilance entraîne rapidement une recrudescence des départs. Cette réalité a des conséquences directes sur les projets d'aménagement locaux. À Marck, par exemple, la création d'une halte ferroviaire sur la ligne Calais-Dunkerque est actuellement freinée. Tant que des camps subsistent à proximité, une telle infrastructure risquerait en effet de faciliter les déplacements de migrants à travers la commune, ce qui ne rassurerait pas la population. Cette situation illustre l'impact concret de la problématique migratoire sur la décarbonation, la réindustrialisation du Dunkerquois et le développement résidentiel du territoire.

Ainsi, alors même que nous encourageons la construction de logements et l'installation de nouveaux habitants, notamment pour accompagner le développement d'industries comme celles des batteries, l'absence de solution globale nous conduit à freiner certains projets structurants. Cela souligne la nécessité d'une prise en compte plus forte de ces enjeux à l'échelle nationale.

Aujourd'hui, il est quand même dommage qu'un projet de cette nature, qui s'inscrit pleinement dans l'air du temps et qui est important pour le développement du territoire, ne puisse pas aboutir en raison de différences de vision entre les maires du littoral. Certains territoires connaissent la présence de camps et n'appliquent pas la même logique de « zéro point de fixation » que celle que nous défendons, alors même que nous subissons des impacts dans les transports, notamment sur les bus reliant le Nord au Calais, le TER, et d'autres infrastructures.

La relation avec l'État s'effectue dans les deux sens ; de la mairie vers l'État, mais également de l'État vers la mairie. Ainsi, il arrive que la préfecture ou la sous-préfecture nous demande de réaliser des aménagements qu'elle ne peut pas prendre en charge directement, afin de limiter les effets négatifs liés à la situation migratoire. Par exemple, lors du démantèlement d'un camp dans la zone Transmarck-Turquerie, l'État nous a demandé de créer un merlon, c'est-à-dire une douve et un talus, pour empêcher l'accès à certains points de distribution des associations et éviter la reconstitution d'un point de fixation. Nous avons pris en charge ces travaux, avec un accompagnement indirect à travers d'autres financements de type dotation d'équipement des territoires ruraux (DETR) ou dotation de soutien à l'investissement local (DSIL). De la même manière, l'État nous a incités à installer des barrières anti-passeurs, que nous avons financées sans compensation intégrale. Nous conduisons ces actions dans l'intérêt général.

Un dernier point concernant les distributions de repas : elles doivent impérativement être encadrées. Les distributions sauvages, non organisées, favorisent la reconstitution de camps et aggravent les difficultés. Dans notre logique de « zéro point de fixation », la distribution doit exister, mais dans un cadre sécurisé et structuré. À défaut, elle génère davantage de problèmes qu'elle n'en résout.

M. le président Sébastien Huyghe. Quels changements avez-vous perçus depuis le Brexit ?

M. Gérard Dué. Dans notre commune, le Brexit n'a pas engendré de changements majeurs. Par ailleurs, j'ai oublié de préciser que pendant deux années de suite, des réservistes de gendarmerie ont circulé à vélo dans la commune pendant quatre mois. Cette action, qui contribuait à rassurer la population, a malheureusement été supprimée depuis deux ans. Pourquoi n'est-il pas possible de disposer d'une présence de réservistes à temps plein ? De mai en septembre, leur absence est préjudiciable pour la commune.

M. Pierre-Henri Dumont. Je ne suis pas certain qu'il y ait eu un impact concret du Brexit, même si quelques effets peuvent être observés. Les premiers sont d'ordre juridique. Avec la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne, celui-ci est sorti du règlement Dublin et ne peut plus procéder aux renvois de migrants entrés illégalement vers leur pays de première entrée sur cette base. Cela pose notamment une difficulté majeure concernant les mineurs. En effet, le règlement Dublin comportait des dispositions protectrices très strictes pour les mineurs, en particulier lorsqu'ils avaient des membres de leur famille dans un autre État. Certains pouvaient ainsi rejoindre légalement un proche au Royaume-Uni sans passer par des réseaux de passeurs ni recourir aux *small boats*.

