



N° 2998

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DIX-SEPTIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 1^{er} juillet 2026

RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA 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,*

Président

M. SÉBASTIEN HUYGHE

Rapporteure

MME ELSA FAUCILLON

Députés

TOME 2

COMPTES RENDUS DES AUDITIONS

(du 12 février 2026 au 15 juin 2026)

La commission relative aux conséquences des accords du Touquet sur l'action publique et le respect des libertés et des droits fondamentaux des personnes migrantes, est composée de : M. Sébastien Huyghe, *président* ; Mme Elsa Faucillon, *rapporteure* ; M. Jean-Pierre Bataille ; M. Christophe Blanchet ; Mme Soumya Bourouaha ; M. Pierre-Yves Cadalen ; Mme Colette Capdevielle ; Mme Gabrielle Cathala ; M. Vincent Caure ; M. Paul Christophle ; Mme Edwige Diaz ; M. Julien Dive ; Mme Stella Dupont ; M. Philippe Fait ; M. Marc de Fleurian ; M. Charles Fournier ; M. Jonathan Gery ; M. Philippe Gosselin ; Mme Céline Hervieu ; Mme Élisabeth Martin ; M. Ludovic Mendes ; M. Matthias Renault ; Mme Catherine Rimbert ; M. Charles Rodwell ; Mme Danielle Simonnet ; M. Aurélien Taché ; M. Michaël Taverne.

SOMMAIRE

Pages

COMPTES RENDUS DES AUDITIONS MENÉES PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE	9
1. Audition, ouverte à la presse, de M. Cyrille Baumgartner, ambassadeur chargé des migrations, M. Diégo Colas, directeur des affaires juridiques et M. Simon Horrenberger, chef de mission à la direction de l'union européenne du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (12 février 2026).....	9
2. Audition, ouverte à la presse, de M. Jérôme Vignon, ancien président de l'observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, coauteur d'un rapport au ministre de l'intérieur sur la situation des migrants dans le calaisis publié en 2015 (19 février 2026).....	25
3. Audition, ouverte à la presse, de M. Olivier Cahn, professeur de droit pénal à l'Université de Paris Nanterre (19 février 2026).....	38
4. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) : M. Julien Mouchette, membre de la commission, et Mme Ophélie Marrel, conseillère juridique (19 février 2026).....	53
5. Audition, ouverte à la presse, de M. Bernard Cazeneuve, ancien Premier ministre (19 février 2026)	67
6. Audition, ouverte à la presse, des représentants de plusieurs associations, portant sur les conditions de vie, de santé et d'hébergement des personnes migrantes ainsi que sur la situation des mineurs non accompagnés : L'Auberge des Migrants, La Croix-Rouge française, ECPAT France, Médecins du Monde, Médecins Sans Frontières, Le Secours Catholique (26 février 2026).....	84
7. Audition, ouverte à la presse, de Mme Natacha Bouchart, maire de Calais (26 février 2026)	107
8. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la Direction générale des étrangers en France (DGEF) du ministère de l'intérieur : M. Laurent Touvet, Directeur général, M. Cyriaque Bayle, sous-directeur chargé de la lutte contre l'immigration irrégulière, M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière, et M. Antonin Bernard, adjoint au chef du bureau de la circulation transfrontalière (26 février 2026)	120

9. Audition, ouverte à la presse, de Mme Alice Mesnard, professeure d'économie au City St George's - University of London, et de M. Antoine Guérin, doctorant en droit public à l'université Jean-Moulin Lyon III, sur l'externalisation des politiques migratoires (5 mars 2026)	139
10. Audition, ouverte à la presse, de M. Serge Slama, professeur de droit public à l'Université Grenoble Alpes (5 mars 2026)	158
11. Audition, ouverte à la presse, de M. Lionel Crusoé, avocat au barreau de Paris, et de Mme Julie Gommeaux, avocate au barreau de Lille (19 mars 2026).....	166
12. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : Amnesty International France : Mme Anne Savinel-Barras, présidente, et Mme Diane Fogelman, chargée de plaider Migrations ; Safe Passage International France : Mme Marie-Charlotte Fabié, directrice ; la Cimade : M. Gérard Sadik, responsable national des questions asile et Mme Bénédicte Vacquerel, déléguée nationale en région Normandie ; Gisti : Mme Claudia Charles, juriste chargée d'études (19 mars 2026).....	177
13. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : France Terre d'Asile : Mme Maëlle Léna, directrice du plaidoyer de l'International et de la vie associative, et M. Timothée Maurice, directeur départemental du Pas-de-Calais au sein de la direction de protection des mineurs isolés à France terre d'asile ; Afeji Hauts-de-France : M. Karim Louzani, Directeur Général, et Mme Kareen Monnier, directrice générale adjointe ; Audasse : M. Tony Grenier, directeur général, et M. Dominique Brivet, directeur du pôle asile ; La Vie Active : M. Guillaume Alexandre, Directeur Général, et Mme Odile Tytgat, directrice du dispositif humanitaire de Calais ; Coallia : M. Emmanuel Brasseur, directeur des métiers (19 mars 2026)	199
14. Audition, ouverte à la presse, de M. Maël Galisson, journaliste (19 mars 2026) ...	221
15. Audition, ouverte à la presse, de M. Didier Leschi, directeur général de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) (26 mars 2026)	231
16. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : Utopia 56 : Mme Angèle Vettorello, coordinatrice, et Mme Charlotte Kwantes, Responsable plaidoyer et communication ; Alors on aide littoral : M. Eric Baudelet, coordonnateur, et Mme Gabrielle Casimir, membre de l'association ; Human Rights Observers : Mme Paloma Zocchetti, membre de l'association, et M. Ulysse Gallardo, coordinateur Terrain, Plaidoyer et Finances ; Salam : Mme Claire Millot, vice-présidente et secrétaire générale (26 mars 2026)	243
17. Audition, ouverte à la presse, de M. Xavier Ducept, secrétaire général de la Mer (26 mars 2026).....	262
18. Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Espinasse, directeur général de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) (26 mars 2026)	276
19. Audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel de Oliveira, président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) (1 ^{er} avril 2026)	285
20. Audition, ouverte à la presse, de M. Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières (2 avril 2026)	295
21. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant M. Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, M. François-Xavier Lauch, préfet du Pas-de-Calais, M. Benoit de Guibert, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez, et M. Vincent	

Lagoguey, préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la région Hauts-de-France (2 avril 2026).....	308
22. Audition, ouverte à la presse, de sauveteurs en mer bénévoles de la station de Dunkerque de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : Mme Céline Delannoy, M. Philippe Gichtenaere, M. David Godin, M. Jean-Marc Gosset, M. Frédéric Janssen, M. Alain Ledaguenel et M. Emmanuel Pelletier (7 avril 2026).....	330
23. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Nejma Brahim, journaliste au pôle international de <i>Mediapart</i> , Mme Julia Pascual, journaliste au <i>Monde</i> , et M. Tomas Statius, journaliste pour <i>Lighthouse Reports</i> (9 avril 2026).....	345
24. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Jacky Hénin, ancien maire de Calais, et de M. Damien Carême, ancien maire de Grande-Synthe (9 avril 2026)	365
25. Audition, ouverte à la presse, de M. Adam Beernaert, directeur général de la Protection civile du Pas-de-Calais (27 avril 2026)	377
26. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Hugo Gilardi, directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France, M. Samy Bayod, directeur du Centre Hospitalier de Dunkerque, Mme Flavie Hervy, responsable de la permanence d'accès aux soins de santé (Pass) de Dunkerque, et M. Martin Treucat, directeur général par intérim du Centre Hospitalier de Calais (27 avril 2026).....	387
27. Audition, ouverte à la presse, de M. Thomas Charvet, administrateur des douanes, M. Ronan Boillot, directeur national des garde-côtes des douanes, M. Stéphane Dubois, directeur du service garde-côtes des douanes Manche-Mer du Nord-Atlantique, et Mme Frédérique Durand, directrice régionale des douanes de Dunkerque (27 avril 2026).....	400
28. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Mireille Hingrez-Céréda, vice-présidente du conseil départemental du Pas-de-Calais, accompagnée de M. Christophe Caillier, conseiller du président du conseil départemental du Pas de Calais, et de Mme Marie Tonnerre-Desmet, vice-présidente du conseil départemental du Nord, accompagnée de Mme Camille Noutehou directrice adjointe de la direction enfance, famille et jeunesse du département du Nord (27 avril 2026).....	409
29. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Maurice Georges, président du directoire de Dunkerque Port, de M. Laurent Devulder, directeur général de Port Boulogne Calais et de M. Didier Cazelles, directeur général délégué d'Eurotunnel (27 avril 2026).....	418
30. Audition, à huis clos, de Mme Hélène Tréheux-Duchêne, ambassadrice de France au Royaume-Uni (29 avril 2026)	430
31. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Cécile Gressier, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Boulogne-sur-Mer, et Mme Charlotte Huet, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Dunkerque (29 avril 2026).....	431
32. Audition, ouverte à la presse, de M. Rémi Vandepianque, garde-côte douanier et représentant de Solidaires (29 avril 2026).....	447

33. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, et de M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez (6 mai 2026)..... 457
34. Audition, ouverte à la presse, de M. Xavier Bertrand, président du conseil régional des Hauts-de-France (7 mai 2026) 473
35. Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Darques, président de la SNSM de Calais, et M. Charles Devos, patron du canot de sauvetage de la station SNSM de Calais (7 mai 2026) 487
36. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Gérard Dué, maire de Croisilles, et M. Pierre-Henri Dumont, maire de Marck (7 mai 2026) 496
37. Audition conjointe, ouverte à la presse, de représentantes de l'association Refugee Women's Centre : Mme Marie Fillâtre, coordinatrice Calais, Mme Louise Borel, coordinatrice Grande-Synthe, et Mme Giulia Galati, coordinatrice Dunkerque, et de l'association Project Play : Mme Violette Vancoillie, coordinatrice des activités, et Mme Kate O'Neill, chargée de plaidoyer (7 mai 2026) 511
38. Audition, ouverte à la presse, de M. Frédéric Cuvillier, ancien ministre, maire de Boulogne-sur-Mer (7 mai 2026)..... 525
39. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Didier Daens, directeur général d'Apogée Propreté Conseil, M. Jean-Antoine Villau-Garcia, Directeur QHSE et ancien directeur opérationnel chez Ramery Assainissement et maintenance industrielle à Dunkerque, et Mme Lydie Clermont, directrice juridique du Groupe Ramery (7 mai 2026) 535
40. Audition, ouverte à la presse, de Mme Claire Hédon, Défenseure des droits, Mme Céline Roux, adjointe à la Défenseure des droits en charge du respect de la déontologie des forces de sécurité, et M. Marc Loisel, directeur de la protection des droits – affaires publiques (7 mai 2026)..... 543
41. Audition, ouverte à la presse, de M. Patrice Vergriete, maire de Dunkerque (12 mai 2026)..... 560
42. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Camille Martel, docteure en géographie, et M. Julien Goudichaud, journaliste et documentariste (19 mai 2026).. 572
43. Audition conjointe, ouverte à la presse, de représentants de la police nationale : Mme Virginie Brunner, directrice générale adjointe de la police nationale, et Mme Valérie Maureille, directrice zonale de la police nationale Nord ; de la gendarmerie nationale : M. le général de corps d'armée Bruno Arviset, major général adjoint de la gendarmerie nationale, M. le général de corps d'armée François Agostini, commandant de la région de gendarmerie des Hauts-de-France, et M. le colonel Ronan Lelong, chef du bureau de la synthèse budgétaire à la direction générale de la gendarmerie nationale ; de la gendarmerie maritime : M. le général de division Régis Blanchard, commandant de la gendarmerie maritime, et Mme la colonelle Françoise Poulain, commandante du groupement de la gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord (21 mai 2026) 587

44. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Stéphane Contal, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Pas-de-Calais, M. François Vallier, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Nord, et Mme Anne Badonnel, adjointe au directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) (21 mai 2026) 610
45. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant les représentants des organisations syndicales : pour Alliance Police Nationale : MM. Arnaud Roger et Guillaume Sarrazin ; pour Alternative Police CFDT : MM. Frédéric Geindrie et Benjamin Camboulives (en visioconférence) ; pour Unité SGP Police-FO (UNITÉ) : MM. Mickaël Stoinski et Marc Musiol ; et pour UNSA Police : MM. Jérôme Bizeur et Damien Compagnon (21 mai 2026)..... 623
46. Audition, ouverte à la presse, de M. Olivier Bergeau, chef de la division Stratégie, communication et affaires juridiques au sein de la direction générale de la Migration et des Affaires intérieures de la Commission européenne (DG HOME) (21 mai 2026) 640
47. Audition, ouverte à la presse, de Mme Aishe Anadif et M. Karam Hassan (27 mai 2026) 647
48. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la direction générale des étrangers en France (DGEF) : M. Laurent Touvet, directeur général, M. Cyriaque Bayle, sous-directeur de la lutte contre l'immigration irrégulière, M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière, et Mme Natasa Zivkovic, cheffe de section relation bilatérale transmanche (28 mai 2026) 656
49. Audition, ouverte à la presse, de M. Gérald Darmanin, garde des sceaux, ministre de la justice, ancien ministre de l'intérieur (28 mai 2026)..... 671
50. Audition, ouverte à la presse, de M. Bruno Retailleau, ancien ministre de l'intérieur (28 mai 2026) 686
51. Audition, ouverte à la presse, de M. Benjamin Haddad, ministre délégué chargé de l'Europe (3 juin 2026) 700
52. Audition, ouverte à la presse, de M. Laurent Nuñez, ministre de l'intérieur (15 juin 2026)..... 717

COMPTES RENDUS DES AUDITIONS MENÉES PAR LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les auditions sont présentées dans l'ordre chronologique des séances tenues par la commission d'enquête.

Les enregistrements vidéo des auditions ouvertes à la presse sont disponibles en ligne à l'adresse

suivante : <https://videos.assemblee-nationale.fr/commissions.liberte-et-droits-fondamentaux-des-personnes-migrantes-ce>

1. Audition, ouverte à la presse, de M. Cyrille Baumgartner, ambassadeur chargé des migrations, M. Diégo Colas, directeur des affaires juridiques et M. Simon Horrenberger, chef de mission à la direction de l'Union européenne du ministère de l'Europe et des affaires étrangères (12 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. À l'occasion de notre première audition, nous accueillons plusieurs représentants du ministère de l'Europe et des affaires étrangères : M. Cyrille Baumgartner, ambassadeur chargé des migrations, M. Diégo Colas, directeur des affaires juridiques et M. Simon Horrenberger, chef de mission à la direction de l'Union européenne.

Nous comptons sur vous pour nous éclairer au sujet du cadre juridique des accords du Touquet, de leurs spécificités, du suivi dont ce cadre fait l'objet et de la façon dont il s'inscrit dans le contexte plus général de la politique migratoire et des relations internationales.

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

(M. Cyrille Baumgartner, M. Diégo Colas et M. Simon Horrenberger prêtent successivement serment).

M. Diégo Colas, directeur des affaires juridiques au ministère de l'Europe et des affaires étrangères. Les sujets évoqués dans les documents constitutifs de votre commission d'enquête sont vastes et concernent différents ministères. L'angle d'approche du ministère de l'Europe et des affaires étrangères vise la gestion, aussi optimale que possible, de notre frontière commune avec le Royaume-Uni. C'est un espace partagé autant qu'une frontière commune, c'est aussi un espace de circulation maritime – la Manche et le Pas-de-Calais constituent ce qu'on appelle, en droit de la mer, un détroit servant la navigation internationale. Il est donc important d'y assurer une gestion aussi fluide que possible des navigations, en particulier du transit des passagers en situation régulière mais aussi, depuis plusieurs années, du flux migratoire significatif induit par la forte attractivité du territoire britannique et parce que ce détroit est le point de traversée logique pour qui veut s'y rendre – raison pour laquelle un dispositif juridique important a été établi autour de quatre accords internationaux.

