

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 Mme Camille Martel, docteure en géographie, et M. Julien Goudichaud, journaliste et documentariste 2
- Présences en réunion..... 18

Mardi

19 mai 2026

Séance de 13 heures

Compte rendu n° 44

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à treize heures cinq.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Goudichaud, vous êtes journaliste et documentariste, et vous avez publié en 2023 *Les Plages de l'embarquement*, une enquête immersive sur la volonté sans faille des personnes déterminées à traverser la Manche sur des embarcations périlleuses, expérience que vous avez-vous-même tentée. Nous attendons également Mme Camille Martel, qui vient de soutenir au début de ce mois une thèse de géographie à l'université Le Havre Normandie, dont le sujet était « Manche et Mer du Nord, le sauvetage dans la frontière ».

Je précise que cette audition est retransmise sur le site de l'Assemblée nationale et ouverte à la presse. L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées dans le cadre d'une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Julien Goudichaud prête serment.)

M. Julien Goudichaud, journaliste et documentariste. Je suis journaliste indépendant. Depuis 2015, j'ai consacré une grande partie de mon travail à la réalisation de plusieurs enquêtes dans le Nord-Pas-de-Calais pour diverses chaînes de télévision françaises et étrangères, ainsi qu'à la rédaction d'un ouvrage. Depuis 2015, je peux affirmer que l'état sanitaire des camps n'a guère évolué. L'insalubrité demeure, l'accès à l'eau et à la nourriture reste compliqué, voire entravé par moments. Les démantèlements se succèdent et se ressemblent : depuis dix ans, j'observe que les personnes sont réveillées au petit matin plusieurs fois par semaine et forcées de quitter les lieux. En réalité, cela se traduit par un simple déplacement de quelques mètres pendant quelques heures, avant qu'elles reviennent s'installer. Il arrive que les tentes, les duvets, et parfois même leurs effets personnels ou leurs papiers soient confisqués et finissent dans une benne.

Cette stratégie, que je considère comme une tentative d'épuisement, n'a pas porté ses fruits en dix ans ; le nombre de passages reste à cet égard assez parlant. J'ai même pu constater qu'elle produisait l'effet inverse, en motivant davantage les personnes à traverser la mer au plus vite pour quitter cet endroit, quitte à prendre encore plus de risques. Plusieurs fois, des exilés m'ont dit considérer la « jungle » de Calais comme « l'enfer sur terre ». « Sur la route, le pire, c'était d'abord la Libye, puis Calais », affirmaient-ils. Bien que je ne fasse aucune comparaison avec l'enfer que ces personnes ont vécu en Libye, cette affirmation laisse songeur.

Je garde le souvenir d'une bande de huit Soudanais que j'ai filmés un soir. Ils avaient été démantelés le matin même pour la deuxième ou la troisième fois de la semaine. Cette fois, on leur avait pris leurs duvets, leurs tentes et leurs effets personnels ; il ne leur restait que les vêtements qu'ils portaient. Cette situation a accéléré leur décision de partir. Nous nous sommes retrouvés à Boulogne-sur-Mer, où ils avaient caché une embarcation et enterré un moteur. En arrivant sur place, l'embarcation et le moteur avaient disparu, vraisemblablement découverts par les autorités. Ils se sont concertés et se sont dit : « Plus jamais nous ne retournerons dans la jungle. Ce n'est pas possible, nous n'avons plus rien. La police nous a vus trois fois cette semaine. Ce soir, on part. » Après une demi-heure de réflexion, ils ont aperçu un pédalo dans l'enceinte d'un club nautique à Boulogne-sur-Mer. Ils ont décidé de le voler et se sont jetés en mer, à huit sur ce pédalo, dont la moitié étaient des mineurs. Ils ont disparu dans la nuit. Évidemment, ils ont chaviré au bout de quelques heures. Le pédalo a coulé et ils se sont raccrochés à ce morceau de plastique comme ils le pouvaient.

Heureusement, ils ont été secourus par les autorités, car la Manche est bien surveillée. Mais la motivation première de leur départ sur ce pédalo était de ne plus jamais revenir dans cette « jungle ».

Mon travail, depuis près de dix ans, se concentre sur les routes migratoires du Nord-Pas-de-Calais et particulièrement sur les traversées clandestines de la Manche : leur évolution, les réseaux de passeurs qui les organisent, mais aussi les conséquences humaines, territoriales et sécuritaires qu'elles engendrent. J'analyse les logiques d'exil, les stratégies des réseaux criminels, les mécanismes de passage, les réponses policières, ainsi que les trajectoires humaines des migrants eux-mêmes. Pour ce faire, j'ai rencontré de nombreux acteurs de ces filières criminelles et j'ai moi-même embarqué avec une cinquantaine de passagers dans l'un de ces canots pneumatiques pour documenter la situation de l'intérieur.

Au fil des années, j'ai observé une transformation extrêmement rapide et profonde de cette frontière. Quand j'ai commencé à travailler sur le sujet, les tentatives de passage vers l'Angleterre passaient par la voie terrestre : les camions sur les parkings d'autoroutes, le port de Calais, puis le site de la SNCF pris d'assaut toutes les nuits, et enfin les ferries. Les réseaux essayaient alors de franchir une frontière physique et industrielle. Progressivement, tous ces espaces ont été sécurisés et fermés. Les dispositifs de surveillance se sont multipliés (caméras, grillages, murs bétonnés) et ces sites sont devenus de véritables forteresses. Par endroits, la ville ressemble à la cour de promenade d'une prison ; je pense notamment à ces immenses murs bétonnés et gris qui me rappellent ceux que j'ai pu voir en Cisjordanie. C'est étrange.

J'ai constaté que chaque fois qu'un espace devient plus difficile d'accès, les stratégies se déplacent. La concentration se porte sur un autre endroit. C'est là le véritable problème à Calais : depuis vingt ans, le problème n'est pas résolu, mais déplacé. Chaque forme de passage se réinvente et se déplace. C'est dans ce contexte que sont apparues les traversées clandestines que nous connaissons aujourd'hui. Au départ, l'idée que des centaines de personnes puissent traverser la Manche sur une embarcation paraissait inimaginable, irréaliste. Puis, ce phénomène s'est installé progressivement jusqu'à devenir une banalité du paysage frontalier.

Le bateau est devenu une sorte de camion jetable. Auparavant, les camions, précieux pour les réseaux de passeurs, devaient être aménagés. Pour passer la frontière, un camion devait avoir une marchandise, une raison de faire l'aller-retour. Aujourd'hui, le bateau est un consommable : on le met à l'eau, il traverse et puis on le jette. Cela a un coût, mais c'est beaucoup plus rentable. De plus, un camion peut être arrêté, les passagers débarqués et la traversée annulée. Avec un bateau, une fois qu'il est à l'eau, la traversée va jusqu'au bout. C'est l'une des grandes spécificités de cette frontière maritime : elle place en permanence les autorités face à une tension entre la logique de contrôle et l'impératif de préservation de la vie humaine. Quand une embarcation transporte soixante ou soixante-dix personnes, un simple mouvement de panique peut provoquer un naufrage.