Depuis le Brexit, cette possibilité s'est fortement réduite, voire a disparu, rendant les parcours beaucoup plus complexes, en particulier pour les mineurs non accompagnés. Il en résulte des situations particulièrement préoccupantes, où des enfants très jeunes se retrouvent contraints d'emprunter des routes dangereuses pour rejoindre leur famille. Cette évolution appelle, à mon sens, une réponse internationale spécifique afin de rétablir des mécanismes adaptés à ces situations.

Par ailleurs, le Royaume-Uni adopte une position ambivalente. D'un côté, le pays a besoin de main-d'œuvre migrante dans certains secteurs, ce qui est une réalité économique, même si elle est peu mise en avant. De l'autre, le discours officiel demeure particulièrement ferme, avec une volonté affichée de limiter les entrées illégales.

Au-delà des aspects juridiques, le Brexit a également produit des effets indirects d'ordre informel. Les réseaux de passeurs ont su exploiter le contexte, en diffusant l'idée selon laquelle il devenait urgent de traverser la Manche avant un durcissement supposé des conditions d'accès. Ce message a pu conduire à une augmentation des tarifs et à une intensification des passages, y compris dans des conditions météorologiques défavorables. Ce mécanisme, bien connu, consiste à renforcer la perception des difficultés pour accroître la demande et justifier des pratiques plus risquées.

En somme, même si l'impact direct du Brexit demeure difficile à mesurer précisément, il a vraisemblablement contribué à créer un contexte favorable à une augmentation des traversées dangereuses, au détriment des personnes concernées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Dué, de quelle manière l'ouverture du CAO a-t-elle été accueillie par la population de votre commune ? Existe-t-il des liens entre les exilés du CAO, même si leur présence est parfois de courte durée, et les habitants de la ville ou les structures locales ? Estimez-vous que l'État vous accompagne suffisamment dans la réalisation de ce projet et, dans le cas contraire, avez-vous des demandes particulières à formuler à son égard ?

Monsieur Dumont, êtes-vous parfois sollicité dans le cadre du protocole post-naufage, notamment depuis les événements survenus il y a quelques années au large des plages de Marck ? Dans ces situations, quelle réponse la commune apporte-t-elle ? Par ailleurs, vous savez bien que la stratégie que vous mettez en œuvre peut conduire à un déplacement des flux vers d'autres territoires. Comment gérez-vous cette coordination avec vos collègues maires du littoral ? Enfin, vous aviez évoqué par le passé la question du rétablissement du délit de séjour irrégulier sur la bande littorale, que j'estime tonitruante, voire inconstitutionnelle. Continuez-vous de défendre de cette position aujourd'hui ?

M. Gérard Dué. Sur la commune de Croisilles, la situation a été très difficile au départ, marquée par des manifestations pendant une dizaine de jours. La première semaine, environ 200 personnes se réunissaient chaque jour. Cette opposition a marqué les esprits, et même si la situation s'est apaisée, il subsiste encore aujourd'hui des personnes qui restent opposées à la municipalité en raison de cet accueil.

Dans les premières années, lorsque le dispositif était un CAO, les personnes restaient un certain temps, parfois un an, ce qui a permis de nouer des relations. Les associations se sont impliquées, des liens se sont créés, et certains perdurent encore aujourd'hui, notamment avec d'anciens accueillis installés dans la région. Désormais, compte tenu du fonctionnement en structures temporaires, les séjours sont plus courts, de trois semaines à un mois, ce qui rend ces échanges plus difficiles, même s'il subsiste un noyau d'acteurs très engagés. Par exemple, l'un de mes adjoints vient dispenser des cours de français.

Toutefois, il manque des moyens, notamment des équipements adaptés pour occuper les personnes, comme des installations sportives ou des espaces dédiés. La commune met à disposition ce qu'elle peut, comme la salle polyvalente, mais cela reste insuffisant. L'accompagnement financier de l'État apparaît limité au regard de l'évolution des effectifs, passés de trente-cinq à des niveaux bien supérieurs.

Enfin, malgré une gestion quotidienne attentive, les inquiétudes persistent au sein de la population. Elles se manifestent par des plaintes ou des perceptions parfois infondées et témoignent d'une crainte persistante de l'étranger, même si la situation, dans les faits, demeure globalement maîtrisée.