Le premier accord – et le début de cette histoire, d’une certaine manière – concerne le tunnel sous la Manche. Il fallait éviter, lorsque cette infrastructure a été construite, qu’elle serve ou facilite l’immigration illégale. C’est ce qui explique que, sur la base du traité de Cantorbéry, qui régit cette infrastructure, le protocole de Sangatte a été signé en 1991, puis complété par un protocole additionnel en 2000 pour instaurer les éléments de contrôle visant à empêcher les immigrations illégales. Notre conclusion est que ce dispositif est efficace, car l’immigration illégale par ce vecteur est très faible ou résiduelle.

Du fait de cette efficacité, il a été constaté à l’époque un déport des flux migratoires non pas vers le tunnel sous la Manche lui-même, mais vers les infrastructures portuaires de la côte, pour tenter la traversée à l’aide de navires à passagers, également organisés selon un flux régulier. Cet état de fait a conduit à négocier, en 2003, l’accord du Touquet, complété par certains arrangements administratifs, pour répliquer dans les infrastructures portuaires les dispositions appliquées au tunnel sous la Manche, qui ont démontré leur efficacité, dans le but d’empêcher l’embarquement sur les navires. Là encore, notre sentiment est que le dispositif a été efficace : nous ne relevons pas ou presque pas de flux d’immigration illicite par ce vecteur.

Ce résultat a abouti au phénomène auquel nous sommes désormais confrontés : la tentation de traverser non grâce aux navires de passagers ou par le tunnel sous la Manche, mais par des *small boats* ou – évolution plus récente encore – des *taxi boats*.

C’est dans ce contexte que nous avons été conduits à négocier en 2018 le traité de Sandhurst, en vertu duquel les autorités françaises ont été chargées de prévenir les départs depuis la France. Il est en effet logique et plus efficace d’intervenir sur le littoral, avant une traversée dangereuse. L’action des autorités françaises est soutenue – dans le domaine financier ou celui du renseignement – par les autorités britanniques. Ce cadre est en cours de renégociation.

Puis, l’an dernier, nous avons conclu l’accord visant à prévenir les traversées périlleuses, dit accord pilote, qui prévoit un mécanisme de réadmission facilitée en France de certains migrants débarquant au Royaume-Uni, l’application d’une voie légale sûre d’émigration vers le Royaume-Uni et, enfin, l’application d’un principe d’équilibre visant à assurer que ces deux flux s’équilibrent pendant toute la durée d’application de l’accord – lequel est un accord exemplaire du point de vue du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), précisément en raison de la logique de substitution d’un flux exposé à des risques importants par un flux d’émigration sûr et maîtrisé.

Vous nous avez interrogés sur le respect dans cet accord du droit d’asile et des autres droits dont les migrants bénéficient en France – question qui vaut d’ailleurs pour l’ensemble du dispositif. En fait, les migrants peuvent déjà exercer en France tous leurs droits, notamment le droit d’asile s’ils le souhaitent, puisqu’ils se trouvent déjà sur notre territoire avant une éventuelle traversée.

L’accord de 2025 prévoit bien que le migrant conserve tous ses droits en France à son retour et qu’il peut exercer, au Royaume-Uni, son droit de recours contre une décision de non-admission. Il ne perd donc aucun des droits que lui garantissait le droit français, qu’il soit reconduit en France depuis le Royaume-Uni ou qu’il soit intercepté en mer et ramené sur notre littoral.

Le ministère de l’Europe et des affaires étrangères a pour mission de concevoir et de négocier le cadre juridique dans le but de parvenir à une gestion concertée de l’espace commun, et pour ce faire de maintenir une bonne qualité du dialogue avec le Royaume-Uni, qui inclut évidemment cette question. Autrement dit, le ministère ne gère pas lui-même la

conduite des opérations de police, ni sur terre ni en mer. Il en résulte qu'une partie importante de la négociation sur le contenu de ces accords bilatéraux repose logiquement sur l'expertise des services du ministère de l'intérieur qui sont chargés de ces opérations. La direction juridique du ministère des affaires étrangères ne négocie pas elle-même ces accords, même si d'autres directions du ministère peuvent jouer un rôle plus important dans la conduite des discussions.

La direction des affaires juridiques a pour fonction de veiller tout au long de la négociation, en particulier au moment de la conclusion de l'accord et avant la délivrance des pouvoirs de signature, à la conformité des dispositions avec le droit international public, notamment le droit des traités – pour vérifier que le texte négocié est bien un traité et, puisqu'il est souvent tentant de conclure des arrangements administratifs, pour confirmer que la base juridique d'un accord international est bien nécessaire – mais aussi avec la Constitution, avec les autres grandes conventions internationales – surtout si elles traitent des droits fondamentaux comme la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) – ainsi qu'avec les dispositions en vigueur dans l'Union européenne, car un traité bilatéral pourrait nous mettre en porte-à-faux avec de nombreuses règles et engagements européens, y compris des dispositions du droit européen figurant dans un accord international ou des règles institutionnelles. En effet, il est impossible de conclure des traités dans les matières dans lesquelles l'Union européenne détient une compétence exclusive, et nous sommes tenus à une obligation de coopération loyale avec la Commission européenne.

Lorsque le traité est prêt à être signé, la direction des affaires juridiques examine le texte et son avis favorable permet la délivrance des pouvoirs de signature. Dans le cas des accords que j'ai cités, ce processus a toujours été mené à bien : nous avons toujours donné notre feu vert. Pour répondre à l'une de vos questions, je précise que l'Union européenne a bien été associée tout au long de la négociation de l'accord pilote. Au reste, il est prévu qu'elle participe au comité de suivi, ce qu'elle a fait. En somme, notre espoir a toujours été d'eupéaniser cet exercice.

Enfin, le mot « externalisation » figure à plusieurs reprises dans la résolution portant création de votre commission d'enquête. Or, dans notre langage, il a un sens très différent de celui que vous lui donnez : pour nous, l'externalisation est le fait de confier à une structure privée certaines prérogatives avant qu'une décision publique soit prise – par exemple lui confier la collecte d'un dossier de demande de visa afin que les agents de l'État puissent se concentrer sur l'examen au fond. Au contraire, vous entendez plutôt l'externalisation au sens d'une répartition des responsabilités entre la France et le Royaume-Uni concernant la gestion de la frontière, l'idée étant que certains contrôles pouvant être effectués au Royaume-Uni sont transférés – donc externalisés – à la France. Au fond, il s'agit plutôt d'une délocalisation, comme c'est le cas des contrôles préalables à l'entrée dans le tunnel sous la Manche qui sont faits à la gare du Nord ou d'autres formes de coopération en vigueur sur notre territoire.

Le but étant d'empêcher les départs en mer, il est logique que les opérations visées par l'accord soient menées en France. Certaines opérations devant se dérouler sur notre territoire, elles relèvent de notre souveraineté et l'accord, du fait de son objectif, induit une certaine asymétrie.

M. Cyrille Baumgartner, ambassadeur chargé des migrations. Le poste d'ambassadeur chargé des migrations a été créé il y a une dizaine d'années, au plus fort du pic migratoire, et il a été pérennisé – j'en suis le troisième titulaire. Au fil des années, grâce à l'engagement de mes prédécesseurs, l'équipe de l'ambassadeur s'est étoffée et comprend désormais deux adjoints – l'un d'eux provenant du ministère de l'intérieur – et deux chargés de mission. Elle présente donc un caractère interministériel, qui reflète la nature de sa mission. Au reste, la lettre de mission de l'ambassadeur, qui est un diplomate de carrière, est signée par

le ministre de l'Europe et des affaires étrangères et celui de l'intérieur ; elle impose à l'ambassadeur de rendre compte régulièrement à chacun des deux ministres et à leurs cabinets respectifs, et de travailler en étroite collaboration avec les services administratifs des deux ministères.

Sur le fond, la compétence de l'ambassadeur porte d'une part sur la dimension extérieure des migrations, conformément à l'approche européenne cristallisée dans le plan d'action conjoint de La Valette. Elle comprend cinq axes : le premier relatif au droit d'asile et à la protection des migrants en général ; le deuxième relatif à la mobilité et aux migrations légales sous leurs différentes formes ; le troisième relatif à la prévention et à la lutte contre les migrations irrégulières par le contrôle des frontières et le retour sous toutes ses formes – la réadmission, c'est-à-dire le retour forcé, mais aussi l'aide au retour volontaire et plus encore à la réintégration durable. Quatrième axe : la lutte contre les réseaux de traite des êtres humains et de trafic international des migrants. Enfin, grâce à des financements et à des actions de coopération, nous travaillons sur les causes profondes qui poussent les personnes à migrer dans des conditions qui ne sont parfois ni sûres, ni ordonnées, ni maîtrisées.

D'autre part, sur le plan national, l'ambassadeur contribue à la coordination interministérielle consistant à définir une approche et des leviers d'action dans le but de développer le dialogue et la coopération avec quinze pays partenaires jugés prioritaires en matière migratoire, en englobant de manière équilibrée toute la dimension extérieure du phénomène migratoire. Dans certains cas, notre action consiste aussi à contribuer à la négociation d'accords de réadmission ou de mobilité légale. À vrai dire, de plus en plus souvent, nous menons conjointement les missions du dialogue et de la négociation, selon une approche globale.

Aux dimensions intérieure et extérieure s'ajoute le niveau multilatéral, en premier lieu européen, puisqu'il s'agit d'un domaine où les compétences partagées. Certains de nos principaux leviers d'action échappent à la compétence nationale et relèvent de l'Union européenne, qu'il s'agisse de la délivrance des visas de court séjour, de la politique de coopération ou des financements.

Nous travaillons également en étroite coopération avec des agences spécialisées des Nations unies – je pense particulièrement au HCR et à l'Organisation internationale pour les migrations (OIM). Par ailleurs, l'Europe a établi des cadres de dialogue birégionaux avec des régions africaines, en particulier l'Afrique de l'Ouest – c'est le processus de Rabat – et l'Afrique de l'Est – il s'agit respectivement des processus de Rabat et de Khartoum, celui-ci étant présidé par la France depuis avril.

Pour l'essentiel, nous travaillons donc avec les pays d'origine. Le Royaume-Uni est un cas singulier puisque la France est un pays de transit et la migration se dirige vers un partenaire, qui est désormais un pays tiers. Même lorsqu'il était membre de l'Union européenne, le Royaume-Uni, grâce aux dérogations qu'il avait obtenues, participait « à la carte » à l'application de l'acquis de Schengen. Et du fait du volume des flux et de son attractivité, il s'est doté au fil des années et des décennies d'un cadre *ad hoc* qui repose sur des habitudes de travail présentant une forte dimension opérationnelle. Il n'est donc guère étonnant que mes prédécesseurs et moi-même n'ayons pas été directement impliqués dans la négociation des derniers accords, et qu'à l'inverse nous soyons plus directement investis dans le volet complémentaire de la coopération migratoire franco-britannique qui porte sur l'amont, c'est-à-dire sur les pays d'origine et de transit des flux de migrants qui cherchent à traverser la Manche. C'est pour cette raison qu'a été mis en place le groupe « *upstream* », dont le principe avait été décidé lors d'un sommet franco-britannique en 2023, et dont un plan d'action précise les modalités d'engagement depuis l'an dernier.

M. Simon Horrenberger, chef de mission à la direction de l'Union européenne du ministère de l'Europe et des affaires étrangères. Le rôle du service que j'anime, et qui couvre la dizaine de pays situés au nord et au nord-ouest de la France, y compris le Royaume-Uni, consiste à préparer les échéances politiques bilatérales, à constituer les dossiers d'entretien de nos autorités et à suivre la politique intérieure dans ces pays, en lien avec nos ambassades.

S'agissant des accords internationaux, nous jouons également un rôle – quoique plus limité que celui de la direction des affaires juridiques : nous sommes la porte d'entrée des autres ministères, à qui nous pouvons fournir des éléments de contexte politique pour éclairer l'opportunité du calendrier de la relation bilatérale, en utilisant les canaux diplomatiques par exemple, mais aussi les inciter à être prudents ou à ajuster le calendrier de négociation. Nous leur rappelons certains principes, comme celui selon lequel tout texte signé par un membre du gouvernement devra satisfaire à un formalisme particulier, qu'il s'agisse de sa rédaction, de ses versions linguistiques ou de la délivrance de pouvoirs. Nous transmettons ensuite ces différents éléments à la direction des affaires juridiques pour examen ; en revanche, nous n'intervenons pas sur le fond, car la conduite de la négociation et le contenu final de l'accord relèvent d'autres directions et ministères.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Colas, quels sont précisément les droits que retrouvent les migrants renvoyés du Royaume-Uni vers la France ?

Le Brexit a-t-il, par un effet de cascade, modifié le contenu juridique des accords ?

Quelle est votre perception de la coopération britannique, monsieur l'ambassadeur ? La contribution financière du Royaume-Uni couvre-t-elle réellement les coûts supportés par les collectivités françaises et par nos forces de sécurité ?

Monsieur Horrenberger, les accords du Touquet sont-ils compatibles avec l'objectif d'une politique migratoire européenne intégrée ou ne créent-ils qu'une simple logique bilatérale ? D'autres États membres ont-ils conclu des accords similaires avec des pays tiers ?

Enfin – cette dernière question s'adresse à tous –, si les accords du Touquet et ses évolutions ultérieures devaient être modifiés, à quelles clauses toucheriez-vous en priorité ?

M. Diégo Colas. Le principal droit des personnes renvoyées en France est le droit d'asile. Le fait d'être reconduite en France depuis le Royaume-Uni ou après une interception en mer n'empêche pas une personne migrante d'exercer ce droit : elle l'avait avant et le conserve après. De ce point de vue, la Manche diffère de la Méditerranée, où l'un des objectifs des personnes migrantes est d'arriver sur le territoire d'un État de la rive nord ou de se placer sous le contrôle effectif de son autorité pour y demander l'asile. Dans cette situation, être reconduit ne permet pas d'accéder à ces droits.

Peuvent également être rétablis lors d'une reconduction la possibilité d'un accompagnement au retour ainsi que d'autres droits accordés en vertu de la présence sur le territoire français. Le simple fait que le point de départ de cette étape du parcours migratoire soit en France fait que la situation au retour n'est pas modifiée.

Les trois premiers accords – Cantorbéry, Le Touquet et Sandhurst – ont été conclus alors que le Royaume-Uni faisait encore partie de l'Union européenne. En particulier, le règlement Dublin III s'appliquait au territoire britannique même s'il n'appartenait pas à l'espace Schengen. D'ailleurs, l'accord de Sandhurst de 2018 précise bien que ses dispositions valent « tant que le Royaume-Uni est encore lié par le règlement de Dublin » car, à l'époque, le Royaume-Uni avait déjà décidé de quitter l'Union européenne.

Quant à l'accord pilote, dit « un pour un », il a été négocié dans un contexte où, bien que la frontière franco-britannique soit restée une frontière extérieure de l'espace Schengen, les accords de Dublin n'étaient plus applicables. Il s'agit là de la modification juridique la plus importante.

Les accords du Touquet portaient d'un constat : le déport du flux migratoire depuis le tunnel sous la Manche et les environs de son entrée vers le port de Calais et les ports voisins. Ils visaient à empêcher les tentatives de passage par bateau. De ce point de vue, ils ont rempli leur rôle : ce phénomène migratoire a disparu.

Dans l'ensemble, tous ces accords ont montré leur efficacité : l'un est largement parvenu à tarir le flux migratoire empruntant le tunnel, l'autre a tari celui qui passait par les ports. Le flux migratoire se concentre désormais sur les *small boats*. C'est ce phénomène que les derniers accords visent à traiter, tout en respectant les droits des migrants et en évitant les traversées dangereuses et les morts en mer.

Le dispositif est-il satisfaisant dans son ensemble ? Vos travaux l'établiront. Nos actions me semblent efficaces et adaptées mais il est encore un peu tôt pour dresser le bilan de l'accord qui vient d'être mis en application.