Aujourd'hui, on parle beaucoup d'interpellations en mer. S'il s'agit d'interpeller un « taxi-boat » avec cinq personnes qui remonte la côte pour aller chercher soixante passagers sur une plage, je peux le concevoir, bien que ce ne soit pas sans risque. Mais si l'on envisage d'interpeller des embarcations remplies de soixante ou soixante-dix personnes en pleine mer, nous aurons un problème majeur, car il y aura des naufrages. Il est important de regarder ce qui se passe de l'autre côté de la Méditerranée, notamment en Tunisie, où j'ai enquêté récemment avec mon collègue Davide Mattei. Là-bas, les interpellations en mer sont pratiquées. Le taux d'arrivée en Italie a considérablement chuté, mais le prix à payer est la mort de centaines, voire de milliers de personnes. Les occupants de ces bateaux refusent de s'arrêter. Face aux autorités,

ils continuent de foncer, obligeant celles-ci à venir au contact, voire à bousculer les embarcations pour les contraindre à stopper. Avec des bateaux aussi chargés, cela mène inévitablement à des naufrages.

Je me souviens du témoignage d'un policier en 2019, au début des traversées sur de petits zodiacs déjà surchargés. Il me disait : « Au début, nous les interpellions en mer, nous leur barrions la route. Les gens étaient coopératifs, nous les traitions comme des narcotrafiquants. » Puis il a ajouté : « Au bout d'un mois, en nous approchant d'une embarcation, les passagers ont retiré leurs gilets de sauvetage et les ont jetés à l'eau. Ils ont commencé à mettre les enfants à califourchon sur les boudins en criant : "On a des enfants ! Si vous nous barrez la route, on va chavirer !" » Les policiers, décontenancés par cette situation inédite, ont laissé passer l'embarcation. C'est ce qui arrivera demain si on veut arrêter des embarcations en route vers le Royaume-Uni.

Dans le bateau où je me trouvais, les gens étaient formels : « On ne s'arrêtera pas. On ne reviendra pas à Calais, pas dans cet enfer. On ira de l'autre côté, quitte à y laisser la vie. » Nous scrutons tous les bateaux autour de nous. S'il était français, nous l'ignorions. S'il était anglais, nous continuions. Quand un hélicoptère français nous survolait, l'ordre était de ne pas lever les bras pour ne pas être secourus. Une confrontation a lieu en mer, qui rend à mon sens ces interceptions difficiles. On sent que l'on s'approche d'un drame.

Plus on sécurise notre littoral, plus les départs s'éloignent. Au Maroc, par exemple, les traversées partaient de Tanger, à une distance raisonnable des côtes. Plus on a fermé, plus les réseaux se sont déportés, jusqu'à des centaines de kilomètres, et plus récemment, depuis la Mauritanie vers les Canaries. Les modèles de zodiacs utilisés sont sensiblement les mêmes que dans le Nord, et ils parcourent des centaines de kilomètres. Pourquoi cela n'arriverait-il pas chez nous ? Je pense que cela va arriver. Aujourd'hui, des « taxi-boats » partent de Normandie. Il y a quelques semaines, certains sont partis de Dieppe ou d'une ville voisine. Le temps de remonter la côte, ils parcourent une centaine de kilomètres avant de récupérer les passagers, puis trente ou quarante de plus. Si demain on intercepte ces « taxi-boats », les passeurs se diront qu'il faut traverser directement depuis des côtes françaises plus éloignées, comme la Bretagne, à moins de 200 kilomètres de l'Angleterre. La logistique est minime pour un tel changement : quelques milliers d'euros d'essence en plus, quelques passagers en moins. Au vu des bénéfices engrangés, croyez-moi, nous y arriverons si les « taxi-boats » sont interceptés.

J'ai aussi observé la transformation extrêmement rapide des réseaux de passeurs. On est passé d'une organisation relativement artisanale à une forme d'industrialisation du passage clandestin. Avant, organiser une traversée demandait une logistique fastidieuse : se fournir en essence, avoir un véhicule, acheter un bateau sur Le Bon Coin, ce qui nécessitait de parler français ou anglais et d'avoir des papiers. En 2018-2019, je me souviens de groupes d'exilés qui s'organisaient eux-mêmes ; c'était pour eux comme préparer le casse de la Banque de France. Certains d'entre eux, qui ont réussi à passer, sont aujourd'hui à la tête de ces réseaux. Dans les années qui ont suivi, des Kurdes disposant de papiers ont formé les premières filières. À l'époque, le passeur venait sur la plage, donnait ses consignes.

Aujourd'hui, le phénomène a explosé. Le passeur n'est plus là. Une partie de la logistique peut être commandée à distance. On est entré dans une forme d'ubérisation de la traversée. Certains réseaux fonctionnent comme des plateformes logistiques criminelles capables de fournir des traversées clé en main. On appelle un numéro et on se fait livrer un « kit de la traversée » : gilets, essence, moteur, bateau, tout est fourni pour une plage et une météo données. Cela ouvre la porte à n'importe qui pour devenir passeur. J'ai vu des gens arriver sur le

campement sans un sou, commencer à travailler pour des réseaux comme petites mains, gagner un peu d'argent, recruter des passagers, économiser 10 000 ou 15 000 euros et commander leur propre bateau. En un an ou deux, ces mêmes personnes se sont mises à brasser des dizaines de milliers d'euros, sombrant dans l'ultraviolence avec l'ambition de détrôner les grands passeurs.

L'industrialisation a profondément modifié la structure des réseaux. Les commanditaires restent très éloignés, contrôlant tout depuis des pays tiers avec un simple téléphone. C'est comme une course hippique : ils sont derrière leur ligne téléphonique et attendent de voir quel bateau franchira la ligne d'arrivée. L'un d'eux m'a récemment comparé ce commerce à un casino géant : « Vous avez la boule rouge et la boule noire. Quand vous perdez, vous perdez votre mise. Mais quand vous gagnez, vous ne la doublez pas, vous la multipliez par quatre ou cinq. » Cela a de quoi rendre fou et excite énormément de gens. Dans les camps, les passeurs sont ennemis, mais ils sont aussi amis. Les jours de départ, ils communiquent et élaborent des stratégies : « Montre ton groupe, fais-le sortir pour attirer la police. Pendant ce temps, j'enverrai mon bateau. » Des gens qui se tirent dessus dans les camps deviennent alliés les jours de départ.

La crevaisson des embarcations est perçue comme une solution. Crever une embarcation ne revient pas à détruire le bateau que des migrants auraient eux-mêmes acheté. Dans la majorité des cas, l'argent de la traversée est mis en dépôt et n'est versé au passeur qu'une fois le bateau arrivé en Angleterre. S'il est crevé, les migrants attendent que le passeur leur en fournisse un autre ou s'adressent à un concurrent. En réalité, la crevaisson d'une embarcation a un coût pour le portefeuille du trafiquant. Un trafiquant disposant de 50 000 euros peut acheter, disons, trois kits de traversée. « Le premier a été crevé. Pas de chance, il me reste deux essais. Le deuxième, encore crevé. Pour le troisième, je suis vraiment ennuyé, car c'est mon dernier essai. » Pour rentabiliser ce dernier bateau, on y met plus de passagers. C'est un système pervers : on creve une embarcation pour sauver des gens, mais la suivante se retrouve plus chargée que la précédente.

Concernant les crevaissons au bord de l'eau, des images récentes de la BBC ont fait débat, montrant des policiers crevant une embarcation déjà dans l'eau. Certains estiment qu'il n'y a pas de danger si l'eau est peu profonde. Je veux juste rappeler qu'aujourd'hui, des gens meurent étouffés dans les bateaux parce qu'ils y montent en nombre démesuré. Ils s'entassent au point de ne plus pouvoir bouger. Imaginez la panique si on creve une embarcation où les gens sont ainsi bloqués. Ils s'enfoncent dans une sorte de sac où ils se marchent dessus. Quand ils ont de l'eau jusqu'aux chevilles, on peut se dire que tout va bien, mais avec de l'eau jusqu'à la taille, entassés comme ils le sont, cela suffira pour qu'il y ait des drames. Statistiquement, cela finira par arriver.