M. Pierre-Henri Dumont. S'agissant des sollicitations lors des protocoles post-naufage, nous sommes en réalité un peu moins concernés à Marck, dans la mesure où nous ne disposons pas de port. La Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) intervient généralement dans les ports dotés d'infrastructures adaptées, comme Calais, Boulogne ou Dunkerque, où les débarquements ont lieu. Pour notre part, la problématique se pose davantage en amont, lorsque des embarcations se renversent à quelques mètres du rivage ou lorsqu'elles sont interceptées avec leurs occupants, parfois à bord de *small boats* crevés.

Dans ces situations, nous intervenons comme nous le pouvons, avec les moyens dont nous disposons. Nous n'avons pas été sollicités pour ouvrir des gymnases. Cependant, il arrive

que des situations se présentent de manière imprévue. Je me souviens notamment qu'une gérante de bar m'a alerté de la présence de migrants dans la commune. Il s'agissait d'une embarcation renversée dans le hameau des Hemmes de Marck. Les personnes concernées s'étaient réfugiées dans une église afin de se réchauffer. Je me suis alors rendu sur place, nous leur avons offert la possibilité de recharger leurs téléphones et de se réchauffer, tout en restant en lien avec les forces de l'ordre. La police ne souhaitant pas intervenir immédiatement, nous avons identifié un ou deux responsables au sein du groupe et organisé une évacuation progressive et apaisée quelques heures plus tard, après qu'ils ont pu se reposer, sécher leurs vêtements et reprendre des forces.

Il n'existe pas, à ce stade, de protocole strictement défini pour ces situations, car nous ne sommes pas directement impliqués dans les débarquements. Néanmoins, des spécificités locales rendent la gestion plus complexe. Ainsi, dans certains cas, la police ne peut intervenir tant que les migrants se contentent de marcher, ce qui crée des scènes singulières où des groupes de cinquante à cent personnes traversent le hameau, encadrés par les forces de l'ordre, en direction de la plage. Cette situation, bien que légale dans son cadre actuel, peut être difficilement compréhensible pour les habitants.

La dispersion des flux migratoires le long du littoral constitue un enjeu majeur. Cette réalité appelle une coordination étroite entre les maires. Les stratégies diffèrent ; certains territoires acceptent la présence de camps, tandis que d'autres, comme le nôtre, privilégient une politique d'absence de points de fixation. Je n'ai pas à donner de consignes aux maires, chacun fait ce qu'il veut et en répond en conscience à ses habitants. Pour ma part, je ne veux pas de camps qui verraient des Kurdes échanger des tirs de kalashnikov, comme cela est déjà arrivé.

Madame la rapporteure, je suis en effet convaincu de l'utilité du délit de séjour irrégulier. Lorsqu'une personne a parcouru plusieurs milliers de kilomètres et atteint le littoral, il est déjà trop tard pour espérer la dissuader de traverser. La proximité visuelle du Royaume-Uni constitue un facteur déterminant, et tout est mis en œuvre pour tenter la traversée, quel qu'en soit le coût ou le risque. La seule solution, à mes yeux, consiste donc à rétablir le délit de séjour irrégulier sur la bande littorale. Nous disposons déjà d'un dispositif qui, sans être identique, en reprend certains contours, notamment dans le domaine douanier. Il existe en effet une possibilité de contrôle des coffres de véhicules dans une zone littorale spécifique, dispositif que j'avais introduit dans la loi immigration portée par Gérard Darmanin à l'époque, et qui n'a pas été censuré par le Conseil constitutionnel. Ce mécanisme permet au moins de vérifier les accès, d'identifier la présence éventuelle de matériel lié aux *small boats* et d'exercer un contrôle minimal.

Dans cette logique, si l'on souhaite instaurer une véritable interdiction d'accès au littoral, il apparaît nécessaire de réintroduire ce délit. Nous avons d'ailleurs obtenu un engagement en ce sens de la part du Premier ministre Barnier, qui s'était exprimé en faveur de cette réintroduction. Malheureusement, la censure de son gouvernement a interrompu ce processus, et ce sujet n'a pas été repris depuis. Cette conviction dépasse ma seule position personnelle ; elle est portée collectivement par les maires du littoral, en particulier par Natacha Bouchart.