M. Cyrille Baumgartner. En amont, la coopération franco-britannique en matière migratoire est très bonne. Différents groupes de travail se réunissent régulièrement, la compréhension mutuelle est satisfaisante et le travail sur le terrain est très utile, notamment l'échange d'informations et d'analyses ainsi que les actions de sensibilisation pour mieux prévenir les départs. Nous travaillons en lien étroit avec les pays tiers, en partageant par exemple des informations judiciaires pour améliorer encore l'efficacité de la lutte contre les passeurs. Nos échanges de bonnes pratiques avec le Royaume-Uni en matière de retour et de réadmission sont également très utiles. Cette coopération est efficace et complète l'action opérationnelle menée à la frontière commune. Elle fait apparaître la grande complémentarité de nos dispositifs, de nos réseaux, de nos diplomaties, alors que les liens historiques que nous avons avec les pays de départ ne se recourent pas totalement.

Au groupe « *upstream* » s'ajoutent des forums de discussion multilatéraux. Du fait du Brexit, le Royaume-Uni s'est trouvé évincé des processus de Rabat et de Khartoum, mais il a récemment exprimé le souhait de les réintégrer. Comme elle assume actuellement la présidence tournante du processus de Khartoum, la France a un rôle particulier à jouer et entretient dans ce cadre une relation régulière et de très bonne qualité avec le Royaume-Uni.

Je ne suis pas directement associé au détail des négociations visant à mettre à jour le cadre de Sandhurst mais il me semble que la construction de ces différents accords suit un fil logique, qui est, à chaque fois, le signe de l'efficacité : comme l'objectif est atteint, les réseaux de passeurs s'adaptent, sur le terrain, et de nouveaux accords complètent petit à petit les précédents – ce qui explique que nous soyons passés de Sangatte au Touquet puis à Sandhurst et désormais à l'accord pilote. Cela étant, ces deux derniers accords sont d'une complexité et d'une sensibilité supérieures par rapport aux enjeux des accords précédents : la zone littorale couverte est beaucoup plus vaste, et les traversées, qui ne se font plus par des vecteurs réguliers, sont beaucoup plus dangereuses. Les opérations d'interception et de secours en mer présentent donc une dimension humaine qui complique la situation.

En somme, le cadre de nos accords bilatéraux me semble à la fois complet et équilibré, notamment du fait du principe d'engagement financier du Royaume-Uni. Au-delà du travail opérationnel, il prend en considération l'attractivité du système britannique, notamment l'accès à son marché du travail.

M. Simon Horrenberger. À ma connaissance, il n'existe pas d'autre ensemble d'accords internationaux aussi dense entre le Royaume-Uni et d'autres pays européens – en particulier la Belgique – que celui que forment les accords du Touquet, de Sandhurst et l'accord pilote, et pour cause : presque tous les *small boats* partent de France et presque aucun de Belgique.

Les accords du Touquet sont-ils compatibles avec une approche européenne harmonisée ? Pour rappel, ils visaient à renforcer les contrôles à la frontière, en particulier dans les ports. Ils datent de 2003, mais avaient été complétés, un peu plus tard cette même année, par un accord instaurant des bureaux nationaux de contrôles juxtaposés. Il permet à la police aux frontières ou aux services des douanes d'opérer à l'intérieur du pays partenaire. Cette disposition opérationnelle de la gestion des migrations entre nos pays ne me semble pas incompatible avec le droit de l'Union européenne ou les principes européens. Au reste, des accords de ce type peuvent prévoir la transmission d'informations à la Commission européenne, suivant le principe de coopération loyale ; en outre, les bureaux nationaux de contrôles juxtaposés sont assez fréquents avec nos autres voisins. Ajoutons que ces accords visaient à instaurer des contrôles systématiques dans les gares et ensuite dans les ports, mais que cette pratique ne contrevenait pas aux principes juridiques européens puisque le Royaume-Uni ne faisait pas partie de l'espace Schengen.

Du fait de la géographie des flux, la France est en première ligne. Par conséquent, l'essentiel des outils, traités et dispositifs créés par ces accords sont bilatéraux. Aucun cadre juridique n'a plus été conclu entre l'Union européenne et le Royaume-Uni pour traiter les migrations irrégulières et l'asile depuis le Brexit. Avant, même si le Royaume-Uni ne faisait pas partie de l'espace Schengen, il participait au dispositif Dublin III, si bien que les demandes d'asile pouvaient être traitées de façon harmonisée, mais ce n'est plus le cas. Il manque donc un cadre harmonisé de gestion des mobilités, de lutte contre l'immigration illégale, de gestion des demandes d'asile entre l'Union européenne et le Royaume-Uni.

Le pacte sur les migrations et l'asile de l'Union européenne entrera en vigueur le 12 juin prochain. Il révoquera le dispositif de Dublin et abordera le traitement des demandes d'asile et les reconduites à la frontière. Il s'appliquera entre les États membres de l'Union européenne, mais n'inclura pas le Royaume-Uni. Par conséquent, l'entrée en vigueur de ce pacte n'apportera aucune amélioration au dispositif bilatéral actuel.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pouvez-vous caractériser l'attractivité du Royaume-Uni et montrer ses évolutions ?

Le rôle de la direction des affaires juridiques est de veiller à la conformité des accords du Touquet avec différentes conventions internationales, en particulier celles qui protègent les droits humains. Comment veillez-vous à la conformité des actes et des mesures concrètes qui concernent les personnes exilées avec le respect de leurs droits et des mesures appliquées au nom des accords du Touquet ? Vous évoquez également le fait d'éviter les traversées dangereuses – et vous avez à plusieurs reprises utilisé le terme « efficacité » à cet égard. Il me semble qu'il y a là une discordance puisque le nombre de traversées dangereuses a augmenté, de même que le nombre de morts en mer. Quelles sont les mesures effectivement appliquées et quelle est leur efficacité ?

Par ailleurs, l'accord « un pour un » prévoit qu'un comité de suivi procède à l'examen mensuel de la situation. Pouvez-vous nous en dire davantage ? Quelles analyses faites-vous des différents points contenus dans l'accord et de la qualité de l'expérimentation menée ?

M. Diégo Colas. Un des facteurs de l'attractivité du Royaume-Uni est le dynamisme de son marché du travail, ce qui est confirmé par les enquêtes menées auprès des migrants – bon nombre d'entre eux répondent souhaiter atteindre le Royaume-Uni pour cette

raison. Longtemps, nous avons cru que la faiblesse de la lutte contre le travail illégal, liée à une inspection du travail peu robuste, pouvait également expliquer cette attractivité.

De surcroît, le Royaume-Uni a ses propres traditions en matière de police. Par exemple, le principe d'une carte d'identité est contraire à la tradition britannique. Les efforts des différents gouvernements pour évoluer sur ce point ont suscité des débats politiques, parfois difficiles à comprendre en France, où la généralisation de la carte d'identité n'est pas vécue comme une forme de contrôle insupportable.

En clair, l'attractivité du pays tient en partie au fait que la lutte contre le travail illicite et certaines filières est rendue plus difficile. Lors des négociations, nous demandons au Royaume-Uni de prendre en considération ces éléments et de renforcer les contrôles dans les lieux de travail illicites.

J'en viens au rôle de la direction des affaires juridiques vis-à-vis de l'articulation entre un accord international et les autres règles applicables. Il existe plusieurs types de normes. La première d'entre elles est la Constitution, qui prime les traités internationaux. Par conséquent, un traité international conclu par la France doit respecter la Constitution – nous nous en assurons par un contrôle vertical –, faute de quoi, la direction ne peut délivrer les pouvoirs de signature. Par exemple, un accord exclusivement rédigé en anglais ne pourrait être signé, car il constituerait une violation évidente de la Constitution.

Pour les autres accords internationaux, il n'existe pas, en droit international, de hiérarchie entre deux traités différents. En théorie, il serait donc possible de déroger à un traité en en signant un autre. Mais en réalité, les accords internationaux ne peuvent pas comporter de disposition dérogatoire à certains engagements – dont ceux pris au titre du droit de l'Union européenne ou de la CEDH, dont le respect est contrôlé. Nous assurons donc *ab initio* un contrôle de l'accord, avant la délivrance des pouvoirs. Nous vérifions que le traité ne contient pas d'obligations qui nous contraindraient à violer le droit de l'Union européenne ou à ne pas respecter la CEDH. Le cas échéant, nous aurions du mal à nous défendre devant la Cour européenne des droits de l'homme.

Quand plusieurs interprétations sont possibles ou quand un traité ne viole pas directement de précédents engagements, la direction des affaires juridiques peut simplement relever l'existence de différents standards ou signaler qu'elle ne pourra délivrer les pouvoirs que sous réserve du respect de tel ou tel standard.

Nous n'avons pas identifié, dans les traités dont nous parlons, de points qui nous exposeraient à ne pas respecter les différentes normes de droit applicables en France. Le suivi quotidien de l'application d'un traité relève de la responsabilité du ministère compétent. Ainsi, lorsqu'un traité prévoit des opérations ou des contrôles de police, le ministère chargé de la police veille à son application et à celle des autres règles ayant cours en France.

Quand je parlais de l'efficacité des dispositifs, j'évoquais les deux premiers accords, qui visaient à empêcher l'immigration illégale par le tunnel ou par les navires de transport de passagers, et dont il faut constater qu'ils ont atteint leur objectif. En revanche, les traversées à bord de *small boats* ont fait leur apparition bien après la signature des accords du Touquet en 2003.

Un dispositif spécifique contre cette pratique est en cours de déploiement et il me paraît un peu tôt pour en évaluer l'efficacité. Le nombre de morts en mer sera en effet l'un des plus importants critères de cette évaluation. L'accord « un pour un » vise précisément à décourager les traversées périlleuses, grâce au mécanisme de réadmission facilitée, compensée numériquement par un mécanisme de traversée légale et sûre. Il s'agit bien de réduire le danger.

Ce principe « un pour un » est-il efficace ? Il commence à être appliqué et l'équilibre souhaité est respecté : le nombre de réadmis – environ 300 personnes – est comparable à celui des arrivées légales au Royaume-Uni. Il est trop tôt pour savoir quel sera le nombre total d'échanges réalisés grâce à ce traité, mais il faut espérer que son efficacité sera démontrée à la fin de la période.

Quant au comité de suivi, je peux confirmer que la Commission européenne a bien participé à ses réunions.

M. Cyrille Baumgartner. Pour chercher à limiter l'attractivité du Royaume-Uni, le gouvernement britannique a lancé différentes réformes, notamment l'introduction de titres de séjour électroniques et le croisement entre bases de données, dans le but de permettre aux employeurs de vérifier plus aisément la régularité de la situation des postulants à un emploi au regard du droit au séjour.

Au sujet de l'efficacité et des indicateurs pertinents, je faisais référence à notre approche à long terme de la question migratoire dans nos relations avec le Royaume-Uni et à la cohérence entre les différents accords. Le besoin de nouveaux accords traduit en réalité des succès sur le terrain, qui ont poussé les réseaux de passeurs à s'adapter. L'approche que retiennent les accords de Sandhurst et l'accord « un pour un » pour faire face aux traversées irrégulières de la Manche semble à la fois équilibrée et complète. L'accord « un pour un » est encore très récent ; il nous faut plus de recul pour juger de sa mise en application. *In fine*, l'objectif est la dissuasion. À cet égard, le nombre de tentatives de traversée irrégulière constituera donc un indicateur pertinent, neutre et objectif. Là encore, nous devons laisser à l'accord le temps d'être pleinement déployé. Nous constatons sa montée en puissance progressive, mais son application est encore récente.

Nous devons également tenir compte du fait que son efficacité comporte une part conjoncturelle et aléatoire. Du fait des conditions météorologiques, par exemple, les traversées sont plus ou moins faciles selon les années. Autre facteur : l'évolution du monde. Certaines grandes crises provoquent des déplacements forcés de personnes, ce qui peut avoir des conséquences sur la situation dans la Manche. Évidemment, les disparitions en mer constituent un indicateur primordial du point de vue humain. L'an dernier, trente et une disparitions ont été enregistrées, ce qui représente néanmoins une réduction notable comparée aux soixante-dix-neuf ou quatre-vingts recensées en 2024.

M. Simon Horrenberger. Vous avez raison au sujet du comité de suivi de l'accord pilote : l'accord prévoit une réunion tous les mois. Elle associe la Commission européenne et certains États membres intéressés. Le ministère des affaires étrangères n'y siège pas. C'est donc le ministère compétent qui pourra vous renseigner sur la teneur des discussions du comité. À notre connaissance, les réunions ont eu lieu et la Commission européenne, mais aussi l'Allemagne et la Belgique par exemple, y assistent.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Les éléments que vous citez pour justifier l'attractivité du Royaume-Uni paraissent bien faibles en comparaison des éléments avancés par celles et ceux qui dénoncent la trop grande attractivité de la France. J'imagine que le Royaume-Uni les a analysés : a-t-il pris des mesures de nature à les modifier ? Le cas échéant, quelles sont ces modifications qui, à supposer que les personnes exilées s'informent des évolutions législatives des pays où ils veulent aller – ce dont je doute –, auraient pour but de réduire l'incitation à émigrer outre-Manche ? Les rapports Nord-Sud, le fait que certains pays d'origine soient anglophones, la volonté de rejoindre des proches me semblent constituer d'autres facteurs d'attractivité encore plus importants.

Je retiens de vos propos que l'augmentation du nombre de morts en mer a conduit à promouvoir des voies légales sûres dans l'accord « un pour un ». Par conséquent, si les évaluations montraient que l'accord contribuait à réduire le nombre de morts en mer, le nombre de personnes concernées par l'accord « un pour un » pourrait-il augmenter ?

Enfin, l'ONU a récemment dénoncé de potentielles violations des droits humains dans le cadre de l'application de l'accord « un pour un ». Comment avez-vous accueilli cette mise en garde et ses conséquences éventuelles ?

M. Diégo Colas. Effectivement, les facteurs d'attractivité de la France et du Royaume-Uni sont assez différents. La tradition d'immigration au Royaume-Uni est ancienne. Les paramètres que j'ai cités sont évidemment identifiés par les Britanniques et ils y travaillent. Des réunions bilatérales ont été organisées sur le sujet.

L'accord « un pour un » a une durée de vie limitée à un an. Ses suites sont encore en cours de discussion, il est donc prématuré d'en parler. Je sais juste que la réflexion relative à son évolution a lieu. Pour l'essentiel, la volonté est d'européaniser l'effort, c'est-à-dire d'englober davantage d'institutions et de pays européens.

Nous avons répondu à la lettre des rapporteurs des Nations unies, en faisant la pédagogie nécessaire pour expliquer l'accord. Nous avons notamment rappelé que les migrants ne perdaient pas les droits accordés par la France avant leur départ, et que la préoccupation des autorités françaises était de conduire les opérations conformément au droit national, de manière à préserver leurs droits. Nous avons répondu aux questions et montré que l'accord représentait plutôt ce que nombre d'organisations, qui souhaitent substituer une voie légale à une voie dangereuse, appelaient de leurs vœux.

M. Simon Horrenberger. S'agissant des facteurs d'attractivité du Royaume-Uni, les statistiques de l'immigration irrégulière pour 2025 en Europe sont éloquentes : l'Union européenne dénombre, en ordre de grandeur, 170 000 entrées irrégulières, pour 60 000 tentatives de traversées par *small boats* depuis la France vers le Royaume-Uni, dont plus de 40 000 réussissent. Par conséquent, près d'un quart des migrants qui entrent dans l'Union européenne veulent rejoindre le Royaume-Uni par la voie des *small boats*. Autrement dit, l'attractivité du Royaume-Uni joue un rôle dans le nombre d'entrées irrégulières dans l'Union européenne.

Pour adopter le point de vue du Royaume-Uni sur sa propre attractivité, examinons les mesures qu'il prend. Le gouvernement travailliste de Keir Starmer est en fonction depuis 2024 et a fait de la lutte contre l'immigration irrégulière une priorité. Cette politique est activement portée par les ministres de l'intérieur et des affaires étrangères, qui travaillent sur trois thématiques. La première porte sur les conditions du maintien sur le territoire britannique des demandeurs d'asile. La création d'un statut de réfugié temporaire est envisagée, dont l'attribution serait réexaminée périodiquement ; la durée de résidence nécessaire pour obtenir le statut de résident permanent pourrait également être allongée. La seconde concerne les aides sociales apportées aux migrants, en particulier aux demandeurs d'asile. L'idée est d'en durcir les conditions d'accès pour certaines catégories de migrants et de conditionner leur octroi au respect de la loi britannique. Les conditions d'hébergement font également partie de la réflexion : les demandeurs d'asile pourraient ainsi ne plus être hébergés dans des hôtels, mais dans des espaces *ad hoc*, voire des campements militaires.