Le Nord est devenu un espace de surveillance permanent : un drone vrombit toute la nuit, des caméras sont installées partout, des patrouilles et des contrôles ont lieu quotidiennement dans les gares, sur les routes, dans les transports. Tout cela modifie l'environnement des habitants. Les départs s'étendent désormais sur une bande littorale d'environ 150 kilomètres. Des villages qui ne connaissaient le sujet migratoire qu'à travers les médias voient désormais arriver des groupes entiers de personnes portant des gilets de sauvetage dans les bus et les trains, comme si c'était un vêtement. Cela peut paraître drôle, mais c'est en réalité extrêmement choquant.

Il y a aussi des effets humains, comme la mobilisation de la population. Des habitants choqués ont monté des associations pour venir en aide aux naufragés, comme Osmose 62 ou Utopia 56. J'ai également observé le comportement des forces de l'ordre. Plusieurs policiers

m'ont confié avoir l'impression de « vider l'océan à la petite cuillère ». Ils se félicitent de stopper des bateaux, ayant le sentiment d'avoir sauvé des vies, mais le lendemain, ils recroisent les mêmes personnes, cachées dans les mêmes bois, prêtes à retenter la traversée. Ils finissent par leur dire bonjour, échanger quelques mots, les appeler par leur prénom. Un sentiment amer s'installe. Ils ont l'impression de ne servir à rien et finissent par espérer que ces personnes arrivent en Angleterre.

Il faut souligner le travail des enquêteurs qui démantèlent les réseaux de passeurs. C'est une tâche de longue haleine, qui se révèle être un véritable sac de nœuds juridique. Les réseaux opèrent à cheval sur différents pays, avec des lois différentes. Par exemple, en Allemagne, stocker et vendre des bateaux et des moteurs n'est pas fondamentalement interdit. Il faut prouver l'intention de fournir des réseaux de trafiquants. Tant que ce n'est pas prouvé, les enquêteurs peuvent identifier des lieux et des personnes, mais ils ne peuvent pas intervenir. Les réseaux le savent et se décaleront vers un autre pays si la loi change. Pour les enquêteurs, cela signifie qu'il faut parfois laisser les filières fonctionner pour identifier tout le monde. On pourrait arrêter des traversées, mais on laisse faire pour porter un coup décisif et démanteler toute la filière.

De très belles affaires sont néanmoins réalisées. Récemment, la police aux frontières de Coquelles a interpellé un trafiquant qui, depuis sa prison, continuait d'organiser son réseau avec un téléphone, brassant des centaines de milliers d'euros. Même en prison, ce commerce est rentable et durable. Dans une autre affaire, une femme africaine qui fournissait des passagers aux réseaux kurdes a été interpellée. Elle avait également monté un réseau de prostitution dans la « jungle », où les femmes travaillaient pour se payer la traversée. Les enquêteurs ont constaté des transactions de plusieurs millions d'euros, insaisissables, mais ils se sont consolés en saisissant une centaine de milliers d'euros et en arrêtant plusieurs personnes importantes. Ces millions circulent. Les têtes de réseau interpellées prennent huit ans de prison mais n'en feront que la moitié. L'argent, payé et investi à l'étranger via des canaux obscurs, n'est jamais saisi. C'est un système comparable au narcotrafic, qui laisse penser qu'on ne pourra jamais l'arrêter. Certains trafiquants disent même que les autorités du Kurdistan irakien sont corrompues pour qu'on les laisse continuer d'opérer et de réinvestir leur argent dans la pierre.

Les réseaux sont évidemment remplacés. Tout le monde veut devenir passeur. Un ancien passeur, sorti de prison, me disait ne plus reconnaître la « jungle ». À son époque, il gérait les camions et était à la tête d'un grand réseau. Aujourd'hui, il ne voit que des jeunes de sa ville d'origine, qui brassent plus d'argent qu'il n'en a jamais eu, qui sont tous armés et qui se tuent entre eux. Le taux d'homicide est important, sans compter les nombreux blessés par balle. La violence est extrême et invisible. Il y a également les violences sexuelles. Un homme m'a raconté, il y a quelques semaines, qu'une nuit, des passeurs d'un clan rival avaient fait irruption dans la tente voisine et avaient violé une femme. Tout le monde entendait les coups, les cris, mais personne ne disait rien, car chacun ne pense qu'à passer.

À mes yeux, la réponse uniquement franco-britannique a atteint aujourd'hui ses limites. Les conséquences humaines, logistiques et sécuritaires dépassent largement le littoral nord. Le problème ne disparaît pas, il prend simplement une autre forme. Je m'interroge sur l'efficacité réelle de cette logique au regard du nombre de morts, du nombre de personnes qui continuent de traverser et de l'évolution des réseaux. J'ai parfois le sentiment qu'avec les investissements britanniques, on alimente mathématiquement un phénomène qui devient toujours plus vaste et structuré. Le littoral est devenu un espace de gestion de crise permanente, mais une crise qui dure depuis plus de vingt ans n'est plus une crise ; c'est un système installé.

J'ai également observé ce qui se passe au Royaume-Uni. Beaucoup partent avec une vision idéalisée, pensant y trouver rapidement un travail. Le fait est que c'est parfois le cas, ce qui suffit à motiver tous les autres. J'ai rencontré des personnes qui étaient sur mon bateau et qui ont aujourd'hui fait des regroupements familiaux et m'envoient des photos de leurs filles venues d'Iran, désormais à l'université. Ils ont fondé une famille, ont une maison, ne dépendent plus des aides. Pour eux, cela valait le coup.

Le Royaume-Uni est perçu comme un pays où l'attente est supportable. C'est le système du « en attendant que » : en attendant une réponse à sa demande d'asile, on est logé à l'hôtel et on peut travailler illégalement, car le travail au noir y est moins contrôlé. Cet « en attendant que » est attractif, mais le trafic humain que l'on voit dans le Nord-Pas-de-Calais continue en Angleterre. Au pied des hôtels où sont hébergés les exilés, de gros 4x4 viennent recruter de la main-d'œuvre pour des chantiers.

J'ai aussi rencontré des personnes désillusionnées, ayant reçu une réponse défavorable à leur demande d'asile. Certains ont voulu retraverser la Manche dans l'autre sens, en se cachant dans des camions pour revenir en France. C'est très facile. J'ai croisé une personne qui avait déposé une demande d'asile en France, puis une autre en Angleterre pour multiplier ses chances. Je le croise en Angleterre alors qu'il cherche à monter dans un camion pour retourner en France, car il a reçu une convocation pour sa procédure d'asile française. Il m'explique qu'il ira à ce rendez-vous et, si c'est reporté, qu'il reprendra un bateau pour l'Angleterre.

Sans compter toutes les personnes sous obligation de quitter le territoire français (OQTF) que j'ai rencontrées, qui parlaient un français parfait, travaillaient dans une boulangerie ou une boucherie, et qui, face à un refus, sont allées à Calais en se disant : « On m'a dit non ici, je vais de l'autre côté. » Ces trajectoires migratoires sont beaucoup plus complexes qu'on l'imagine, faites d'allers-retours, de déceptions et de stratégies de survie. La traversée n'est pas la fin de l'histoire ; pour beaucoup, c'est juste une étape.