Il convient également de se pencher sur la question de l'étalement de la misère le long du littoral, en se demandant ce qu'il adviendrait si cette stratégie n'était pas mise en œuvre. L'expérience démontre que l'absence de dispersion conduit à la formation de camps, dont nous connaissons les conséquences. À Marck comme à Calais, nous avons vécu ces situations, notamment avec la jungle de 2016, située à proximité immédiate de notre territoire, et qui a

profondément marqué les esprits. Nous ne souhaitons en aucun cas revivre une telle situation, qui a traumatisé tous les riverains.

La question des accords du Touquet mérite d'être examinée avec lucidité. Certains évoquent la dénonciation des accords comme une solution, mais une telle proposition apparaît à la fois simpliste et inefficace. La suppression de ces accords ne ferait pas disparaître la Manche, ni la nécessité de la traverser. Elle risquerait, au contraire, d'accentuer les tensions, de provoquer des pratiques de refoulement et d'entraîner une augmentation des drames. J'irai même plus loin : vouloir dénoncer les accords du Touquet me semble constituer une approche extrêmement populiste, mais qui n'apporte en réalité aucune solution concrète. Plus la barrière naturelle, géographique, est forte, plus les passeurs prospèrent, comme le montre aussi l'exemple de la mer Égée.

M. Marc de Fleurian (RN). Je tiens à saluer, comme vous, monsieur le maire de Marck-en-Calais, le calme, la patience et la résilience des habitants de notre territoire, qui traduisent systématiquement leur volonté de mettre fin à cette situation et à cette crise migratoire de manière pacifique, lors des différentes échéances électorales, et qui, en ce domaine, sont absolument admirables.

Je voudrais revenir, monsieur Dumont, sur les moyens que vous utilisez au quotidien pour limiter l'impact de la crise migratoire sur les habitants de votre commune. Vous avez évoqué les barrières anti-passeurs sur la rampe-Paul, destinées à limiter les flux et l'accès aux plages, ainsi que le travail législatif que vous avez conduit avec votre amendement permettant la fouille des coffres en cas de suspicion de trafic d'êtres humains. Vous avez aussi évoqué le rétablissement du délit de séjour irrégulier.

Cette proposition revient régulièrement dans le débat public, où l'on convient de la nécessité de passer par une modification constitutionnelle pour en permettre l'application. Je souhaiterais connaître votre appréciation sur ce point, en tenant compte du fait que, si cet élément venait à manquer, l'efficacité globale du dispositif resterait limitée, car les barrières anti-passeurs, si utiles soient-elles, sont régulièrement contournées ou doivent être renforcées.

Dans le même esprit, d'autres collectivités, comme celle de Calais, mettent en œuvre des stratégies comparables visant à empêcher les points de fixation à proximité des zones résidentielles. Je souhaiterais donc recueillir votre analyse sur la cohérence de cet ensemble d'actions.

Par ailleurs, monsieur Dué, vous avez évoqué votre expérience de longue date dans l'accueil, d'abord avec les CAO puis avec les Caes, dans votre commune. Vous soulignez que, malgré dix années de présence, une forme de réticence persiste. Comment expliquez-vous qu'au bout de dix ans, le vivre-ensemble, la découverte de l'autre, n'aient pas permis de dissiper totalement ces inquiétudes ? J'observe que vous avez derrière vous le portrait de François Mitterrand dans votre bureau. Or, en 1989, celui-ci disait qu'en matière d'immigration, un seuil de tolérance avait été atteint.

M. Gérard Dué. Ce sont des thèmes que vos collègues, omniprésents dans les médias, ne cessent d'aborder. Pour ma part, je comprends que ces personnes n'ont pas parcouru 8 000 kilomètres pour qu'on les rejette et que s'ils partent de chez eux, il existe certainement des raisons, peut-être liées à notre histoire, à nos responsabilités passées. En outre, quand on évoque cette idée de seuil, il faut aussi regarder l'histoire de notre propre région, où des populations venues de Pologne, d'Espagne, du Portugal se sont installées pour travailler dans le bassin

minier. Pourtant, on constate encore aujourd'hui des réactions de rejet, y compris à leur rencontre. Cela existe encore, même après cinquante ans.