Le gouvernement travaille également sur les contrôles du travail irrégulier. L'introduction d'un système d'identité numérique applicable aux travailleurs a également été proposée. Elle n'aurait pas été véritablement une carte d'identité, puisque ce document

n'existe pas au Royaume-Uni. L'absence de possession de cette identité numérique aurait néanmoins entraîné des limitations dans l'accès aux aides sociales ou la capacité de travailler. Cette mesure a suscité de nombreux débats et oppositions, et le projet a été très largement revu à la baisse ces derniers mois.

Enfin, le gouvernement britannique travaille sur les contrôles de l'inspection du travail, en particulier sur tout ce qui touche aux contrats flexibles et à la part de l'économie régie par un droit beaucoup plus souple et apparemment moins contrôlé que le nôtre.

Il reste complexe de suivre l'état d'application de toutes ces mesures, puisque certaines relèvent du domaine législatif et d'autres du domaine réglementaire. Toutes ces réflexions n'ont pas été traduites concrètement, mais elles font toutes partie du débat public.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quels sont les ministères qui participent au comité de suivi de l'accord pilote ?

M. Simon Horrenberger. Le ministère de l'intérieur, en particulier la direction générale des étrangers en France.

Mme Stella Dupont. Deux points m'étonnent. Le premier concerne le terme « efficacité ». Je comprends la logique, avec laquelle s'apprécie l'accord spécifique, mais le terme est difficile à accepter lorsqu'on considère le nombre de traversées et de victimes noyées en mer, toujours trop élevé. Une seule victime, c'est déjà trop.

Le deuxième concerne le comité de suivi mensuel de l'accord pilote. Je découvre que le ministère des affaires étrangères n'en est pas membre alors que des pays voisins y participent. C'est étonnant et regrettable. Vous auriez, à mon avis, toute votre place au côté du ministère de l'intérieur pour suivre les évolutions de cet accord.

Est-il possible de nous transmettre vos lettres de mission interministérielles ?

Pouvez-vous préciser en quoi consistent les discussions menées avec quinze pays partenaires sur les questions migratoires ?

Vous avez abordé à plusieurs reprises les engagements financiers du Royaume-Uni. Or le terme « engagement » est flou. Même si la négociation ne relève pas nécessairement de votre compétence, je souhaite des précisions sur la manière dont elle est menée, notamment sur son rythme – est-elle renouvelée chaque année ? Il est toujours difficile d'avoir accès à ces informations, je l'ai constaté lorsque j'étais rapporteure spéciale du budget de l'immigration.

Début décembre 2025, l'ONU a remis aux autorités britanniques une lettre de vingt pages appelant à mettre fin à l'accord pilote. En avez-vous eu connaissance ? Est-il possible de nous la communiquer, ainsi que votre réponse ? Que retenez-vous de cet appel ?

De même, serait-il possible de nous transmettre l'avis du HCR qui relève le caractère exemplaire de l'accord pilote ?

Après le naufrage tragique survenu dans la Manche en 2021, une commission d'enquête publique britannique a rendu ses conclusions, assorties de récriminations à l'endroit des services britanniques, mais surtout français, et signalé de nombreux dysfonctionnements. Comment analysez-vous ce travail ? Quelles en ont été les conséquences sur les relations entre la France et le Royaume-Uni ?

Quel est l'avis du Royaume-Uni sur l'expérimentation de filets d'interception dans nos eaux territoriales ?

Enfin, il semble exister des velléités de réformer la CEDH, notamment au sujet des protections à accorder aux migrants. Avez-vous une analyse à nous communiquer sur ce point ?

M. Diégo Colas. Vous l'aurez compris, mes propos sur l'efficacité se rapportaient aux deux premiers accords, qui ont atteint leurs objectifs puisqu'ils visaient à prévenir l'immigration illégale par le tunnel sous la Manche et les traversées de grands navires. Mais je n'applique pas la notion d'efficacité au-delà de ce constat, pour les raisons que vous avez exposées. Le phénomène existe, des accords visent à l'enrayer et il reste prématuré d'en évaluer les résultats parce qu'ils n'ont pas encore produit tous leurs effets – j'entends également les arguments selon lesquels il faudrait faire encore davantage.

Étant à la tête d'une direction d'administration centrale, je ne dispose pas de lettre de mission, mais je tiens le décret d'attribution à votre disposition.

La lettre des Nations unies que vous évoquez émane en fait de rapporteurs spéciaux ; elle n'engage donc pas l'Organisation en tant que telle. Les rapporteurs spéciaux sont indépendants et peuvent interpellier divers acteurs par courrier ; c'est ce qu'ils ont fait en formulant effectivement plusieurs critiques contre l'accord, à l'encontre du Royaume-Uni quant au traitement des migrants à leur arrivée sur son territoire ; et sur des points nous concernant, auxquels nous avons répondu dans la ligne des arguments déjà indiqués : le migrant disposait de droits avant de partir, il en dispose toujours lors de son retour. De ce point de vue, certaines critiques sont sans lien avec l'accord lui-même, auquel il ne faut pas faire dire plus qu'il ne dit : il instaure juste un mécanisme de réadmission facilitée en contrepartie d'un mécanisme de traversée sûre de la frontière ; en d'autres termes, il substitue une traversée sûre à une traversée dangereuse.

Dans bien des domaines, la dimension internationale s'est beaucoup renforcée, ce qui explique que d'autres ministères aient noué leurs propres contacts avec différents interlocuteurs étrangers, avec lesquels ils négocient des dispositions et en suivent l'application, y compris sur des questions opérationnelles. Le rôle du ministère des affaires étrangères est de veiller à la cohérence de la relation bilatérale avec nos partenaires et à ce que les engagements internationaux soient pris sur des bases juridiques pertinentes. De temps à autre, nous demandons donc – parfois avec insistance – que ces engagements prennent la forme d'un accord international, soumis ou non à une ratification parlementaire, selon les termes de l'article 53 de la Constitution.

Une fois mis en application, un accord reste vivant : il donne lieu à un comité de suivi ou à des arrangements administratifs négociés directement entre les autorités compétentes. Le ministère des affaires étrangères en est informé dans les grandes lignes mais pas forcément dans le détail, puisque les activités opérationnelles – y compris les opérations en mer – relèvent des ministères concernés.

Il y a quelques mois, neuf États membres ont demandé par une lettre que soit remise en cause une jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme, ce qui a fait débat entre les vingt-sept ministres de la justice – débat qui se poursuit au sein du comité directeur pour les droits humains du Conseil de l'Europe, où une déclaration est en cours de préparation. La France ne s'est pas associée à cette demande, bien au contraire : elle est de ceux, comme l'Allemagne, l'Espagne, le Luxembourg et d'autres voisins proches, qui défendent la Cour européenne des droits de l'homme, son intégrité et surtout son statut de cour. Il est toujours dangereux de transmettre des injonctions politiques à une cour : en s'y pliant, elle donne l'impression de céder et fait douter de son autorité ; en ne s'y pliant pas, elle donne

l'impression de défier le pouvoir politique, ce qui est aussi un problème. La France défend fermement la position sur laquelle l'autorité d'une juridiction internationale créée dans un but précis doit être préservée, et cela vaut pour la CEDH mais aussi pour la Cour pénale internationale et le droit international humanitaire.

M. Cyrille Baumgartner. Je transmettrai bien entendu ma lettre de mission en complément des réponses au questionnaire que nous adresserons à la commission.

La liste des pays prioritaires, qui pourra évoluer en tant que de besoin, comporte les États suivants : l'Indonésie, le Vietnam, l'Inde, le Bangladesh et le Sri Lanka, l'Égypte, la Tunisie, le Maroc, l'Algérie et le Mali, le Sénégal, la Guinée, la Côte d'Ivoire, le Nigéria et les Comores. Le principe et la teneur de cette liste ont été initialement arrêtés par le comité stratégique migration, que président les ministres des affaires étrangères français et britannique et qui traite de tous les sujets concernant la dimension externe des migrations. Il devrait prochainement réviser la liste.

M. Simon Horrenberger. Les engagements financiers pris dans le cadre des accords de Sandhurst sont renégociés tous les trois ans. La négociation en cours porte sur le cycle triennal 2026-2029. Les montants exacts – une centaine de millions d'euros – et leur fléchage ne relèvent pas de notre compétence car la négociation est menée par les deux ministères de l'intérieur.

Les interceptions en mer au moyen de filets relèvent de l'action de l'État en mer, non pas de la compétence du ministère des affaires étrangères. Qu'en pensent les Britanniques ? De façon générale, depuis de nombreuses années, ils estiment que le nombre important de traversées par *small boats* est dû à la passivité et à l'inaction des autorités françaises, et invitent le gouvernement français à faire davantage. Tout ce qui irait dans ce sens répondrait aux attentes, répétées et insistantes, des autorités britanniques.

M. Diégo Colas. Un rapide complément concernant mes attributions, au nombre de deux : conseiller le gouvernement, le ministre, les ambassadeurs et les directeurs en droit international et en droit européen, et représenter la France en cas de contentieux devant les juridictions internationales, y compris européennes et arbitrales, selon les termes du décret – à distinguer du contentieux des visas ou des ressources humaines interne au ministère, qui relève d'autres services.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Existe-t-il des protocoles d'accord comparables à ceux de Khartoum et de Rabat entre les pays nord-africains d'origine – Tunisie, Libye, notamment – et les frontières sud de l'Union européenne ? Pourquoi ne pas avoir englobé cette question dans les accords du Touquet en 2003 ? Compte tenu de l'attractivité du Royaume-Uni, pourquoi avoir limité ces accords aux départements du Nord et du Pas-de-Calais, et non avec les pays de transit du sud de la Méditerranée ?

Comment expliquer que les flux de migrants transitant par la Belgique aient été divisés par dix en quelques années ? En 2019, environ 12 000 migrants transitaient encore par la Belgique ; ils n'étaient plus que 1 000 en 2022. Qu'ont fait les Belges que nous n'avons pas fait ? Des accords similaires à ceux du Touquet sont-ils prévus au sujet du littoral belge ?

Enfin, le Royaume-Uni aurait pris des engagements financiers pour 2023-2026 à hauteur de 540 millions d'euros, soit 180 millions en moyenne par an. Une part de ces fonds est-elle dédiée à l'accueil des migrants sur le sol français, ou ne s'agit-il que des crédits de protection et de renforcement des infrastructures et des moyens humains et financiers ? À quelles contreparties aux engagements qu'il prend à travers ces traités l'État français est-il tenu ?

M. Cyrille Baumgartner. Le premier des processus de dialogue birégionaux est celui de Rabat, lancé en 2006 à l’initiative, côté européen, de l’Espagne et de la France. Il consistait à établir un cadre de dialogue et de partenariat sur les questions migratoires avec les pays ouest-africains. C’était le premier cas concret d’application de l’approche globale de l’Union européenne consistant à englober des enjeux migratoires multiples – prévention des flux irréguliers, mobilité légale, protection, causes profondes – qu’il fallait aborder de façon ouverte et approfondie, sur un pied d’égalité. La conférence de lancement s’est tenue à Rabat en 2006, en présence d’un nombre important de ministres des affaires étrangères, de l’intérieur et de la justice. Ce processus s’est structuré au fil du temps. Une dizaine d’années plus tard, le processus de Khartoum a porté sur l’Afrique de l’Est, selon la même logique. D’autres mécanismes plus informels existent également, mais la présence de l’Union européenne y est moins structurellement établie.

Ces processus sont des cadres de dialogue et de compréhension mutuelle qui ont pour but de fixer des principes et d’échanger des bonnes pratiques, mais ils ne sont pas des leviers opérationnels. Ils complètent l’action déployée par l’Union européenne.

Il s’agit en effet d’un domaine de compétence partagée ; l’Union européenne est aussi compétente pour conclure des accords avec des pays de transit ou d’origine – par exemple des accords de réadmission.

Si ces accords sont encore peu nombreux, c’est pour deux raisons principales. D’une part, lorsque la Commission reçoit mandat de négocier un accord de ce type avec un pays tiers, les États membres perdent leur capacité à le faire de manière bilatérale ; il faut donc arbitrer entre l’une et l’autre option. D’autre part, les négociations en matière de réadmission sont par nature compliquées puisque des États demandeurs font face à des États *a priori* moins enthousiastes. Or confier la négociation à l’Union européenne multiplie presque la difficulté par vingt-sept – même s’il existe des exemples de réussite.

Cela étant, l’action extérieure de l’Union européenne va bien au-delà des seuls accords de réadmission. Ces dernières années, la Commission européenne et le Service européen pour l’action extérieure (SEAE) ont ouvert la négociation avec certains des principaux pays de transit de partenariats stratégiques globaux, dans le but de discuter ouvertement d’objectifs en matière de contrôle des flux de retour, de mobilité légale et, selon les cas, de financements ou de politique commerciale. C’est ainsi qu’un accord a été conclu avec l’Égypte et un autre avec la Tunisie, et qu’un autre est en cours de négociation avec le Maroc. Ces processus se déploient avec méthode et complètent étroitement les processus du type de celui de Rabat et de Khartoum.

M. Simon Horrenberger. Sur les traversées depuis la Belgique, nous vous répondrons par écrit.

Les engagements financiers pris dans le cadre de l’accord de Sandhurst s’élèvent en effet à une centaine de millions d’euros. Nous ne connaissons pas avec précision la répartition de ces fonds mais ils sont ciblés en direction de plusieurs sujets. Le ministère compétent saura mieux vous dire si la protection des migrants en fait partie. Dans le dialogue bilatéral, cependant, nous demandons aux Britanniques de contribuer financièrement à nos actions de recherche et de sauvetage en mer.

Lorsque des personnes sont réadmisées en France – via les aéroports de Paris – en vertu de l’accord pilote, elles sont hébergées dans un centre d’accueil et d’examen des situations qui se trouve dans le 19^e arrondissement de Paris. Les Britanniques souhaitent que ce nombre de personnes soit plus important, mais nous arguons que nos capacités d’accueil digne sont limitées ;

l'enjeu est de faire comprendre aux Britanniques que l'éventuelle augmentation du nombre de personnes réadmisses pose la question de leur contribution à nos capacités d'accueil.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Dans ma circonscription du Nord, un hôtel a été réquisitionné depuis sept ou huit ans pour qu'y soient hébergés des migrants. Cette action est-elle financée par la France, par le Royaume-Uni ou conjointement par les deux pays ?

M. Simon Horrenberger. Nous n'avons pas cette information.

M. Cyrille Baumgartner. Les financements mobilisés couvrent le déploiement des forces de sécurité, la dotation en équipement mais aussi les dépenses des collectivités locales et des opérateurs, dont certains remplissent des missions de protection des migrants.

M. le président Sébastien Huyghe. Le nombre de 60 000 personnes qui tentent de traverser la Manche en *small boats* inclut-il celles qui font plusieurs tentatives ?

M. Simon Horrenberger. Il s'agit du nombre de tentatives, pas du nombre de personnes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous n'avons pas encore abordé la question des mineurs non accompagnés. Sommes-nous en conformité avec la Convention internationale des droits de l'enfant ? Quelles voies légales sûres peuvent être envisagées pour les nombreux mineurs non accompagnés qui tentent la traversée dans des conditions dangereuses – et parfois mortelles – ou qui vivent dans des campements, ce qui les rend très vulnérables.

Question naïve et plus générale, enfin : pourquoi la France continue-t-elle d'accepter de faire tout cela ?