Il faut regarder au-delà du nombre d'interpellations et de démantèlements, et se concentrer sur les conséquences humaines, territoriales et maritimes de nos politiques. J'insiste sur le fait que la Méditerranée est un exemple concret du futur qui nous attend. Entre 2014 et 2022, l'Angleterre a versé 374 millions d'euros ; entre 2023 et 2026, 541 millions. On parle maintenant de 700 millions. J'ai le sentiment que nous sommes en train d'alimenter mathématiquement un monstre. Je doute que ce nouveau financement aboutisse à un résultat probant.

M. le président Sébastien Huyghe. Mme Camille Martel nous a rejoints. Vous êtes docteure en géographie et, comme je l'indiquais en votre absence, vous avez soutenu au début de ce mois de mai une thèse de géographie à l'université Le Havre Normandie, dont le sujet était « Manche et Mer du Nord, le sauvetage dans la frontière ».

(Mme Camille Martel prête serment.)

Mme Camille Martel, docteure en géographie. Je vous remercie pour cette audition, qui représente une opportunité singulière de partager les résultats de mon travail doctoral. Comme vous l'avez dit, j'ai soutenu très récemment une thèse qui s'intitulait « Manche et Mer du Nord, le sauvetage dans la frontière ».

J'ai commencé ce travail académique en septembre 2021, à une période où la situation des traversées maritimes migratoires en Manche et en Mer du Nord, ainsi que la réponse apportée par les autorités françaises demeuraient relativement peu visibles. Mon travail de thèse

porte sur la production de frontières qui survient en réponse au phénomène de « maritimisation » des migrations dans le détroit du Pas-de-Calais sur la période allant de 2016 à 2024. Par « maritimisation », j'entends le passage de traversées par camion, ferry ou Eurotunnel à des traversées par embarcations pneumatiques, indépendantes des infrastructures de transport existantes. Ce mode de passage est devenu le mode d'entrée irrégulière détectée au Royaume-Uni le plus important à partir de 2020.

Après un master en droits humains et action humanitaire à Sciences Po Paris et un stage à SOS Méditerranée, j'ai postulé en 2021 à une offre de thèse portée par Arnaud Banos, géographe au Centre national de la recherche scientifique (CNRS) et sauveteur bénévole à la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) au Havre et pour des organisations non gouvernementales en Méditerranée. Son point de vue croisé l'a conduit à pressentir la nécessité d'un travail académique pour rendre visible ce sujet. Le projet visait notamment à quantifier les traversées, anticiper leurs évolutions et questionner l'adaptation du système de sauvetage français. Je me suis approprié ce sujet en mobilisant des approches issues des études critiques des frontières et en l'abordant par une approche ethnographique.

Au commencement de ma thèse se trouve un étonnement : alors que les traversées maritimes augmentent très rapidement, la doctrine française est de les prendre en charge en mer selon des objectifs de sauvetage et non de lutte contre l'immigration, laquelle se déroule uniquement sur l'espace terrestre. Cette priorisation différencie le détroit du Pas-de-Calais d'autres frontières maritimes, françaises et européennes. Face à cette singularité, j'interroge dans ma thèse la manière dont les traversées maritimes ont transformé la frontière franco-britannique et, en retour, ce que la frontière fait aux pratiques de sauvetage. À la différence d'autres frontières, nous sommes ici face à une situation se déroulant entre deux pays du Nord. Il est important de noter que la France dispose d'un système de secours en mer structuré, préexistant, qui est un système mixte : à la fois civil et militaire, professionnel et bénévole, puisque la SNSM est associée à la mission de sauvetage en mer. Le détroit du Pas-de-Calais a d'ailleurs une forte tradition de sauvetage maritime.

J'ai mobilisé une approche à la fois quantitative et qualitative. J'ai collecté les données officielles relatives aux interventions françaises et britanniques, en mer et à terre, et j'ai cherché d'autres sources d'information, comme les données AIS de déplacement des navires, pour combler certains vides. En parallèle, j'ai adopté une approche ethnographique multi-située auprès des sauveteurs français de fin 2021 à début 2024. Après une période de participation observante au sein de la station SNSM du Havre, je me suis rendue à Berck et à Dunkerque, où j'ai été accueillie par les bénévoles des stations SNSM. J'ai également assisté aux premières formations au sauvetage de masse en contexte migratoire, destinées aux bénévoles de la SNSM et aux marins étatiques. C'est par ce biais que j'ai obtenu la possibilité d'embarquer à bord du patrouilleur douanier *Jacques Oudart Fourmentin*, basé à Boulogne-sur-Mer, pour deux missions de cinq et sept jours fin 2023.

La spécificité de cette frontière maritime tient au fait que l'espace maritime n'est pas censé être concerné par les politiques d'externalisation. La directive permanente du préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord du 23 novembre 2018 établit que la lutte contre l'immigration clandestine se déroule à terre, tandis qu'en mer, le sauvetage prime, car les interceptions forcées sont jugées trop dangereuses. Toutefois, cette distinction n'a pas tout de suite été explicite. Le plan d'action conjoint franco-britannique de janvier 2019 prévoyait d'intercepter les traversées illégales, mais cette volonté a fait long feu. Quelques mois plus tard, un addendum est revenu sur cette dimension, cantonnant les mesures dissuasives à terre. Il est possible que cette doctrine ait été affirmée par les acteurs de terrain. Des douaniers m'ont

raconté avoir, au début, reçu l'ordre de réaliser des interceptions forcées et avoir fait remonter les dangers d'une telle pratique. En parallèle, les bénévoles de la SNSM ont fait savoir que leur rôle n'était pas de faire la police en mer. Il semble que la diversité des acteurs maritimes français a permis de mettre en avant le sauvetage par rapport au contrôle. Fin 2021, cette doctrine était défendue par le gouvernement français face au gouvernement britannique, qui souhaitait étendre ses contrôles à la mer avec sa politique de *push-back*, laquelle n'a finalement pas été mise en œuvre.

Néanmoins, si le sauvetage est priorisé, l'espace maritime est fortement impacté par le contexte migratoire. Les traversées se sont multipliées, avec un nombre de personnes par embarcation passant de 12 en moyenne en 2020 à 54 en 2024, et même plus de 60 en ce début d'année. Ce type d'intervention requiert des matériels et des savoir-faire spécifiques. Au début, faute de connaissances et d'équipements appropriés, les équipages ont fonctionné par essai-erreur, ce qui a pu mettre en danger les personnes en détresse comme les sauveteurs. Fin 2020, un douanier s'est mis à l'eau pour servir de bouée humaine. Début 2022, les stations SNSM du littoral avaient chacune des manières différentes d'approcher les embarcations et prenaient des initiatives pour pallier les limites de leurs moyens, par exemple en emportant des radeaux de survie périmés.

Le dispositif de sauvetage en mer s'est construit progressivement. Si seuls deux à trois navires étaient dédiés aux traversées en 2021, ce n'est qu'à partir de fin 2022, après les révélations sur le naufrage du 24 novembre 2021, que le dispositif a été étoffé. En 2024, l'augmentation rapide du nombre de décès (72 personnes, sans compter les disparus) n'a pas conduit à une évolution du nombre de navires. Il faut noter que les navires affrétés par l'État en 2023, le *Minck* et le *Ridens*, sont des navires privés entièrement dédiés à cette mission. Leurs capacités opérationnelles ont été discutées par les sauveteurs, notamment leur tirant d'eau et leur vitesse. Les enquêtes publiées récemment dans *Le Monde* et *La Voix du Nord* montrent les enjeux suscités par la privatisation de cette mission.