Dans le même temps, d'autres personnes, de couleurs différentes, se sont intégrées parfaitement, et j'en suis témoin dans la vie quotidienne, notamment à l'école, où les enfants ne font pas de différence. Cette opposition persiste néanmoins, alimentée par les réseaux sociaux et certains médias.

Aujourd'hui, on entend rarement des discours qui mettent en avant ce que l'immigration peut apporter. Malgré les discours de ses dirigeants, l'Italie est par exemple heureuse d'accueillir 500 000 immigrés pour faire marcher son économie. En région parisienne, si l'on enlevait tous les immigrés, vous ne pourriez plus circuler, vous ne pourriez plus marcher sur les trottoirs, vous ne pourriez plus aller dans les brasseries.

Dans nos communes, nous fournissons des efforts pour favoriser leur intégration. Par exemple, deux familles ont acheté sur la commune et y vivent très bien. Quand des personnes s'installent durablement et travaillent, elles sont acceptées. Mais il demeure une crainte, alimentée par certains réseaux sociaux et médias, plus que par la réalité, qui rend ce processus plus difficile qu'il ne devrait l'être.

M. Pierre-Henri Dumont. S'agissant des moyens que nous employons sur la commune, il faut d'abord rappeler les investissements réalisés par la mairie. La barrière anti-passeurs fonctionne plutôt bien. On constate une très forte baisse des départs depuis la plage des Hemmes de Marck, alors qu'auparavant c'était un spot très important, à tel point que le ministre Darmanin était venu présenter sur place les moyens d'interception, notamment les drones et les dispositifs déployés par les forces de police et de gendarmerie, avec l'appui des réservistes financés par les fonds britanniques dans le cadre de Sandhurst.

Ces barrières fonctionnent, car en interdisant l'accès des véhicules et en imposant plusieurs kilomètres de marche, elles rendent l'acheminement des embarcations beaucoup plus difficile. Cependant, l'essor des *taxi-boats* crée un vide juridique. Ces embarcations partent parfois de la Normandie et naviguent pendant plusieurs heures, sans pouvoir être interceptées en amont, ce qui pose un problème opérationnel majeur.

Par ailleurs, nous avons développé un réseau dense de caméras de vidéoprotection, notamment avec le programme Terminus, financé en partie par les fonds Sandhurst. Ce système est relié à notre centre de supervision urbain (CSU), ainsi qu'à la police nationale, à Arras, ce qui permet un partage d'informations en temps réel et *a posteriori* dans le cadre d'enquêtes. Nous poursuivons également le déploiement de la police municipale et de ces outils.

Dans ce cadre, nous avons engagé une réflexion sur l'armement de la police municipale, compte tenu des interventions conjointes avec la police nationale. Cela fera l'objet d'un référendum local le 4 octobre prochain, car il s'agit de garantir la sécurité des agents qui interviennent sur le terrain.

Enfin, sur le plan juridique, la question dépasse l'échelle locale. Les limites actuelles du cadre législatif et constitutionnel sont évidentes, notamment en matière d'identification et d'application des procédures existantes. La loi de 2023 a été largement censurée par le Conseil constitutionnel, certains articles au titre des cavaliers législatifs, d'autres sur le fond, en particulier concernant la prise d'empreintes des migrants.

Vous connaissez mon appartenance à la formation politique Les Républicains, à laquelle je suis restée fidèle, contrairement à d'autres, depuis mes 16 ans, sous ses différentes appellations successives. La question de la primauté du droit national sur le droit européen devra nécessairement se poser. Je suis favorable à une révision du cadre constitutionnel, afin de promouvoir le rétablissement du délit de séjour irrégulier, en compagnie des maires du littoral.

M. Gérard Dué. Monsieur de Fleurian, les propos du président Mitterrand que vous avez évoqués datent d'une époque bien différente, où le taux de chômage était plus élevé. Je peux vous garantir que dans ma commune, nous connaissons le plein-emploi.