M. Diégo Colas. C'est une question très pertinente que nous nous sommes posé aussi. Pourquoi ? Parce que nous avons une frontière commune avec un voisin et qu'il faut bien trouver une manière de la gérer afin d'éviter des flux importants de personnes se mettant en danger. Chaque mort en mer est un mort de trop. Nous avons donc la responsabilité, partagée avec le Royaume-Uni, de gérer cette frontière ; on ne saurait se désintéresser de flux aussi importants de migrants dans l'espoir qu'ils ne restent pas en France.

M. Elsa Faucillon, rapporteure. La commission d'enquête porte sur les effets des accords du Touquet, donc ses répliques et ses aménagements ultérieurs. Leur objectif était de juguler le nombre de passages par le tunnel et par les ferries ; or ni les uns ni les autres n'étaient dangereux en soi – sauf peut-être pour les passages par camion. Autrement dit, nous avons bloqué ces voies de passage, de telle sorte que les voies empruntées aujourd'hui sont dangereuses.

M. Diégo Colas. Mais nous avons aussi la responsabilité d'éviter les passagers clandestins dans les trains et les bateaux ; c'est un travail de police ordinaire que le Royaume-Uni attend de nous. Face aux tentatives de passage, nous agissons à la fois par la prévention, pour convaincre les migrants d'emprunter les voies légales plutôt que les voies illicites qui les mettraient en danger et ne leur donneraient pas de droit à la protection à l'arrivée.

S'agissant des mineurs non accompagnés, le principe de l'intérêt supérieur de l'enfant nous impose en réalité de ne pas les laisser partir. La question est donc plutôt d'organiser leur accueil là où ils ont été identifiés. La Cour européenne des droits de l'homme a été saisie du cas – c'est l'affaire Khan contre France d'il y a quelques années – d'un très jeune mineur qui, pendant longtemps, n'avait pas été repéré. Un plan d'action a été élaboré, en lien avec des associations, pour renforcer l'accueil et la prise en charge des mineurs, y compris ceux qui ne le souhaitaient

pas pour poursuivre leur chemin. Encore une fois, nous avons la responsabilité de détecter et de prendre en charge les mineurs non accompagnés, conformément à la Convention internationale des droits de l'enfant – raison pour laquelle ils ne sont pas concernés par l'accord pilote.

M. Cyrille Baumgartner. Notre approche de la question migratoire est globale et repose sur une coopération à tous les niveaux : bilatérale avec les pays d'origine et de destination, mais aussi multilatérale. Nous devons être à la fois responsables et solidaires. Dans le cas de la migration vers le Royaume-Uni, la France est dans une situation singulière car elle se trouve être un pays de transit, mais elle est aussi un pays de destination. Si nous décidions du jour au lendemain d'interrompre notre coopération avec les Britanniques, quelle crédibilité aurions-nous vis-à-vis de nos partenaires de l'espace Schengen et du sud de la Méditerranée pour poursuivre une coopération spécifique et nécessaire afin d'atteindre l'objectif de flux maîtrisés, ordonnés et réguliers ?

M. le président Sébastien Huyghe. Imaginons que nous remettions tout à plat et que nous laissions partir vers le Royaume-Uni tous ceux qui le veulent, en laissant les autorités britanniques les accepter ou les refouler à l'arrivée sur leurs côtes : serait-ce encore le problème de la France ?

M. Diégo Colas. Si elles les refoulent et que ces personnes se retrouvent en mer ou sur nos côtes, c'est notre problème en effet. Quant au scénario consistant à les envoyer au Rwanda, il a suscité d'autres difficultés...

M. Cyrille Baumgartner. Vous faites l'hypothèse qu'en laissant partir tous ceux qui le souhaitent, nous éviterions les traversées périlleuses et les décès en mer, mais je n'en suis pas sûr. Les Britanniques appliqueraient à l'entrée sur leur territoire un système rigoureux et nombreuses seraient les personnes qui n'y seraient pas admises, ce qui encouragerait tout de même les flux irréguliers.

M. Simon Horrenberger. Peut-être pouvons-nous nous demander pourquoi la France continue d'accepter de faire tout cela dans un cadre strictement bilatéral. La question se pose des moyens européens qui pourraient nous être apportés sur notre frontière nord, qu'il s'agisse de Frontex, d'Europol ou d'Eurojust, par exemple. De même, le groupe *upstream* est bilatéral mais pourrait sans doute intéresser d'autres États européens, ce qui lui permettrait d'avoir davantage d'impact sur les pays d'origine et de transit. Enfin, il faut réfléchir à rebâtir un cadre juridique UE-Royaume-Uni qui inclurait non seulement les migrations illégales mais aussi les mobilités et migrations par voies légales et sûres. Autrement dit, une réflexion interministérielle est en cours pour envisager comment européeniser la gestion de cette frontière commune.

*

* *

2. Audition, ouverte à la presse, de M. Jérôme Vignon, ancien président de l'observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale, coauteur d'un rapport au ministre de l'intérieur sur la situation des migrants dans le calaisis publié en 2015 (19 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous accueillons pour cette deuxième audition monsieur Jérôme Vignon, conseiller à l'Institut Jacques Delors. Monsieur Vignon, vous êtes ancien président de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale et avez longtemps travaillé auprès de l'ancien président de la Commission européenne.

En 2014-2015, vous avez été chargé par M. Bernard Cazeneuve, alors ministre de l'intérieur, d'une mission sur la situation des migrants dans le Calaisis, copilotée par l'ancien préfet du Nord et préfet de région, M. Jean Aribaud. Celle-ci a donné lieu à la publication d'un rapport à l'été 2015, soit un an avant le démantèlement de la « jungle de Calais ».

Votre audition doit nous permettre de revenir sur la situation qui prévalait il y a dix ans, afin de pouvoir appréhender ce qui a changé depuis lors, mais également les problématiques qui perdurent. Je crois savoir par ailleurs que vous suivez toujours attentivement ces questions dans le cadre d'un groupe de travail de l'Institut Jacques Delors.

Avant de vous donner la parole, 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. Je vous invite donc à lever la main droite et à dire : « *Je le jure* ».

(M. Vignon prête serment.)

M. Jérôme Vignon, ancien président de l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale. Mesdames et messieurs les députés, je me concentrerai dans cette intervention liminaire sur les questions générales, qui me ramènent à la situation de 2014-2015, puisque la lettre de mission que nous avons reçue avec le préfet Jean Aribaud date d'août 2014.

Lorsque nous avons été saisis de la situation calaisienne, celle-ci était déjà devenue, du point de vue de l'ordre public, extrêmement difficile à tenir. Depuis la fermeture du centre de Sangatte, vécue comme un traumatisme par presque tous les acteurs concernés, qu'il s'agisse des responsables du ministère de l'intérieur ou des associations, la situation n'avait jamais réellement été gérée. Elle était contenue, maintenue sous un contrôle policier permanent. Ce contrôle s'est d'ailleurs renforcé à partir de 2011-2012, au moment de la crise libyenne, lorsque les désordres en Libye, puis en Afrique subsaharienne et dans la Corne de l'Afrique, ont provoqué une augmentation importante du flux de réfugiés passant par l'Italie avant de remonter vers Calais, devenu le principal point de passage vers le Royaume-Uni.

Ce flux « secondaire » a entraîné une multiplication des campements autour de Calais, qui étaient gérés non par une politique globale, mais presque exclusivement par des dispositifs sécuritaires : dispersion policière, gazages, démantèlements successifs. La situation était devenue difficilement soutenable, à la fois pour les associations qui tentaient d'assurer un minimum vital – douches, nourriture –, mais aussi pour la population locale, qui subissait un certain nombre d'inconvénients et se sentait profondément déstabilisée. Nous étions arrivés à un point où l'action publique ne pouvait plus se limiter à juxtaposer un dispositif humanitaire précaire et une présence policière accrue.

L'État avait bien tenté de prendre un peu d'avance, en réservant des terrains pour le futur site Jules-Ferry, destiné en principe à offrir certains services de base. Mais, dans les faits, l'essentiel du soutien provenait encore des associations. À Calais, celles-ci étaient de deux types : les associations « locales », issues d'une longue tradition d'hospitalité propre à cette ville de passage, et les « grandes » associations nationales, comme le Secours catholique ou Médecins du Monde, qui ont été à l'origine de la demande d'une mission indépendante.

Ces événements sont intervenus dans un contexte politique particulier, marqué par un ministre de l'intérieur que je considère d'exception, Bernard Cazeneuve. Il n'envisageait pas Calais comme un simple problème d'ordre public, mais comme un enjeu profondément humanitaire et fondamentalement européen. Il était conscient que les phénomènes observés à Calais ne relevaient pas seulement d'une problématique locale, mais d'une dimension européenne.

La mission a ainsi été confiée par les pouvoirs publics et les associations à deux personnes : Jean Aribaud, préfet chevronné qui connaissait intimement le Nord, et moi-même, proposé par les associations non pour mon expertise migratoire, mais pour mon expérience en matière de travail collectif entre administrations, associations et personnes en grande précarité, acquise à l'Observatoire national de la pauvreté et de l'exclusion sociale. Il ne s'agissait donc pas d'une mission d'expertise technique sur la migration, mais d'une mission de diagnostic partagé, de l'élaboration d'un cadre de coopération et de la rédaction d'un rapport.

Nous avons remis notre rapport en juin 2015, après un an de travail. La « jungle de Calais » a été démantelée en octobre 2016, plus d'un an après la publication du rapport. À cette occasion, une seconde mission nous a été confiée pour réfléchir à l'avenir du dispositif après le démantèlement. Cette seconde mission, toutefois, n'a pas connu les mêmes suites : nos recommandations n'ont pas été retenues. En revanche, l'essentiel de celles du premier rapport ont bel et bien été appliquées par Bernard Cazeneuve.

En relisant ce rapport aujourd'hui, plusieurs convictions demeurent d'une actualité totale, même si le contexte a changé et que les responsabilités respectives du Royaume-Uni et de la France ne correspondent plus à celles qui étaient prévues dans le cadre du traité du Touquet.

La première de ces convictions est la suivante : la situation du Calaisais n'est pas une question franco-britannique, mais une question européenne. Vouloir aborder de manière durable une gestion – une régulation aujourd'hui – de ces passages par les *small boats* vers le Royaume-Uni implique de fournir des réponses à l'échelle européenne, et que les pays en amont soient également impliqués. Certes, on peut penser que les personnes migrantes qui prennent aujourd'hui le risque de traverser la Manche dans ces *small boats* sont peut-être plus déterminées encore que ne l'étaient les migrants que nous avons connus à Calais en 2015. Cependant, je continue de penser que pour une partie d'entre eux au moins, cette option anglaise n'avait pas été choisie dès le départ, mais qu'elle avait été confortée par différents échanges qu'ils avaient pu avoir.

Quoi qu'il en soit, la gestion de ce problème fait partie de la coresponsabilité dans le cadre de l'Union européenne, puisqu'en toute hypothèse, la France est elle-même soumise à ce cadre. Une partie de l'évolution du cadre, le pacte migratoire européen, comporte des éléments qui font écho aux difficultés que nous avons rencontrées lorsque nous étions dans un cadre bilatéral franco-britannique, en 2015.

Pour analyser la dynamique des flux et les solutions alternatives au passage en force clandestin vers le Royaume-Uni, il faut associer les autres États membres parties prenantes au pacte migratoire européen, en particulier dans sa dimension de solidarité. De fait, nous le

constations déjà en 2015 : le niveau de fréquentation des campements de Calais était directement corrélé au nombre d'entrées irrégulières en Italie. Il existait également une enquête du Secours catholique intitulée « Je ne savais même pas où allait notre barque », qui montrait que, pour beaucoup, la destination britannique n'était pas un projet initial, mais une option construite au fil d'un voyage de deux ou trois ans. Cette observation reste valable : même si l'attractivité du Royaume-Uni s'est renforcée auprès de certaines populations, il existe toujours un pourcentage non négligeable de personnes pour lesquelles l'option britannique s'est imposée progressivement.

La deuxième conviction concerne les conditions dans lesquelles les forces de police sont amenées à remplir leur mission. Les missions policières ont évolué avec la mise à jour du traité de Sandhurst : il ne s'agit plus seulement de porter assistance en mer, mais aussi d'empêcher la mise à l'eau, ce qui implique un usage de la force plus fréquent, qui pouvait parfois être abusif.

Nous avons longuement réfléchi avec Jean Aribaud à cet équilibre fragile. Trois éléments nous paraissaient essentiels : la suffisance des effectifs policiers, leur formation homogène – ce qui était difficile, car les unités se succédaient très rapidement – et leur connaissance des personnes auxquelles elles faisaient face.

Une troisième conviction est liée à la question de « l'appel d'air », qui tétanise littéralement le ministère de l'intérieur. Dans l'esprit et la culture du ministère, le développement de mises à l'abri, de protections, la distribution d'une meilleure nourriture et de soins, l'attractivité du lieu pour les migrants s'en trouvera automatique accrue. On ne peut pas balayer ce raisonnement du revers de la main. Nous avons par exemple entendu le directeur du centre de Sangatte expliquer que son nom circulait dans tout le Moyen-Orient, et que les migrants demandaient à être orientés vers lui.

Si le flux entrant de migrants en situation irrégulière qui désirent tenter leur chance dans l'Union européenne ne dépend pas de ce qui se passe à Calais, l'orientation du flux lui-même, une fois que les personnes migrantes sont rentrées sur le sol de l'Union européenne, peut dépendre des arbitrages réalisés par les réseaux de passeurs. Ces arbitrages tiennent éventuellement compte des plus ou moins grandes facilités offertes aux migrants pour « tenter leur chance » à Calais.

L'appel d'air existe donc, mais il est relatif et secondaire. À l'inverse, l'attractivité de second rang du Calais ne doit pas empêcher de traiter humainement les personnes qui cherchent à se rendre au Royaume-Uni. Au contraire, si nous voulons avoir quelques chances de les faire réfléchir à leur situation, réévaluer leur projet – qui n'est pas systématiquement définitif –, il faut créer les conditions dans lesquelles elles puissent, de manière apaisée et en sécurité, songer à demander l'asile ailleurs qu'au Royaume-Uni. En conséquence, y compris d'un point de vue de gestion de la question sécuritaire, un minimum de traitement humain est nécessaire, et à tout le moins une mise à l'abri, c'est-à-dire un toit.

Enfin, le dernier élément concerne la coopération avec le Royaume-Uni. Nous ne sommes plus dans l'esprit du traité du Touquet, qui renvoyait vers la France la totalité de la charge. Puisque des forces de police britanniques étaient installées sur le sol français, il aurait été possible d'imaginer qu'elles puissent se charger aussi d'instruire l'asile, ce qui n'est pas inclus dans les accords du Touquet.

J'ai été frappé par un propos de Bernard Cazeneuve, quand nous nous interrogeons sur la renégociation du traité du Touquet. Il indiquait ainsi très justement que si la France donnait

l'impression de ne plus émettre aucune objection au passage des migrants, que Calais était devenu une porte d'entrée ouverte vers le Royaume-Uni, la situation deviendrait très difficilement gérable.

L'État français lui-même ne peut pas se constituer en passeur, en ignorant le droit français et le droit communautaire, qui doivent s'appliquer à celles et ceux qui prennent tous les risques pour traverser la Manche. On ne peut pas demander à l'État de droit de renoncer à une partie de ses responsabilités.

Pour autant, selon les termes du traité du Touquet, le Royaume-Uni partage une responsabilité, qui est aussi celle de la France, laquelle consiste à traiter la question d'ordre public liée à la concentration, diffuse mais réelle, de ces personnes migrantes ou exilées dans toute la région, sur environ 200 kilomètres. Il convient de faire respecter l'État de droit – ce qui n'est pas le cas actuellement – dans l'intérêt conjoint des deux pays.

M. le président Sébastien Huyghe. L'État français a-t-il sous-estimé l'impact social, économique et politique local des accords du Touquet, notamment pour les territoires du Calaisis ?

Votre rapport appelait à une coopération franco-britannique renforcée. L'équilibre des responsabilités et des charges financières entre la France et le Royaume-Uni a-t-il évolué depuis la rédaction de votre rapport en 2015 ? Si vous deviez actualiser aujourd'hui vos recommandations de 2015, que modifieriez-vous, à la lumière de l'expérience acquise ?