La pratique de « sécurisation », qui consiste à escorter les embarcations jusqu'à la limite des eaux britanniques, est une dimension particulière du dispositif français. Elle est présentée comme essentielle à la sécurité dans cette zone de trafic dense. Tous les équipages que j'ai rencontrés m'ont fait état de dégradations rapides de situation qui ont nécessité une intervention immédiate alors qu'ils sécurisaient une embarcation. En 2022, les autorités ont souhaité diminuer cette pratique au profit d'une surveillance aérienne. Le naufrage du 14 décembre 2022 en est potentiellement une conséquence, et il semble que, suite à cela, les sécurisations par des moyens maritimes soient redevenues la norme.

La maritimisation de l'immigration a également engendré le développement d'une frontière terrestre étalée le long du littoral. Des forces humaines et des véhicules, largement financés par le Royaume-Uni, ont été déployés pour détecter et empêcher les traversées à terre. Le champ d'intervention de ces patrouilles a glissé vers les espaces maritimes et aquatiques. Leur objectif est d'empêcher les traversées, mais elles sont aussi recouvertes d'un discours humanitaire qui les rend difficilement contestables. Cette fusion des pratiques sécuritaires avec des justifications humanitaires est observée à de nombreuses frontières. Or cette justification est contestable. De manière directe, les pratiques répressives sur le littoral peuvent mettre en danger les personnes, comme lorsque la menace de crevaisson produit des effets de panique ou lors de l'usage de gaz lacrymogène près de l'eau, ce qui fut le cas lors des tentatives de départ de Joumaa al-Hasan et de Sara Alhashimi, tous deux décédés. De manière indirecte également, car de nombreux travaux académiques montrent que les pratiques d'empêchement des traversées conduisent les personnes à prendre plus de risques et ne sauvent donc pas de vies.

En Méditerranée, une étude récente de Zambatti et Albarossa, publiée en 2024 dans le *Journal of Economic Geography* et fondée sur des données statistiques, démontre comment l'intensification des interceptions maritimes par les forces libyennes en Méditerranée centrale a provoqué un report des traversées vers la route des Canaries, au large de l'Afrique de l'Ouest. Or cette route migratoire est connue pour être l'une des plus meurtrières autour de l'Europe. Cette étude corrobore de nombreuses autres recherches qui établissent que les mesures sécuritaires, plutôt que d'empêcher les passages, induisent avant tout des changements de route.

À l'échelle du littoral du Pas-de-Calais, on observe un phénomène similaire : les routes se sont déplacées plus au sud, par exemple, ce qui implique une traversée plus longue. De même, la technique du départ en « taxi-boat » est une conséquence directe de l'adaptation des réseaux aux pratiques répressives mises en œuvre sur les plages. Or le danger inhérent à cette technique est précisément mobilisé pour justifier l'extension des interceptions par les forces de l'ordre en mer. Ces interceptions, testées depuis la fin de l'année 2022, font l'objet d'une directive officielle depuis 2023. Cependant, il semble que, depuis cette période, les conditions minimales de sûreté requises pour procéder à des interceptions forcées aient été élargies, ce qui amène à s'interroger sur la finalité réelle de ces interventions et sur leur objectif premier, qui serait la sécurité des personnes.

Ces évolutions mettent en lumière les tensions entre le sauvetage en mer et la lutte contre l'immigration clandestine, dont les pratiques affectent directement les opérations de secours. Ces tensions se manifestent également au moment des débarquements.

M. le président Sébastien Huyghe. Je m'adresse tout d'abord à M. Goudichaud, mais Mme Martel pourra également répondre à partir des données qu'elle a pu recueillir. Je m'interroge sur le temps moyen qu'un candidat au passage vers la Grande-Bretagne passe sur les côtes de la Manche ou de la mer du Nord avant de réussir sa traversée. Que ce temps se compte en jours, en semaines ou en mois, avez-vous, l'un et l'autre, une estimation issue de vos travaux ?

Monsieur Goudichaud, vous avez parlé à plusieurs reprises de la « jungle ». Est-ce une référence à votre expérience de l'époque où la grande jungle de Calais existait, avant son démantèlement, ou considérez-vous que tout campement constitue une jungle ?

Vous avez vous-même effectué la traversée. Cela signifie que vous avez payé des passeurs. Je souhaiterais savoir combien elle vous a coûté, comment s'est établie la prise de contact avec les passeurs et, enfin, d'après votre expérience personnelle, si des passeurs se trouvaient sur le bateau. Ou bien, comme de nombreux témoignages le rapportent, le barreur était-il une personne qui souhaitait également passer et qui avait obtenu une réduction en échange de ce service ?

M. Julien Goudichaud. Oui, j'appelle « jungle » n'importe quel petit campement informel. La particularité aujourd'hui est qu'il existe des jungles un peu partout, souvent en fonction des réseaux de passeurs. Il y a la jungle principale de Dunkerque et celle de Calais, mais on trouve aussi de petites jungles disséminées, par exemple du côté d'Oye-Plage ou dans les bois, où les passeurs installent les candidats au départ.

Les personnes restent moins longtemps qu'auparavant. Certaines viennent juste avant le départ, y restent une semaine ou parfois traversent dès le lendemain. Je dirais que le séjour dure aujourd'hui quelques semaines au maximum, là où, auparavant, des gens pouvaient rester un an dans la jungle, ce qui explique les fortes concentrations de population de l'époque. Une

autre particularité est que certaines personnes ne vivent pas dans la jungle. Elles restent dans des villes alentour comme Paris, Lyon ou Marseille. Quand le passeur réussit à organiser un départ, il leur téléphone pour leur dire de venir. Ces personnes arrivent et s'installent dans les tentes mises à disposition par le réseau. Il existe un autre cas de figure : des gens qui viennent uniquement le jour de la traversée. Quand on entend parler d'un passage de mille personnes en une nuit et que l'on constate le lendemain que la moitié du camp est toujours là, on se doute que des gens sont venus d'ailleurs. Le long du littoral, il m'arrive souvent de trouver des tickets de train datés du jour même où j'ai filmé des départs en mer. À la gare du Nord, les jours de bonne météo, on observe une population différente se rendant dans le Nord-Pas-de-Calais.

Le prix de la traversée varie selon les nationalités. Les passeurs établissent leurs tarifs en fonction du pouvoir d'achat des pays d'origine. Pour les Africains, le prix tourne autour de 1 300 euros. Pour les Iraniens, il atteint 2 000 euros. Les Kurdes et les Irakiens paient environ 1 500 euros. Les passagers qui rapportent le plus, les Vietnamiens et les Albanais, paient entre 4 000 et 5 000 euros la traversée.

Je suis resté longtemps dans la jungle de Dunkerque afin de sympathiser avec ces réseaux. J'ai pu faire une première tentative de traversée en 2020. J'étais alors en contact direct avec la tête de réseau, qui a tenu à ce que je ne paie pas. Plus récemment, à Dunkerque, je n'ai pu rencontrer que l'intermédiaire, le *middle-man*. Il y avait tellement de personnes qui travaillaient sur cette traversée (ceux qui mettaient à l'eau, l'intermédiaire, le chef) qu'il n'était pas possible de ne pas payer. J'ai été obligé de régler une somme symbolique. Ils m'ont tout de même fait un « prix » : j'ai payé entre 3 000 et 3 500 euros pour faire cette traversée. C'est le voyage le plus cher que j'aie payé pour aller en Angleterre.