Ensuite, vous me demandez pourquoi une partie de la population demeure réfractaire. Je me bornerai à rappeler qu'un député de votre parti est venu se faire photographier devant le centre, avant de raconter des histoires sur les réseaux sociaux. En l'espèce, votre collègue attise les discordes inutiles. Balayez devant votre porte et tout ira mieux, afin que la population accepte des personnes qui font face à une situation de souffrance.

M. le président Sébastien Huyghe. N'alimentons pas inutilement les polémiques politiciennes au sein de cette commission d'enquête. En l'occurrence, il s'agissait de connaître la réaction de la population à l'égard du CAO. Chacun porte ses convictions politiques, mais je ne voudrais pas que nous dérapions dans un débat qui n'est pas l'objet de cette commission.

Mme Stella Dupont (NI). Permettez-moi en préambule de réagir aux propos de M. Dumont ainsi que de M. de Fleurian. L'instrumentalisation évoquée par M. le maire Dué constitue une réalité.

Monsieur Dumont, vous avez qualifié ceux qui souhaitent remettre en cause les accords du Touquet de populistes. Mais ces accords existent depuis fort longtemps et, l'année dernière, 40 000 personnes ont traversé la mer pour rejoindre le Royaume-Uni. De fait, force est de constater que les moyens mis en place par l'État français et par le Royaume-Uni ne font pas leurs preuves et qu'il est donc légitime de s'interroger sur la pertinence de ces accords. Pour ma part, je considère qu'ils méritent d'être revus en profondeur.

Quand vous évoquez le fait que les dénoncer induirait un *pushback* de la part du Royaume-Uni, vous savez qu'il s'agit d'une pratique illégale. Certes, il existe déjà des pratiques qui s'écartent du droit, notamment lorsqu'on refuse aux mineurs le droit de rejoindre leurs familles. Mais il faut espérer que le Royaume-Uni n'irait pas jusqu'à remettre en cause les règles du droit international maritime en repoussant des embarcations vers les côtes françaises. Le nombre des passages, conjugué au cadre juridique international existant en matière maritime, justifie pleinement que l'on se pose la question d'une dénonciation et d'une révision de ces accords.

La question que je souhaite vous poser porte sur les différences de pratiques entre le département du Nord et celui du Pas-de-Calais. Au-delà de l'histoire des dispositifs, comment expliquez-vous ces écarts ? Surtout, constatez-vous des conséquences concrètes de ces écarts de politique publique sur vos communes respectives ?

M. le président Sébastien Huyghe. Je rappelle que la commune de Croisilles est située loin du littoral. En conséquence, M. Dué ne connaît pas forcément les différences de pratique sur le littoral, selon qu'il s'agisse du département du Nord ou du Pas-de-Calais. Par ailleurs, votre question concerne-t-elle l'échelon départemental ou communal ?

Mme Stella Dupont (NI). Vous avez raison de me demander plus de précisions. Je parle de la politique de l'État. Dans le Pas-de-Calais, des marchés publics sont passés avec des acteurs associatifs, par exemple pour assurer la distribution de repas de façon encadrée, voire proposer des hébergements. On ne retrouve pas de tels dispositifs dans le Dunkerquois. J'imagine que des effets doivent s'en ressentir, en matière de flux.

M. Pierre-Henri Dumont. Je n'ai pas une connaissance précise du nombre de personnes présentes dans les camps du Dunkerquois qui viendraient aux distributions organisées à Calais ou dans le Calaisis. Il est probable que ce phénomène existe, mais il s'agit vraisemblablement de situations marginales. Il faut rappeler que le littoral constitue un territoire extrêmement maillé et dense du point de vue des transports, ce qui facilite fortement les déplacements entre Dunkerque, Calais et Boulogne. Cette accessibilité, qui constitue un atout économique certain, génère également des effets induits dans le contexte migratoire.

S'agissant des distributions alimentaires, je considère que le fait qu'elles soient encadrées par une association comme La Vie Active, agissant en qualité d'opérateur de l'État, constitue un dispositif pertinent. Lorsqu'elles sont organisées dans des lieux adaptés, permettant un minimum d'hygiène, la possibilité de se laver les mains, de se reposer et de consommer une boisson chaude, cela apparaît nettement préférable à des distributions effectuées dans des conditions précaires. Ce cadre permet en outre à d'autres acteurs institutionnels, comme l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii), d'intervenir pour informer les personnes de leurs droits, notamment sur la possibilité de demander l'asile en France, lorsque cela est applicable.