M. Jérôme Vignon. À l'époque, nous ne savions pas que nous n'étions qu'au début d'une très forte montée en puissance de l'immigration irrégulière dans l'Union européenne en général.

Les années 2014 et 2015 ont marqué un tournant majeur : la crise syrienne et l'ouverture de nouvelles routes migratoires ont entraîné une intensification sans précédent des entrées irrégulières au sein de l'Union. Ces niveaux, de l'ordre de 600 000 à 800 000 par an, sont encore observés aujourd'hui. Cette hausse n'était pas un simple pic conjoncturel, comme ceux que l'on avait connus à l'occasion de crises antérieures – je pense à la Tunisie ou aux Balkans. À l'époque, ni les États membres ni les institutions européennes ne percevaient vraiment que l'on basculait vers un régime migratoire entièrement nouveau, irrégulier. En réalité, les flux se sont stabilisés à un niveau structurellement élevé.

Dans ce contexte, la question de l'impact sur la population calaisienne s'est posée. À mon sens, cet impact n'a pas été ignoré : Bernard Cazeneuve a rapidement compris que la situation ne pouvait plus être gérée selon les schémas traditionnels. En effet, la doctrine policière en vigueur cherchait essentiellement à réguler le flux en essayant de dissuader, en rendant les conditions de vie particulièrement précaires, guidée par l'obsession d'éviter les concentrations, lesquelles sont propices au travail des passeurs.

Le ministre a fait preuve de clairvoyance, a porté sur ces situations un regard que n'avaient pas ses troupes, qui étaient accoutumées à gérer ces sujets à travers des moyens sécuritaires et une coopération difficile avec des auxiliaires humanitaires. Bernard Cazeneuve a ainsi accepté de mettre en œuvre une doctrine plus complexe, consistant à prendre en compte les besoins des migrants et à engager pleinement la responsabilité de l'État à Calais en décidant de créer un centre de premier accueil (CPA) en dur suffisamment grand pour mettre en échec la « jungle ». Il a décidé qu'il n'était plus possible de fermer les yeux sur la situation de cette jungle, qui générait des désordres considérables, à travers la multiplication des activités des passeurs, mais aussi les rixes entre différentes mafias – qui ne concernent pas uniquement les Kurdes irakiens.

Le ministre de l'intérieur a alors pris le risque de faire face à ces désordres, sources de souffrance pour les migrants, mais aussi pour la population calaisienne, en allouant des moyens importants, à l'instar de ce camp « en dur », capable d'absorber peu à peu la totalité de cette « jungle ». Il a été dépassé puisqu'à partir du milieu de 2015, le flux syrien s'est encore amplifié. En 2015 et 2016, les flux d'arrivées ont dépassé la capacité d'absorption de ces préfabriqués bâtis sur le centre Jules-Ferry. À ce titre, ce centre n'était pas initialement un centre de mise à l'abri, mais un centre dans lequel la nourriture, les soins de base, les douches étaient proposés.

À travers ce centre, il ne s'agissait pas seulement de mettre des personnes à l'abri, mais aussi d'affirmer que l'État reprenait la main, que ce n'étaient pas les passeurs qui décidaient. Ce message, adressé à la fois aux migrants et à la population locale, constituait un élément essentiel de la stratégie adoptée. En effet, le dialogue implicite entre les populations migrantes et l'État est essentiel, à tout le moins les messages que ce dernier cherche à transmettre. Pour nous, il était fondamental que s'établisse une forme de dialogue, de compréhension entre des acteurs antagonistes, l'État qui doit faire respecter l'ordre, et la population migrante. Je rappelle que la maire de l'époque, étiquetée Les Républicains, avait clairement souligné que l'État devait remplir toutes ses missions à Calais.

De ce point de vue, je pense toujours que Bernard Cazeneuve a trouvé à l'époque la bonne réponse. Cependant, face aux débordements constatés, il a été décidé d'évacuer complètement la jungle et de mettre en œuvre la partie de notre rapport qui ne l'avait pas été encore. Notre rapport s'intitulait « Le pas d'après ». Le pas d'après signifiait qu'il ne suffisait pas d'évacuer, même si l'on parlait tout de même de 6 000 à 8 000 personnes, dont 1 500 mineurs.

Il ne s'agissait pas seulement de procéder à l'évacuation, mais de savoir ce que l'on ferait ensuite, une fois cette évacuation réalisée. C'est ici qu'intervenaient les centres d'accueil et d'orientation (CAO), au nombre de 370. Nous en préconisions deux ou trois, mais Bernard Cazeneuve en a créé plusieurs centaines. Il existait une logique, une stratégie : en tant qu'État de droit, nous nous opposons aux passages irréguliers à travers la Manche, mais nous étions cohérents. Puisque nous n'étions pas d'accord, il fallait, à ce moment-là, offrir une alternative. C'est précisément cette construction qui me semble aujourd'hui manquer.

Existe-t-il un équilibre concernant la coopération franco-britannique ? La réponse est négative, pour le moment. Le Royaume-Uni s'acquitte de sa part, essentiellement en contribuant financièrement. Environ 34 000 passages réussis ont eu lieu en 2024, et 40 000 sont intervenus en 2025. Lorsque les migrants franchissent la Manche et arrivent au Royaume-Uni, leur première démarche consiste à demander l'asile. Dès lors, il est erroné de dire que le Royaume-Uni ne remplit pas sa part : il instruit l'asile, mais uniquement lorsque les personnes sont sur son sol. Il s'agit là d'une manière pour lui de réguler le flux, en rendant plus difficile l'accès à son territoire.

Je pense qu'aujourd'hui, le Royaume-Uni devrait, *a priori* et non *a posteriori*, assumer une part bien plus importante de l'instruction des demandes d'asile, que nous proposons dans notre rapport et qui respecte l'esprit du « *one for one* ». Mais il faut aller plus loin, et que le Royaume-Uni s'inscrive dans la logique du pacte migratoire en cours de réalisation, lequel comporte un volet solidarité, c'est-à-dire un mécanisme par lequel les pays de première entrée sont soutenus par les États de seconde ligne dans le partage des responsabilités. Nous pourrions d'ailleurs en discuter plus en détail.

Je pense que les négociations avec le Royaume-Uni sont loin d'être achevées. De plus, l'accord franco-britannique *one for one* engendre, des répercussions sur les autres États membres de l'Union européenne, puisque les personnes dont la France instruit l'asile pourraient, en vertu

du règlement dit de Dublin, devoir être renvoyées vers les pays d'entrée comme l'Italie, la Grèce ou l'Espagne. Les autres États de l'Union sont donc concernés par cet accord et, de fait, inquiets. La Commission européenne observe la situation, mais sans s'exprimer publiquement.

Il me semble que, de la même manière que le Royaume-Uni demande à participer volontairement à certaines politiques communautaires, il serait logique qu'il participe également à la mise en œuvre du pacte de solidarité, dont une première version a été approuvée par le Conseil des ministres de l'Union européenne à la fin de l'année dernière. Puisque le Royaume-Uni réclame un renforcement du contrôle aux frontières extérieures de l'Union par les pays de première entrée, il doit donc logiquement accepter en contrepartie d'en partager également le volet solidarité. Nous n'en sommes pas encore là, mais cette cohérence me paraît nécessaire.

Vous m'interrogez sur l'actualisation des recommandations, soit un vaste sujet. Nos recommandations, en particulier celles portant sur la dimension européenne, les liens avec l'Italie et avec le Royaume-Uni, ou la mutualisation de l'instruction des demandes d'asile, trouvent aujourd'hui un écho dans l'évolution de l'Union européenne depuis 2015. En effet, le pacte migratoire progresse dans ce sens. Il vise à renforcer l'efficacité des mesures de contrôle aux frontières extérieures, des procédures de retour – ce qui peut être critiqué – mais il instaure aussi des mécanismes de solidarité qui, bien que complexes, existent réellement. Les pays de première entrée ne sont plus entièrement isolés. Tel était exactement l'esprit de nos propositions. Dès lors, si le pacte migratoire est correctement appliqué, une partie de nos recommandations, qui jusqu'ici n'avaient pas été mises en œuvre, trouve désormais une réponse.

Un autre aspect témoigne par ailleurs des défaillances existantes. Il concerne la coopération entre les acteurs sur place, dans le Calaisis et le Dunkerquois. Pour nous, il était vital que se poursuive cette instance de dialogue et de diagnostic, qui était présidée par le préfet et réunissait la police judiciaire, la gendarmerie, les forces de la police aux frontières (PAF), les magistrats, les associations et la municipalité. Nous envisagions même que des représentants des migrants y participent, afin que chacun comprenne les contraintes, les besoins et les limites des uns et des autres. En effet, cette connaissance réciproque change absolument tout.

Or aujourd'hui, nous connaissons un système extrêmement conflictuel, alors même que les forces de sécurité et les associations humanitaires ont besoin les unes des autres pour exercer correctement leurs missions.

Les humanitaires ne peuvent ignorer les obligations de sécurité intérieure, ni les risques encourus par les migrants eux-mêmes. Les forces de l'ordre, quant à elles, ne peuvent avoir accès aux personnes migrantes qu'à travers les associations, les seules à bénéficier de leur confiance. Cette complémentarité est essentielle, mais elle a été négligée, considérée comme une brouille.

Le pilotage de la zone de Calais, sur environ 200 kilomètres, nécessite également un tableau de bord. En tant que statisticien, démographe et économiste, je reste convaincu que l'évaluation mensuelle de la situation est décisive. Comprendre ce qui se passe suppose de mettre en relation ce qui survient localement avec les évolutions rencontrées ailleurs en Europe et dans le monde. Il importe également de connaître les mouvements dans les centres d'accueil, l'activité de première ligne de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra), de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii), et la manière dont les flux se transforment. Un tableau de bord offre un guidage rationnel, indispensable pour éviter les réactions improvisées.

Dans notre rapport, nous avons aussi proposé d'établir un nouvel équilibre entre droits et devoirs, c'est-à-dire à la fois rendre plus crédible l'accès à l'asile dans la région, mais,

en parallèle, garantir que lorsque la demande d'asile ou toute forme de protection est refusée, l'éloignement puisse être mis en œuvre rapidement et efficacement. Cela supposait donc d'élargir la capacité des centres de rétention administrative (CRA).

Nous avons également souligné la nécessité de traiter les « situations de non-droit prolongé », c'est-à-dire celles où des personnes ni expulsables ni régularisables qui demeurent dans des impasses, pendant des années. Face à ces impasses, nous avons proposé de créer un statut particulier pour les personnes qui n'ont pas droit au séjour, mais que l'on ne peut pas renvoyer, en dépit des obligations de quitter le territoire français (OQTF). D'autres pays, comme l'Espagne, l'Italie, l'Allemagne, ou l'Autriche ont de leur côté pris des mesures en ce sens, afin de regarder la situation en face.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Vignon, vous avez utilisé le terme « appel d'air » qui est aujourd'hui très connoté politiquement ; je pense que vous en avez conscience. À mes yeux, il est important que vous puissiez nous indiquer quels ont été les indicateurs utilisés pour permettre de formuler ce terme « d'appel d'air ». Repose-t-il sur des faits circonstanciés, des chiffres qui permettent d'évaluer les flux supplémentaires qui auraient été occasionnés par des mesures jugées protectrices ?

Ensuite, comment analysez-vous le « double langage » tenu par le Royaume-Uni, qui semble plus travailler à réduire son attractivité en s'attaquant aux droits des personnes exilées plutôt qu'à lutter contre l'exploitation du travail dissimulé, qui met en danger ces personnes ?

Enfin, jugez-vous que les accords du Touquet entre la France et le Royaume-Uni sont asymétriques ? Si tel est le cas, de quel côté penche cette asymétrie ?

M. Jérôme Vignon. J'ai employé le terme « appel d'air » à dessein, dans la mesure où il s'agit d'une pomme de discorde qu'il faut quand même traiter. Ensuite, je ne dispose pas de chiffres qui permettraient d'attester qu'une inflexion des flux être soit attribuable à la qualité particulière d'un lieu. Néanmoins, un certain nombre d'indications laissent penser que le centre de Sangatte a attiré un grand nombre de migrants qui n'avaient pas initialement vocation à aller au Royaume-Uni mais qui y ont trouvé une qualité d'accueil exceptionnelle par rapport aux autres centres sociaux de la région.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces dernières années, nous avons observé une hausse continue des flux, alors même que le centre Jules-Ferry n'existe plus. Ne subsiste plus que l'accueil de jour du Secours catholique, qui n'est pas financé par l'État. De fait, les conditions d'accueil des exilés sur place se sont largement détériorées, mais les flux sont pourtant toujours aussi importants.

M. Jérôme Vignon. Les économistes diraient que, sur le moyen long terme, il n'existe pas d'effet d'appel d'air, mais que celui-ci peut exister dans le court terme, période dans laquelle travaillent les acteurs.

Lorsque le démantèlement de la jungle de Calais a débuté en 2016, le nombre de mineurs isolés était alors inférieur à une centaine. À partir du moment où un reclassement et une mise à l'abri ont été envisagés après le démantèlement, ce nombre a été multiplié par sept. Cet exemple illustre le fait que l'action des pouvoirs publics, dans le court terme, peut favoriser ou non des formes de concentration. La question des mineurs isolés a d'ailleurs été l'une des plus épineuses que Bernard Cazeneuve a dû résoudre, car nous nous sommes retrouvés face à un afflux considérable, qui n'avait pas pu être anticipé. La mise en œuvre des opérations s'en est d'ailleurs trouvée différée.

En résumé, sur le moyen et long terme, les causes structurelles déterminent les flux. Mais dans la gestion pratique, dans la conduite réelle des opérations, il faut tenir compte des arbitrages réalisés, y compris avec le concours des passeurs. J'en profite pour indiquer que les populations migrantes sont extrêmement bien informées de toutes les modifications d'ordre administratif ou législatif et qu'elles agissent en conséquence. Les messages que nous envoyons influencent décisivement leurs choix et leurs arbitrages. Ainsi, les actions de l'Italie pour dissuader des débarquements sur ses côtes engendrent des conséquences directes sur le détournement et la création d'autres voies migratoires. Plutôt que de parler « d'appel d'air », si cette expression doit être désobligeante, je pense que la situation conduit surtout à tenir compte des interactions entre d'une part les décisions des personnes migrantes, qui sont capables et opèrent des choix, et l'action des pouvoirs publics.

Le double langage du Royaume-Uni est une question éminemment politique. Les gouvernements extrêmement libéraux qui se sont succédé ces dernières années ont ratifié une ouverture presque illimitée à l'entrée de migrants en situation irrégulière, tout en tenant un discours qui pouvait paraître xénophobe. Il me semble cependant qu'un changement a été opéré, la politique suivie par M. Starmer n'est pas la même. Elle met en particulier l'accent sur la relation entre migration et qualité du marché du travail – je pense qu'il s'agit là d'une bonne piste. En résumé, le double langage du Royaume-Uni a sans doute existé à un moment donné, mais cela ne me semble plus être le cas aujourd'hui.

Quant au traité asymétrique, il dédouanait trop le Royaume-Uni de sa responsabilité en matière de prise en charge de l'asile. Mais nous nous orientons vers quelque chose de différent. Le « *one for one* », le « *un pour un* », dénoncé par les organisations humanitaires en raison de ses conditions d'application, me semble aller dans une bonne direction, puisqu'il conduit le Royaume-Uni à reconnaître qu'un certain nombre de personnes candidates au départ sont dignes de recevoir l'asile.

Je souhaite que cette reconnaissance soit étendue, avec un partage des responsabilités à l'échelle de l'Union européenne. Mais, encore une fois, il s'agit de partager une responsabilité d'ordre public. Nous ne sommes pas un pays de passeurs ; nous ne pouvons accepter que l'État de droit soit mis en cause par un choix unilatéral. Il faut au minimum nouer une discussion avec les migrants. Nous l'avions d'ailleurs organisée avec les CAO, à l'époque. Cette discussion avec les migrants sur leurs choix est capitale pour réussir l'humanisation du processus.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez indiqué qu'à un moment donné, une réflexion avait conduit à envisager la création d'un centre en dur après le démantèlement de la jungle de Calais. En réalité, la stratégie poursuivie par la suite a été entièrement différente ; elle a consisté à aborder la question en s'attachant à empêcher tout point de fixation. Quand on se rend à Calais, on observe des démantèlements systématiques, des tentes lacérées, des affaires confisquées.