M. le président Sébastien Huyghe. Pourriez-vous préciser comment la prise de contact s'est faite sur le terrain et s'il y avait des passeurs sur le bateau ou s'il s'agissait de « petites mains » ?

M. Julien Goudichaud. Sur le terrain, je suis resté longtemps. Je dois dire que je sortais un peu du lot de la faune journalistique qu'on a l'habitude de voir défiler pour une journée ou deux avec des voitures de location. J'étais là avec mes vieux habits, ma tente, ma voiture un peu cabossée. Je suis resté plusieurs mois et j'allais de temps en temps aider les associations. Je suis devenu un familier de cet environnement et, quand on devient familier, on éveille moins de craintes. Je suis devenu ami avec des personnes qui opéraient à un niveau très bas dans le réseau, des gens qui étaient presque contraints de travailler pour eux, pour mettre à l'eau les bateaux et les gonfler. Ils ont essayé de m'introduire à d'autres personnes, mais cela a été très compliqué.

Les réseaux me disaient : « Tous les passeurs se sont concertés. Ils sont dix ou quinze. Ils ont tous dit que même si tu payais 20 000 euros, ils ne te mettraient jamais sur un bateau parce que le risque est trop grand. » Ils ne veulent pas mettre de policier sur un bateau et risquer un accident. Par téléphone, ils m'ont même dit : « Tu ne te rends pas compte. Dans les embarcations, les gens sont des animaux. Tu ne sais pas ce qui peut se passer. Il y a des bagarres, des gens sont jetés à l'eau. Tu pourrais être jeté à l'eau. Si on te jette à l'eau et qu'il y a une enquête, je serai arrêté. Donc, je ne veux pas de toi sur mon bateau. » L'accès a été vraiment difficile. Le fait de payer la traversée était presque un bonus, car le plus dur n'est pas de payer. Demain, vous pouvez arriver en disant que vous voulez payer, mais vous aurez du mal à vous faire accepter.

Ensuite, les gens qui barrent le bateau ne sont évidemment pas des passeurs. Ce sont des migrants recrutés pour les compétences qu'ils auraient acquises auparavant. Les passeurs n'ont aucun intérêt à monter eux-mêmes dans le bateau, car ils doivent continuer leur travail sur le camp. Ils cherchent donc des personnes qui ont déjà barré des bateaux. Ils savent qu'il y a des arrestations et des peines d'emprisonnement possibles, donc ils s'adressent aux plus faibles. On retrouve bien souvent des Soudanais, des Africains ou des gens d'Afrique de l'Ouest qui ont déjà piloté des bateaux. On leur demande pour preuve une vidéo sur leur téléphone. Je me souviens, dans l'une de mes embarcations, il y avait un Égyptien qui avait montré une vidéo de lui en train de piloter un bateau, je ne sais où. Une autre fois, c'était un Soudanais qui était fier de nous montrer sa traversée entre la Libye et l'Italie. Pour les passeurs, c'est bon, il sait piloter. Soit il obtient la traversée gratuitement, soit il donne les trois francs six sous qu'il a dans sa poche, quelques centaines d'euros, en complément du pilotage.

C'est ce qui va arriver pour les « taxi-boats ». On va arrêter les pilotes de ces bateaux et commencer à les juger. Récemment, un Soudanais a été condamné à une peine d'un an de prison, il me semble. Cela m'étonnerait que ce Soudanais soit quelqu'un qui opère avec les réseaux kurdes et qui en tire des bénéfices. Non, c'est quelqu'un qui, une fois que le réseau a préparé le bateau, est mis à la barre avec quatre ou cinq autres et à qui on dit : « Tu pilotes, tu prends le GPS et tu vas récupérer tous ces gens sur cette plage. » Je pense que cela va être instrumentalisé de cette manière.

M. le président Sébastien Huyghe. Madame Martel, sur le plan scientifique, disposez-vous de statistiques ou même d'une estimation concernant le temps de présence des migrants sur les côtes avant qu'ils parviennent à traverser ?

Avez-vous rencontré des difficultés pour obtenir les informations nécessaires à votre thèse : les chiffres d'interception, les coûts engagés, les modalités opérationnelles, etc.

Enfin, je suppose que vous avez étudié les textes, notamment les accords du Touquet et les accords successifs. Ceux du Touquet concernent la sécurisation de la frontière, qui est bien située du côté français, notamment pour les ports, sachant que le tunnel sous la Manche faisait déjà l'objet d'un accord précédent. Selon vous, de quel texte relève précisément le fait que la frontière se soit étendue à l'ensemble du littoral ? Il ne s'agit pas vraiment des accords du Touquet, mais plutôt des accords bilatéraux postérieurs qui, petit à petit, ont fait de la frontière non plus seulement une ligne au niveau du port ou du tunnel, mais bien une zone couvrant l'ensemble du littoral.

Mme Camille Martel. Je ne dispose pas de données sur le temps passé par les personnes sur le littoral avant de parvenir en Angleterre et je n'ai pas connaissance de leur existence. Pour obtenir des données fiables, il faudrait mener des enquêtes représentatives du côté britannique. Il me semble cependant que ce temps peut être très variable, entre les personnes bloquées durablement sur le littoral et celles qui n'y passent que le jour de leur départ. Cela dépend de facteurs financiers, de leur accès aux réseaux et des conditions météorologiques.

Ce manque de données en révèle un autre : nous n'avons pas d'information sur l'effet dissuasif des politiques sécuritaires mises en œuvre. Les gouvernements français et britannique se fondent sur un taux d'empêchement, qui met en relation les interceptions individuelles et les arrivées au Royaume-Uni, pour mesurer le succès de leurs pratiques. Or les interceptions individuelles peuvent concerner plusieurs fois les mêmes personnes. Le seul chiffre qui soit significatif en nombre de personnes est celui des arrivées en Angleterre. En tout cas, aucune donnée ne permet de savoir dans quelle mesure les échecs répétés des traversées conduisent à des abandons.

J'ai rencontré des difficultés d'accès aux données à de multiples reprises et à toutes les échelles de ma thèse. En effet, mes terrains ethnographiques se sont déroulés dans le cadre de conventions, l'une avec la SNSM, l'autre avec les douanes. Pour les douanes, il m'a fallu neuf mois (ce qui est très long pour une thèse de trois ans) pour obtenir l'accès. Une fois celui-ci obtenu, je n'ai cependant pas fait face à des blocages importants de la part des acteurs du sauvetage. J'ai bénéficié d'une grande confiance des douaniers et des sauveteurs de la SNSM. J'ai déposé une demande auprès de la Commission d'accès aux documents administratifs pour consulter certains arrangements administratifs qui ne sont pas publics. Elle est restée lettre morte. J'ai pu bénéficier d'initiatives d'autres personnes, comme le journaliste de *Politico* Alexandre Léchenet, qui a eu accès au détail des dépenses des crédits Sandhurst entre 2020 et 2023, documents qu'il a pu me transférer. J'ai moi-même cherché à obtenir des données sur les interceptions terrestres qui ne sont pas publiées quotidiennement. Cela a changé en avril 2024, lorsque le Royaume-Uni a commencé à publier les chiffres hebdomadaires des interceptions terrestres réalisées par les autorités françaises. En me rapprochant des services du ministère de l'intérieur, j'ai découvert que ces chiffres d'empêchement incluaient le nombre de personnes secourues en mer. On voit ici une nouvelle fusion entre le sauvetage et la lutte contre l'immigration clandestine.