Toutefois, cette organisation doit s'accompagner de précautions. Ces distributions doivent être situées en dehors des zones d'habitation et à proximité des axes de circulation. De plus, il me semble indispensable qu'elles s'accompagnent d'un encadrement strict afin d'éviter la coexistence avec des distributions dites « sauvages », organisées par des associations non agréées, souvent extérieures au territoire, voire étrangères. Certaines, notamment britanniques, sollicitent des financements participatifs en exploitant la misère et peuvent, dans certains cas, encourager les migrants à tenter la traversée plutôt qu'à engager des démarches en France. De fait, certaines associations, principalement étrangères et surtout britanniques, viennent sur le territoire et y effectuent un travail néfaste par rapport à celui des opérateurs de l'État.

Ce phénomène pose une réelle difficulté. Il alimente également une dynamique de constitution ou d'extension de campements, en renforçant leur attractivité. Ainsi se pose la question classique de savoir si ce sont les distributions qui créent les camps ou l'inverse. À mon sens, les distributions sauvages de repas, non encadrées, tendent à renforcer les campements existants et à en susciter de nouveaux.

Dans ce contexte, une harmonisation des pratiques à l'échelle du littoral apparaît nécessaire, qu'il s'agisse des distributions alimentaires, des conditions sanitaires ou de la gestion des points de fixation. En effet, les disparités entre communes ont des effets directs. Lorsque des camps existent à Grande-Synthe ou à Loon-Plage, cela se traduit concrètement par des déplacements rapides de migrants vers d'autres zones, notamment vers nos plages, en l'espace de quelques dizaines de minutes.

Enfin, s'agissant des accords du Touquet, je ne dis pas que leur dénonciation est une position populiste, mais qu'il est facile de l'affirmer sans proposer de solution concrète. À mon sens, le problème demeure avant tout géographique. La présence de la Manche constitue une contrainte structurelle, qui ne disparaîtra pas avec la remise en cause de ces accords.

Ensuite, il existe une très grande différence entre le contenu des accords du Touquet et la réalité de leur application, concrètement. Pour nous, il est absolument vital de conserver les contrôles juxtaposés sur le territoire. Ces contrôles juxtaposés au port et au tunnel sont essentiels pour faire tourner l'économie et pour permettre à ces deux poumons du territoire de continuer à fonctionner. Sans ces contrôles, nous serions en très grande difficulté économique. Il faut donc bien faire la distinction entre dénoncer les accords du Touquet et les réviser.

Par ailleurs, il faut s'entendre sur ce que recouvre la notion de révision. Pour réviser, il faut être deux, et la question est de savoir si les Britanniques sont prêts à le faire. Madame la députée, vous avez raison de souligner que les *pushback* sont illégaux. Mais si l'on regarde les dynamiques actuelles, on constate que le nombre de personnes qui traversent aujourd'hui la Manche par bateau est probablement comparable à celui observé auparavant par d'autres modes de transport, notamment les camions.

Simplement, la perception change. Lorsque quelques migrants arrivent de manière diffuse sur le territoire britannique, cela se voit moins que l'arrivée de *small boats* avec cinquante personnes à leur bord. Cette visibilité a un effet direct sur l'opinion publique britannique. Elle alimente une perception de menace, d'invasion, liée à une histoire et à une mentalité spécifiques, selon lesquelles les envahisseurs viennent nécessairement par la mer.

Dans ce contexte, il est possible que les Britanniques adoptent des pratiques plus dures, telles que le *pushback*, même si elles s'inscrivent en dehors du cadre du droit international. Cela ne serait pas la première fois que les Britanniques s'écarteraient du droit international.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

La séance s'achève à treize heures cinq.

Membres présents ou excusés

Présents. – M. Jean-Pierre Bataille, Mme Stella Dupont, Mme Elsa Faucillon,
M. Marc de Fleurian, M. Sébastien Huyghe

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