Vous disiez également dans votre intervention que cette idée d'un appel air tétanisait le ministère de l'intérieur, mais qu'il fallait améliorer les conditions de vie des exilés. À la suite des recommandations de votre rapport, quel est votre regard sur cette stratégie « zéro point de fixation », à la lumière de la nécessité de pouvoir équilibrer des mesures d'ordre sécuritaire et des mesures humanitaires, selon vos propres termes ?

M. Jérôme Vignon. Je vous remercie d'avoir posé cette question, qui me permet de revenir sur un point que je n'ai pas suffisamment abordé. J'ai toujours pensé que l'existence dans la région Hauts-de-France, à une distance raisonnable de la côte, d'un lieu accessible dans la journée, où l'on puisse conduire les gens en autobus – surtout lorsqu'ils ont été traumatisés par une absence de départ de la plage – était indispensable. Ce centre de premier

accueil permettrait *a minima* aux personnes et aux familles de reprendre leurs esprits, de se voir représenter ce que signifie effectivement le passage au Royaume-Uni et la vie dans ce pays pour des personnes en situation irrégulière. À cette occasion, ils pourraient se voir proposer de réfléchir à l’asile, dans un laps de temps très limité, c’est-à-dire quelques jours.

Ce centre que nous propositions constituait le prélude à un accueil un peu plus complexe dans un CAO ou l’équivalent d’un CAO, mais loin de la région. Cette étape devait permettre un traitement humain de la question, une réflexion sur les choix et l’organisation de la répartition des responsabilités en matière d’instruction de l’asile. Je continue de penser que ce serait une bonne chose.

Pourtant, notre proposition a été refusée par le préfet du Nord et préfet de région de l’époque, qui n’y croyait pas. Il pensait qu’un centre de premier accueil où l’on accueillerait les personnes pendant très peu de temps – le temps au moins qu’elles réalisent ce qui leur arrive ou les dangers qu’elles courent – ne tiendrait pas, que l’on n’y arriverait pas. Il considérait que le débordement subséquent apparaîtrait comme un échec de la politique du gouvernement. À l’époque, Emmanuelle Cosse était ministre du logement et Bernard Cazeneuve restait chargé de ce dossier. La « sagesse sécuritaire » du ministère de l’Intérieur a finalement prévalu.

Je pense pourtant que nous n’avons pas tout essayé. Les chiffres demeurent extrêmement élevés et il ne me paraît plus possible de continuer à seulement dissuader la traversée par des mesures autoritaires, sans offrir quelque chose.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lorsqu’il a été question des mineurs non accompagnés, vous avez parlé d’un sujet « épineux » dans votre rapport. J’ai eu l’impression que cette formulation visait à en évacuer le traitement. Aujourd’hui le Royaume-Uni a fermé les voies légales pour ces jeunes, en ne permettant plus la réunification familiale. Quelles recommandations formuleriez-vous aujourd’hui, à la lumière de cette situation ?

M. Jérôme Vignon. La question des mineurs isolés est extrêmement difficile ; plus j’y réfléchis, moins je peux formuler de réponses aisées. Pourtant, il ne faut pas se décourager : certains pays gèrent cette situation plus ou moins bien, et l’on peut apprendre les uns des autres. Il est possible de travailler avec les associations, avec l’Unicef, mais également avec les familles, car les mineurs non accompagnés restent en réalité en relation avec leurs proches. La question de la repatriation doit donc pouvoir se poser pour eux.

Cela exige toutefois beaucoup de soins et des ressources humaines conséquentes. En effet, le nombre de personnels mobilisés, aussi bien à l’OFII qu’au ministère de l’intérieur, demeure insuffisant. S’agissant du regroupement familial, le pacte migratoire a précisé et même élargi les critères. Je ne vois pas pourquoi le Royaume-Uni, dans un contexte où les risques seraient mieux partagés avec l’Union européenne, refuserait cette disposition concernant le regroupement familial.

M. Marc de Fleurian (RN). Député Rassemblement National du Calaisis, je me suis engagé auprès de Mme la rapporteure à faire en sorte que les auditions de cette commission demeurent véritablement des séances de travail, et ne se transforment pas en affrontements partisans. Vous évoquiez la situation politique dans le Calaisis ; il s’avère que le siège de député a effectivement été attribué par les électeurs au Rassemblement national, dont je suis l’humble dépositaire. En outre, je suis candidat tête de liste aux prochaines élections municipales à Calais. Je tenais à préciser ces éléments en préambule, afin de vous informer sur ma situation.

Je voulais également saluer l'équilibre de votre présentation, même si je ne partage pas tous les aspects, tous les constats ni toutes les solutions. On y perçoit une continuité et une adéquation avec les actions engagées par le gouvernement de M. Cazeneuve, ce mélange de fermeté et d'humanité contesté à gauche comme à droite, chacun apportant ensuite ses amendements selon le mandat qui lui a été confié.

Je souhaite revenir sur plusieurs points. Je pense d'abord au constat que vous formulez, page 10 de votre synthèse, sur l'impossibilité de contrôles étanches sur le site du tunnel à Coquelles et sur le site du port de Calais. Comment percevez-vous le fait que ces deux emprises soient désormais devenues totalement étanches à l'immigration irrégulière et clandestine ? En effet, il n'existe plus de franchissement par ces voies, ce qui reporte l'intégralité du flux sur le transit en *small boat* ou *taxi boat*.

Vous évoquiez également la nécessité de rendre effectif le droit d'asile. Ma question est simple : le droit d'asile n'est-il pas devenu trop étendu en surface, au point de ne plus permettre une protection réellement effective pour ceux qui pourraient légitimement y prétendre ? Je pense notamment à cet arrêt célèbre de la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE), qui indiquait que toutes les femmes afghanes pouvaient être éligibles au droit d'asile. En ajoutant les enfants susceptibles de les accompagner, on parle alors de 20 à 30 millions de personnes potentiellement éligibles en France et dans l'Union européenne.

Vous évoquiez aussi, à l'époque, des mesures fermes, dont la mesure numéro 11, qui concernait la rétention systématique en centre de rétention administratif en cas de récidive d'un migrant qui aurait tenté une traversée ou cherché à embarquer dans un camion au port ou au tunnel. Vous aviez également souligné l'impossibilité d'éloigner certains clandestins du fait de l'insécurité dans leur pays d'origine. Comment percevez-vous, aujourd'hui, le règlement « Retour » en cours d'élaboration par la Commission européenne ?

Vous évoquiez enfin une proposition ancienne, mais toujours actuelle, c'est-à-dire un centre de mise à l'abri systématique, point d'entrée obligatoire pour tout clandestin se trouvant dans le Calaisis. Ce lieu constituerait un sas permettant une orientation vers la rétention en vue de l'éloignement ou vers un centre de traitement des demandes d'asile. Ma question est la suivante : n'est-ce pas précisément ce qui avait été fait à Sangatte ? N'est-ce pas ce qui a été tenté au centre Jules-Ferry ? N'a-t-on pas constaté, systématiquement, une saturation des capacités d'accueil, tant logistiques que juridiques ? N'est-ce pas, en somme, la concrétisation de l'appel d'air, contesté par certains mais observé pourtant chaque fois sur le terrain ?

Ainsi, à chaque fois qu'un lieu est identifié, il draine rapidement l'ensemble des clandestins et devient saturé. Nous nous retrouvons alors dans une situation de non-droit où l'État, sur son propre sol, se voit dépassé. Les chiffres le prouvent : le centre d'accueil de jour devait accueillir 1 000 à 2 000 personnes et s'est retrouvé entouré d'un bidonville de 10 000 personnes, rassemblées autour de ces conteneurs blancs empilés, qui constituaient une sorte de motte féodale moderne dispensant des moyens, notamment alimentaires. C'était la jungle de Calais.

Vous évoquiez aussi la nécessité de clarifier la situation au moment de l'embarquement des clandestins sur les plages du Calaisis lorsqu'une traversée débute. Vous indiquiez que l'intervention des forces de sécurité intérieure – gendarmes mobiles, CRS – pouvait représenter une atteinte aux droits de l'homme. Je me permets d'apporter un éclairage complémentaire : l'action de l'État se poursuit après la mise à l'eau, dans le cadre du droit actuel, par le sauvetage systématique des naufragés. On évoque quelque 100 clandestins par jour, soit 30 000 à 40 000 par an, ce qui représente un à deux *long boats* par jour, ces embarcations

gonflables transportant 50 à 100 personnes, aggravant les risques par surcharge et par manque d'équipement, notamment l'absence de planchers au fond des bateaux. L'action de l'État se poursuivant par le sauvetage, la question cruciale est celle de la transition, celle de l'intervention des forces de l'ordre dans l'eau, notamment pour crever les bateaux et ainsi éviter un drame plus grave encore.

M. Jérôme Vignon. Vous avez évoqué l'étanchéité intégrale, à la fois du passage par les ferries et du passage par le tunnel sous la Manche, qui a entraîné un changement : à partir de 2018, les traversées se sont essentiellement réalisées par bateaux. Il s'agissait d'abord de petits bateaux, mais ces embarcations transportent aujourd'hui cinquante personnes, voire davantage.

Lorsque nous nous concentrons sur Calais, sur le tunnel sous la Manche, la gare de transbordement et les arrivées par camion vers les ferries, les autorités françaises et britanniques savaient que le système n'était pas étanche. Selon les journées, il y avait ainsi entre quarante et cent passages. Nous savions, et nous l'avons écrit dans notre rapport, que malgré l'effort consenti, des personnes parvenaient à passer. Ce dispositif était donc un système de régulation destiné à ralentir le flux, faute de pouvoir complètement l'endiguer.

Sous la pression de la démographie, les autorités avaient mis en place ce système, qu'elles espéraient être de nature à freiner et dissuader, puisque le passage coûtait très cher et que les migrants devaient s'y reprendre à plusieurs reprises avant de parvenir à traverser. J'avais ainsi calculé qu'il leur fallait attendre en moyenne six mois pour espérer réussir, six mois durant lesquels il leur fallait vivre, survivre. Ce n'était pas un système raffiné, mais il s'est avéré à peu près soutenable, jusqu'au moment où les flux d'entrée sont devenus beaucoup plus importants et où cette régulation a conduit à la constitution d'un camp, d'abord de 1 000 personnes, puis de 8 000 personnes, à la fin de 2016.

Je ne sais pas si votre question signifie qu'il aurait mieux valu maintenir un système dans lequel, implicitement, on laissait fonctionner un filtre. Quoi qu'il en soit, je constate néanmoins que le flux s'est maintenu à un niveau élevé pour des raisons structurelles, et qu'il est diffusé d'une autre manière, jusqu'à la situation à laquelle nous sommes confrontés aujourd'hui.

Je propose de répondre à cette situation en cherchant à mieux réguler le flux général, ce qui relève de l'échelle européenne, et en adoptant une attitude plus humaine et plus intelligente dans la manière dont nous traitons les personnes qui viennent sur ces littoraux, malgré tout ce qu'elles savent.

Votre question sur le caractère effectif du droit d'asile porte plus largement sur son évolution, au regard de la jurisprudence de la Cour de justice de l'Union européenne. Vous évoquez à ce titre l'arrêt de la Cour qui a conduit à considérer que toutes les femmes afghanes pouvaient être, en raison de leur situation en Afghanistan, *ipso facto* éligibles à l'asile. Vous en déduisez que cette extension pourrait vider de sa substance la protection accordée à ceux qui devraient en être les bénéficiaires légitimes, puisqu'on se retrouve potentiellement avec des dizaines de millions de personnes éligibles.

Je continue de penser qu'il faut faire confiance à la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH) d'une part, et à la CJUE d'autre part ; chacune ayant sa compétence dans la surveillance de l'application correcte des dispositions législatives de l'Union européenne. Je suis profondément attaché à l'État de droit, y compris à l'État de droit communautaire, même si j'observe bien qu'il n'est pas simple de s'y conformer. Mais les alternatives au non-respect de ce droit sont, à mes yeux, terribles. Renoncer aux conventions internationales sur lesquelles il repose nous mènerait dans une situation insupportable, dont nul ne peut prévoir l'issue. Il

faut donc conserver les principes fondamentaux qui découlent des conventions internationales, dès lors que les États membres ont adopté des législations confiées ensuite à l'Union européenne et à l'appréciation de la CEDH.

Les cours de justice ne sont pas indifférentes aux réactions populaires. Elles entendent la manière dont leurs arrêts sont reçus et les législations appliquées. De fait, si vous prenez l'exemple du regroupement familial, la jurisprudence de la CEDH a été, ces dernières années, plutôt restrictive, davantage perméable aux protestations de l'opinion. Ces juridictions ne sont pas des blocs immobiles et froids ; elles restent composées de personnes sensibles au contexte. Mais leur rôle d'arbitre ne peut être remis en cause sans désastre.

D'après moi, l'Union européenne, et particulièrement la Commission, n'est pas assez active pour mettre en cause les infractions à l'application du droit par les États membres, par exemple l'Italie, l'Allemagne ou, dans certains cas, la France. Ainsi, trop peu de procédures sont ouvertes ; même si le droit communautaire n'est pas correctement appliqué par les États-membres. De plus, les moyens consacrés à la bonne application du droit demeurent insuffisants. En conséquence, les États-membres ne se font pas confiance, et les mécanismes de solidarité, qu'ils soient obligatoires ou volontaires, ne fonctionnent qu'à moitié.

Je reste attaché à une combinaison de rigueur et d'humanisme et ne pense pas que le droit d'asile ait pris une ampleur trop large. Je crois plutôt qu'il a été restreint dans la pratique. Par conséquent, les cas de non-éligibilité se sont multipliés et la question du traitement des migrations irrégulières devient essentielle.

La directive retour relève en grande partie de l'apparence. L'opinion publique demande des retours plus efficaces, et l'on met donc en place des plateformes extérieures, des plateformes d'externalisation, dont l'Albanie constituerait un modèle. Je n'y crois pas ; cela ne fonctionne pas. L'objectif réel consiste surtout à créer un risque accru pour les personnes qui franchissent irrégulièrement nos frontières, afin de renforcer l'effet dissuasif. Mais le volume des retours ne sera pas significativement augmenté dans les faits ; il s'agit avant tout d'un signal adressé à l'opinion publique. Pour agir réellement, il faut travailler sur le lien entre marché du travail et immigration.

Vous évoquez ensuite cette notion de point d'entrée, qui risque de se transformer en point de fixation. C'est exactement le débat que nous avons eu avec le ministère de l'intérieur lors de notre mission, et qui l'a finalement conduit à rejeter notre proposition d'un centre de premier accueil dans la région du Calais ou du Dunkerquois.

La difficulté réside dans la gestion des flux. Pour empêcher un point d'accueil de se transformer en point de ralliement et donc d'être aussitôt débordé, le traitement doit être très rapide, pas plus d'une semaine. Cela nécessite du personnel, mais cela s'est déjà fait. À un moment, il existait, porte de la Chapelle, un centre de premier accueil géré par une des branches d'Emmaüs et par la Croix-Rouge, destiné à décharger cette zone. Ce CPA fonctionnait assez bien, dans la mesure où des moyens importants avaient été déployés pour instruire rapidement les dossiers. La réponse à votre question tient donc, selon moi, à la rapidité du flux et au nombre de personnes mobilisées, à la fois du côté humanitaire et du côté sécuritaire.

J'ai bien conscience du problème délicat consistant à empêcher la mise à l'eau des bateaux, voire à crever les embarcations à ce moment-là. Je ne prétends pas être compétent sur ce point, mais je pense que, pour que l'action sécuritaire – indispensable – soit menée dans des conditions humaines, il faut que les personnes qui l'exercent soient formées, sachent à qui elles ont affaire, et que la population migrante soit informée du fait que l'on cherchera à l'empêcher de prendre ce risque.