Un dernier exemple concerne les avions de surveillance. Depuis 2022, deux avions financés par l'État français sur les crédits Sandhurst sont basés au Touquet. Une confusion constante perdure entre ces avions et celui de Frontex qui survole également la zone. J'ai eu connaissance du fait que des élus locaux éprouvaient les mêmes difficultés à savoir qui était à l'origine de ces patrouilles, ce qui pose un problème de contrôle démocratique, d'autant que les nuisances sonores induites par ces avions représentent un sujet récurrent sur le littoral.

Sur l'extension de la frontière au-delà des points déterminés par les accords du Touquet et le protocole de Sangatte, il n'existe pas, à ma connaissance, d'accord franco-britannique qui désigne le littoral comme lieu de contrôle migratoire. En revanche, les accords de Sandhurst de 2018 associent fortement la France à la lutte contre l'immigration clandestine. C'est dans ce contexte que des déclarations conjointes, qui n'ont pas le statut de traité, ont désigné le littoral comme le lieu où peuvent se dérouler les contrôles. Toutefois, cela n'a pas fait l'objet d'une convention ou d'un traité bilatéral formel entre la France et le Royaume-Uni.

M. le président Sébastien Huyghe. Si je comprends bien, cette extension de la frontière sur notre littoral n'a pas d'existence juridique réelle, mais dépend uniquement d'accords financiers. Autrement dit, la Grande-Bretagne verse les fonds Sandhurst à la France pour qu'elle effectue ces contrôles, mais, juridiquement, la frontière n'est pas fixée sur le territoire français.

Mme Camille Martel. Il faudrait retrouver dans le traité de Sandhurst la phrase exacte qui mentionne la participation de la France à la lutte contre l'immigration clandestine. En effet, ce traité ne comporte pas de spécification géographique qui désignerait l'ensemble du littoral comme un espace de contrôle frontalier. Ces pratiques sont d'ordre administratif ; elles ne constituent pas, à mon sens, une obligation juridique à laquelle la France se serait engagée. Elles sont cohérentes avec l'architecture d'externalisation mise en place depuis les années 1990 et s'adaptent aux traversées, mais l'espace littoral n'a pas été formellement désigné comme tel.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Goudichaud, puisque vous avez écrit sur la traversée, je souhaiterais que vous nous la décriviez. Vous avez évoqué le regard que les passeurs peuvent porter sur les migrants, disant qu'ils pouvaient se comporter comme des

animaux. J'aimerais votre regard sur le déroulement de cette traversée, qui a duré pour vous quatre ou cinq heures. Que se passe-t-il à bord ? Quels sentiments animent les personnes présentes ?

Avez-vous une estimation du nombre de filières de passeurs qui se sont créées pour le retour vers la France ou l'Union européenne ?

Concernant les habitants du littoral, vous parlez dans vos écrits de Brigitte, cette dame qui notamment charge les téléphones portables des exilés. Est-elle une exception ou incarne-t-elle une partie de la population locale ?

Madame Martel, vous avez évoqué les fonds Sandhurst. Dans le cadre des négociations pour la période 2026-2029, le sauvetage ne fait de nouveau pas partie de la ventilation de ces fonds. Y voyez-vous un lien avec ce que vous avez écrit, sur le fait qu'« en dépit du droit international et dans un objectif de performance de frontières fermes, les actions de sauvetage en Manche risquent de ne plus être considérées comme un devoir, mais comme un acte de charité susceptible d'être suspendu » ?

Le rapport Bothorel préconise d'ériger une véritable force garde-côtes et d'exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières. Je précise être en désaccord avec cette préconisation, mais je m'interroge. Vous avez dressé une photographie d'une période ; comment voyez-vous l'avenir au regard des transformations que vous avez examinées ?

M. Julien Goudichaud. Pour vous décrire cette traversée, je peux évoquer mes deux tentatives. La première n'est pas anodine. Quand nous avons pris la mer, le bateau était trop chargé et nous avons immédiatement pris l'eau jusqu'aux mollets. Déjà, lors de l'embarquement, les passeurs n'avaient pas fait monter les femmes et les enfants en premier ; nous avons tous sauté en même temps, nous nous sommes marchés les uns sur les autres et j'ai marché sur un enfant. Une femme a crié et a tiré ce qui ressemblait à un sac à dos ; c'était son enfant, qui, heureusement, allait bien. Alors que nous commençons à naviguer, deux jeunes en face de moi ont accusé une dame africaine assise à côté de moi d'être trop grosse et de risquer de nous faire couler. Ils ont dit : « Il faut la jeter à l'eau », se sont rués sur elle et ont commencé à la tirer pour la jeter par-dessus bord, sans aucune hésitation. Finalement, ils ont renoncé. Le bateau a coulé après 50 ou 100 mètres. Si c'était arrivé plus loin en mer, je pense qu'ils n'auraient pas hésité. On m'a raconté que des personnes sont tombées à l'eau durant leur voyage sans que ce soit signalé. Il règne une sorte de tabou sur ceux qui tombent ou sont jetés à l'eau ; en parler à l'arrivée signifierait une enquête, une garde à vue. Il y a vraisemblablement beaucoup plus de morts qu'on l'imagine.

Lors de ma seconde traversée, les réseaux étaient extrêmement structurés. Nous devions être 45, mais nous nous sommes retrouvés à 52 sur la plage. Les petites mains qui opèrent sur la plage recrutent en douce des passagers supplémentaires et empochent l'argent, ce qui explique la surcharge des embarcations. La police n'était pas loin, mais le jeu consiste à atteindre l'eau avant qu'elle intervienne. Une fois en mer, nous avons navigué de nuit en visant des lumières au loin et en utilisant nos téléphones portables comme GPS. Très vite, l'embarcation a pris l'eau jusqu'aux chevilles, puis aux mollets. Nous avons écopé sans arrêt avec des seaux, du départ à l'arrivée.

Pendant la traversée, les nationalités différentes restent entre elles, et les barrières linguistiques compliquent la prise de décision, ce qui peut engendrer des tensions et des bagarres. Quand la météo s'est dégradée, la peur est montée. Certains voulaient rentrer, d'autres

continuer, provoquant des insultes et des tensions palpables. L'essence s'est mélangée à l'eau dans le fond du bateau, créant une peur des brûlures et du feu. Nous croisions des ferries dont les passagers nous regardaient depuis le pont. Le voyage a duré entre cinq et six heures, et nous sommes passés par toutes les émotions : le chant, les prières, la peur. Le plancher du bateau a craqué. J'avais autour de moi une quinzaine de personnes chargées de ma protection, car des Albanais qui ne voulaient pas être filmés m'avaient menacé de me jeter par-dessus bord.

Une fois dans les eaux anglaises, ce fut le chaos. Tout le monde a sorti son téléphone pour appeler les secours, souvent en hurlant « *help* » sans pouvoir donner de localisation. J'imagine le casse-tête pour les autorités recevant de multiples appels d'une même embarcation. Finalement, après 30 à 45 minutes d'attente angoissante, un bateau de la Royal National Lifeboat Institution (RNLI), l'équivalent de la SNSM, est venu nous chercher. L'équipage était visiblement tendu. Dès que leur bateau s'est approché, ce fut l'anarchie : tout le monde a sauté à bord de tous les côtés, ignorant les consignes. Les femmes et les enfants sont passés en dernier. Une fois sur le bateau des sauveteurs, nous avons abandonné notre embarcation en mer. Nous nous sommes tous tombés dans les bras, en pleurant, soulagés que le voyage soit enfin terminé.

Mme Camille Martel. Vous m'avez posé plusieurs questions sur les évolutions du dispositif de sauvetage en mer. Il y a déjà eu des financements britanniques connectés au sauvetage, comme le ponton de débarquement financé à Calais fin 2024. Des sauveteurs de la SNSM à Dunkerque m'ont fait part de leur volonté d'en bénéficier pour acquérir un canot plus adapté aux grandes embarcations de 80 ou 100 personnes, ce qui illustre leurs difficultés d'autofinancement. Les stations de Berck et Dunkerque sont très attachées à cette mission de sauvetage, qui correspond à la raison d'être de la SNSM.

Le fait que les moyens de sauvetage soient en dehors du champ des accords de Sandhurst semble légitimer une allocation de moyens financiers limitée à cette mission. Pourtant, des moyens considérables sont mis en œuvre, avec des navires de la marine, des douanes et l'affrètement de deux bateaux privés. Paradoxalement, ils ne sont pas les plus adaptés et semblent avoir été choisis sur des critères financiers plutôt que techniques. Cela contraste avec les moyens performants que l'Union européenne finance en Turquie ou en Libye pour des missions d'interception. La question de faire bénéficier les moyens de sauvetage français des fonds Sandhurst est épineuse, car cela pourrait soumettre l'interprétation française du droit maritime et de la situation de détresse aux pressions britanniques.

Concernant la création d'un corps de garde-côtes unique, la question appelle une réponse nuancée. Cela pourrait uniformiser les pratiques et la formation. L'Espagne a un corps civil, la Sociedad de Salvamento y Seguridad Marítima (Sasemar), qui dispose de navires et d'équipages spécialisés. Toutefois, même ce corps civil subit des pressions et une réorientation de sa mission dans le contexte des migrations vers les Canaries, ce qui témoigne d'une militarisation de la gestion des frontières maritimes en Europe.

Le maintien du rôle de la SNSM est important. Les bénévoles, habitants du littoral, ont une capacité de parole et d'information auprès de la population locale. Cependant, la SNSM n'est pas totalement indépendante et sa capacité d'expression sur le sujet migratoire, très sensible, peut être limitée.

Concernant les transformations futures, l'implication de navires de l'agence Frontex dans la zone a été mentionnée. Je m'interroge sur ce que cela pourrait engendrer, car jusqu'ici, seul un avion est déployé. Des membres du ministère de l'intérieur m'ont rapporté que les

agents de Frontex présents sur le littoral se demandaient pourquoi la France ne pratiquait pas l'interception forcée. L'implication de l'agence pose donc la question de l'importation de pratiques d'autres frontières maritimes européennes dans le détroit du Pas-de-Calais.

M. Marc de Fleurian (RN). Je voudrais évoquer avec vous, monsieur Goudichaud, la question du *business* de l'immigration, l'un des trafics les plus juteux au monde et qui a des ramifications locales, régionales, nationales, européennes et internationales. Je voulais savoir si vous étiez remonté jusqu'aux bases arrière financières où les têtes de réseau cachent l'argent sale et si nous disposons de moyens d'action dans ces pays.

Par ailleurs, je voudrais votre avis, ainsi que celui de Mme Martel, sur le fait que l'ouverture de voies légales pour la traversée de la Manche ne ferait que reporter l'activité des réseaux de trafiquants vers d'autres endroits, notamment en Méditerranée, où les moyens de sauvetage sont moins performants et la mer plus dangereuse.

Mme Camille Martel. Je n'ai pas réalisé d'entretiens auprès des passeurs et n'ai donc pas de connaissance de la manière dont ces réseaux pourraient se repositionner. Je me demande s'il existe des études montrant que la fermeture d'une route engendre des déplacements de ces réseaux. À l'échelle du détroit du Pas-de-Calais, l'ouverture de voies légales pourrait justement mettre fin à ce trafic en asséchant les mannes financières issues des personnes qui n'ont pas d'autre choix que de recourir à ces voies irrégulières.

M. Julien Goudichaud. Je n'ai pas pu remonter ces filières pour voir où ils cachaient leur argent ; c'est un sujet très tabou.

Quant à savoir si ces réseaux se reporteraient sur d'autres frontières, les réseaux qui prédominent dans le Nord-Pas-de-Calais sont des réseaux kurdes. Ils n'opéreraient pas en Méditerranée, où les réseaux sont plutôt locaux et africains. Les réseaux kurdes ont des activités en Grèce, en Turquie et sur les frontières qui traversent leur territoire. En revanche, l'ouverture de voies légales porterait un coup sérieux à leur économie, car ils sont très structurés dans cette région.

Ces réseaux ont tout intérêt à ce que l'Angleterre continue de financer la militarisation de la frontière, car ils s'en alimentent. Ils se nourrissent de la sécurité accrue pour déporter leurs zones de départ, trouver d'autres stratégies et devenir meilleurs que les réseaux concurrents. Cette militarisation et ce financement de la frontière font prospérer leur commerce.

M. le président Sébastien Huyghe. Certaines associations nous ont expliqué que les réseaux de passeurs pouvaient faire de la publicité sur les réseaux sociaux, notamment sur TikTok. En avez-vous connaissance ? Des candidats au passage arriveraient aussi parfois sur place en pensant être hébergés dans un hôtel et découvriraient qu'ils se retrouvent dans des campements de fortune. Il semblerait que le discours des passeurs pour les appâter soit très différent de la réalité. Confirmez-vous un tel décalage entre le discours avant le passage et la réalité de celui-ci ?

M. Julien Goudichaud. J'ai vu cette publicité sur TikTok, mais je ne sais pas à quel point elle est efficace pour convaincre. J'ai l'impression que le recrutement fonctionne plutôt par le bouche-à-oreille.

Évidemment, la promotion du passage est mensongère : on promet une traversée facile, garantie, avec peu de monde dans les bateaux et un hébergement. La plupart des migrants ne sont pas dupes, car ils se sont renseignés auprès de personnes passées avant eux. Il y en a peut-

être qui arrivent en espérant un hôtel trois étoiles et qui découvrent une toile de tente, mais je pense qu'ils sont peu nombreux. Certains, qui ont un peu d'argent, prennent d'ailleurs des chambres d'hôtel aux alentours en attendant l'appel du passeur.

Le jour du départ, des passagers se plaignent souvent, ce qui peut créer des problèmes pour les passeurs de bas niveau chargés de maintenir l'ordre. Des rébellions peuvent survenir, et les passeurs peuvent user de la violence pour forcer les gens à embarquer. Certains, qui ont peur, sont véritablement poussés à monter dans le bateau, car il faut que les objectifs chiffrés soient remplis et que l'argent arrive à destination.

J'ai remarqué par ailleurs que beaucoup de ceux qui étaient mécontents et insultaient les passeurs pour le « service rendu », une fois arrivés en Angleterre, étaient contents et oubliaient tout. Ils envoyaient un message de remerciement à leur passeur et communiquaient son contact aux suivants, en disant : « Ça va être un peu compliqué, mais au moins, on est vraiment arrivés en Angleterre. »

La séance s'achève à quinze heures.

Membres présents ou excusés

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

Excusés. - M. Charles Fournier