Je pense également que nous n'avons pas assez travaillé sur la dissuasion des réseaux de passeurs. Une faiblesse majeure de la coopération franco-britannique concerne la lutte contre le financement de ces réseaux. Ainsi, le traitement de la dimension financière, des têtes de réseaux, mais également la coopération interétatique pourraient être largement améliorés.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie pour votre intervention et vos réponses à nos questions.

*

* *

3. Audition, ouverte à la presse, de M. Olivier Cahn, professeur de droit pénal à l'Université de Paris Nanterre (19 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous accueillons maintenant Olivier Cahn, professeur de droit à l'Université de Paris Nanterre, spécialiste des politiques de maintien de l'ordre. Vous êtes un acteur engagé du débat public s'agissant des accords du Touquet et de leurs conséquences. Vous avez développé une vision critique des accords de coopération franco-britanniques successifs en matière migratoire et de leurs effets concrets sur le terrain, en particulier sur le littoral français de la Manche et de la mer du Nord. Je vais vous laisser le soin de nous exposer les fondements juridiques de cette situation complexe.

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

(M. Olivier Cahn prête serment.)

M. Olivier Cahn, professeur de droit pénal à l'université Paris Nanterre. Je vous remercie de m'auditionner sur cette question qui m'intéresse depuis plus de vingt ans.

J'ai soutenu en 2006, à Potiers, une thèse de doctorat consacrée à la coopération policière franco-britannique dans la zone frontalière transmanche.

Elle reposait sur un travail empirique d'observation et de discussions avec les acteurs sur place, essentiellement parce qu'il n'était pas toujours évident d'accéder aux actes juridiques qui encadrent cette coopération – c'est toujours le cas.

D'une part, j'en ai tiré des conclusions de politique criminelle, en montrant comment les Britanniques avaient influencé la réception, par les autorités françaises, de la doctrine du réalisme pénal. D'autre part, alors qu'on reproche habituellement à l'Union européenne de rendre les échanges plus compliqués et plus bureaucratiques, j'ai montré que s'il existait, à l'époque, deux ou trois textes européens pour gérer ces problèmes de frontières, la France et le Royaume-Uni avaient déjà conclu une vingtaine d'accords différents, ce qui compliquait beaucoup les choses et provoquait un déséquilibre, au détriment des autorités françaises.

Après ma thèse, j'ai continué à m'intéresser à ce sujet dans le cadre de mes travaux de recherche, essentiellement consacrés aux forces de l'ordre. Ma méthode s'est alors rapprochée de la méthode juridique habituelle, puisque j'ai moins l'occasion d'aller sur place, dans le Nord et le Pas-de-Calais – ma dernière visite là-bas remonte à décembre 2023. Dorénavant, je travaille sur les textes : rapports parlementaires, avis des autorités administratives indépendantes, rapports d'organisations non-gouvernementales, articles de presse, désormais complétés par les vidéos qui circulent en abondance sur l'action des uns et des autres dans la région.

J'en viens au sujet qui vous intéresse. Le cadre temporel de votre commission est peut-être tardif : en effet, vos préoccupations trouvent leurs origines avant l'entrée en vigueur du traité du Touquet. De même, on ne peut parfaitement appréhender le succès qu'ont obtenu les Britanniques avec l'accord de 2025 sans revenir à l'origine du contentieux, c'est-à-dire un arrangement administratif de 1995.

Le traité de Cantorbéry, relatif à la construction d'une liaison fixe transmanche, prévoyait qu'un protocole séparé définirait les conditions de mise en sécurité de ladite liaison. Ce fut le protocole de Sangatte de 1991, qui dispose que les autorités des deux pays effectueraient des contrôles embarqués dans les trains et sur leur territoire. À l'époque, la

préoccupation migratoire est marginale, en tout cas du côté du Royaume-Uni. Or ce système a rendu possible une fraude : les candidats à l'asile au Royaume-Uni prenaient un billet Eurostar de Paris à Lille et restaient dans le train après Lille. Les autorités britanniques ont donc rapidement exigé un arrangement administratif complémentaire, qu'on a appelé le *gentlemen's agreement* de 1995. Très vite, celui-ci a donné lieu à des interprétations divergentes : les Britanniques prétendaient qu'il impliquait la réadmission en France de tous les non admis sur leur territoire, tandis que les autorités françaises voulaient sélectionner et, notamment, ne pas réadmettre ceux qui sollicitaient l'asile au Royaume-Uni. Le contentieux a finalement été tranché par le service juridique de la Commission européenne, qui a donné raison aux Français, provoquant un mouvement de pression des Britanniques et, à certains égards, une politique de chantage consistant à menacer de fermer le tunnel si des solutions n'étaient pas trouvées.

Le *gentlemen's agreement* est révélateur d'un fonctionnement particulier, qui s'appuie sur une jurisprudence du Conseil d'État : les accords sont ratifiés par le Parlement et publiés, mais l'essentiel de la coopération internationale repose sur des arrangements administratifs qui posent problème puisque, d'une part, ils échappent au contrôle du Parlement et, d'autre part, ils ne sont pas publiés.

En 1997, la relation entre la France et le Royaume-Uni s'est détériorée, pour trois raisons : l'accroissement du nombre de candidats à l'asile au Royaume-Uni ; une application assez stricte par le gouvernement de M. Jospin du droit de l'Union européenne, particulièrement de l'accord de Schengen et du premier règlement Dublin ; l'ouverture du centre de Sangatte, que les Britanniques ont considéré comme un abcès de fixation, une facilité que les Français offraient aux candidats à l'asile. En représailles, ils ont exercé diverses pressions. Les autorités françaises ont alors accepté de négocier le protocole additionnel au protocole de Sangatte, conclu en 2001. On peut dire que ce texte marque le début du renoncement français, qui ne s'est pas démenti depuis. Il concerne le trafic ferroviaire par Eurostar et autorise les agents britanniques à procéder à des contrôles d'immigration sur le territoire français – la réciprocité est vraie mais les deux parties n'y ont pas le même intérêt. Surtout, une disposition permet aux agents britanniques d'interdire, même à un Français prétendant circuler sur le territoire français, d'accéder à l'Eurostar s'il ne dispose pas des documents de voyage lui permettant d'entrer au Royaume-Uni. Ce texte, intégré à la loi du 15 novembre 2001, a été codifié à l'article L. 2241-8 du code des transports. À ma connaissance, il n'a jamais été soumis au Conseil constitutionnel.

En 2002, l'arrivée de M. Sarkozy au ministère de l'intérieur consacre une nouvelle politique publique. À l'issue de sa rencontre avec son homologue britannique David Blunkett, lors de son premier déplacement à l'étranger, un nouvel élément de langage détermine la coopération : il n'est plus question de gérer un problème d'immigration mais de lutter contre des filières de passeurs, donc contre la criminalité organisée.

Il faut immédiatement constater que l'argument est aporétique. Avant le déploiement des mesures d'étanchéification de la frontière, la question des passeurs était anecdotique. L'intervention des organisations criminelles et le renforcement de leur présence sont la conséquence des accords signés entre les Français et les Britanniques pour verrouiller la frontière et la rapporter sur le territoire français. Il faut le noter, les mesures déployées pour empêcher les passages sont efficaces, au moins dans les domaines ferroviaire et portuaire : pour passer, il faut maintenant des compétences particulières, que les organisations criminelles possèdent, contrairement aux simples individus. Donc la présence, réelle, d'organisations criminelles dans le Nord de la France est la conséquence de la situation juridique créée, et non pas sa cause.

Lors de cette même rencontre, Nicolas Sarkozy et David Blunkett sont aussi convenus de démanteler le centre de Sangatte. Or sa disparition a provoqué la constitution régulière de « jungles », puisqu'il n'y a plus eu d'endroit où aller et, surtout, l'émergence puis la croissance de problèmes pour les populations locales : problèmes de tranquillité publique et difficultés liées à une délinquance de subsistance, conséquence du fait que ces gens sont jetés dans l'espace public et n'ont plus d'endroit pour se reposer ni se loger avant de retenter la traversée – ce qu'était le centre de Sangatte.

Un arrangement est également conclu à cette occasion pour sécuriser la gare de fret de Calais-Fréthun. Il complète le protocole additionnel au protocole de Sangatte. En effet, les locomotives britanniques ayant un système d'alimentation différent des françaises, tous les trains de fret devaient s'arrêter avant de passer en Angleterre, pour changer la locomotive. Les candidats à l'asile privilégiaient donc ce lieu de passage car l'arrêt leur permettait de monter dans les wagons. La mise en sécurité de 2002 a entraîné un déplacement des candidats à l'asile du ferroviaire vers le maritime. Cette situation a créé les conditions qui ont rendu nécessaire la signature du traité du Touquet, en 2003.

En pratique, ce traité n'est qu'une extension au maritime du protocole additionnel au protocole de Sangatte. Qu'il s'agisse des contrôles britanniques sur le territoire national ou de la mise en sécurité des enceintes, les éléments en sont calqués. Néanmoins, son entrée en vigueur est intéressante. D'abord, l'achat de matériel de détection de la présence humaine et de portiques ayant rendu la mise en sécurité du port de Calais très coûteuse, les Français ont obtenu des Britanniques une contribution financière. Ce fut le début du mouvement d'échange de l'externalisation de la frontière contre un apport financier. Ensuite, elle a marqué le renoncement des autorités françaises à l'application pleine et entière du droit de l'Union européenne. En particulier, elles ont renoncé, au profit des Britanniques, à appliquer les dispositions de l'accord de Schengen et du règlement de Dublin, même après 2000, quand les Britanniques eurent décidé de participer à Schengen mais avec un fonctionnement à la carte. Enfin, le traité du Touquet a entériné l'externalisation de la frontière, au sens d'une prise en charge du contrôle migratoire sur le territoire français en échange d'une rémunération, dans des conditions que l'Union européenne, par exemple, n'est jamais parvenue à obtenir de la Turquie ni du Maroc, en particulier le déplacement de la frontière sur le territoire et sa cogestion.

Après la signature du traité du Touquet, la situation s'est progressivement aggravée sous la pression du gouvernement britannique, particulièrement depuis 2016-2018. Cela s'explique premièrement par l'accroissement considérable du nombre de candidats à l'asile au Royaume-Uni, deuxièmement par le recours aux *small boats*, alors qu'on avait longtemps pensé que le trafic maritime entre les deux pays et la dangerosité de la traversée rendaient impossible de gagner le Royaume-Uni par ce moyen – on voit que ce n'est pas le cas.

Je vais tout aussi succinctement évoquer les principaux accords qui ont suivi mais il y a un phénomène d'accélération et de multiplication.

En 2009, un accord entre Éric Besson et Damian Green a permis aux agents de l'immigration britannique d'intervenir sur le territoire français, auprès des candidats à l'exil, pour tenter de les dissuader d'entreprendre la traversée et pour les inviter à solliciter l'asile en France. C'est à ce moment-là qu'un mécanisme de cogestion de la frontière a été envisagé ; il a été formalisé par l'accord Cazeneuve-May du 20 août 2015, adossé à l'accord dit d'Amiens, du 3 mars 2016, passé entre le Président Hollande et le Premier ministre Cameron. Ces accords ont porté la contribution britannique à 55 millions d'euros, montant qui demeurerait toutefois inférieur au coût de la gestion frontalière, alors évalué, par un journaliste, à quelque 80 millions d'euros. En outre, ils prévoyaient la création d'un centre de commandement et de contrôle commun, aujourd'hui le centre conjoint d'information et de coordination (CCIC),

chargé de superviser les actions de lutte contre l'immigration dans le Calaisis et de coordonner l'action des forces de police françaises et britanniques. Ce centre est placé – c'est intéressant – sous la codirection d'un fonctionnaire de police de chacun des deux États : on a donc bien, sur le territoire national, une codirection de la gestion de la situation frontalière.

Enfin, ces accords se sont accompagnés d'un changement de paradigme dans la manière dont les autorités françaises gèrent les populations de migrants bloquées dans le Calaisis. À partir de l'été 2015, à la suite d'affrontements violents entre groupes de migrants et, surtout, après le démantèlement de la « grande jungle » du centre Jules-Ferry en 2016, ce qui était une pratique occasionnelle des autorités françaises – mener des opérations coup-de-poing pour soulager la frontière – devient une pratique systématique. La force publique crée un environnement dégradé, à l'encontre des migrants d'abord, pour démanteler les points de fixation, puis progressivement à l'encontre des bénévoles qui tentent de leur venir en aide. On observe donc une gestion policière de la frontière, qui se durcit.

Cette pratique se double d'une instrumentalisation de la procédure d'OQTF (obligation de quitter le territoire français), afin d'expulser les réfugiés de la région du Calaisis – ce que la CNCDH (Commission nationale consultative des droits de l'homme) a dénoncé en 2015 – et de déplacements des réfugiés vers des villes plus à l'intérieur des terres, pour soulager le Calaisis – ce qu'a dénoncé la contrôleuse générale des lieux de privation de liberté (CGLPL), en 2015 également.

Surtout, le 18 décembre 2015, le tribunal administratif de Marseille a annulé trente-sept arrêtés de placement au centre de rétention administrative (CRA) de Marseille, pour excès de pouvoir ; la préfecture du Pas-de-Calais renvoyait les gens vers la république de Khartoum – pour ne pas dire le Soudan. À ce moment-là, on a quand même des pratiques dénoncées par les magistrats administratifs.

Enfin, et c'est peut-être, de mon point de vue de pénaliste en tout cas, le plus choquant, les migrants sont criminalisés. La circulaire aux procureurs généraux du 24 novembre 2015 relative à situation du Calaisis, à la lutte contre l'immigration irrégulière organisée et à la délinquance connexe, de la garde des sceaux Christiane Taubira, demandait aux procureurs de poursuivre systématiquement les intrusions en comparution immédiate. Pour accompagner ce texte, la loi n° 2016-816 du 20 juin 2016 pour l'économie bleue crée un délit d'intrusion dans les zones portuaires, puni d'emprisonnement – désormais à l'article L. 5336-10-1 du code des transports –, complétant le dispositif similaire adopté en 2011 pour les sites ferroviaires dans le cadre de la Loppsi 2 (loi d'orientation et de programmation pour la performance de la sécurité intérieure), aujourd'hui à l'article L. 2242 4 du même code. Ces deux délits d'intrusion, dans les sites ferroviaires et dans les sites maritimes, criminalisent tout individu qui y pénètre sans titre, donc les migrants, ce qui permet de les traduire en comparution immédiate et, sur ce fondement, de délivrer des OQTF après condamnation. Un tel détournement du droit pénal ne me paraît pas totalement satisfaisant.

Cette période a également été marquée par une inflexion de l'attitude des autorités britanniques. Lors de l'application des arrangements administratifs, elles ont de moins en moins fait preuve de bonne foi, avec une interprétation systématiquement restrictive des engagements.

La situation des mineurs isolés au moment de la dispersion de la « grande jungle » l'illustre. Alors que la préfecture du Pas-de-Calais évaluait leur nombre à 1 600, les Britanniques en ont accepté environ 500 justifiant d'une famille sur leur territoire, obligeant les autorités françaises, par une circulaire du ministère de la justice en date du 1^{er} novembre 2016, à mettre en œuvre une procédure exceptionnelle d'urgence pour les prendre en charge.

Surtout, le 9 décembre 2016, le gouvernement britannique a rejeté en bloc 1 500 situations de mineurs isolés qui n'avaient pas encore été traitées et, le 17 février 2017, à la suite d'une visite de Bernard Cazeneuve à Theresa May, un communiqué du Home Office a mis un terme au programme. On a alors assisté à cette scène édifiante : Amber Rudd, alors secrétaire d'État à l'intérieur, a affirmé à la Chambre des Communes : « Il m'est apparu très clair, en travaillant avec mes homologues français, qu'ils ne veulent pas nous voir continuer à accueillir indéfiniment des enfants, comme le prévoit l'amendement Dubs, parce qu'ils précisent, et je suis d'accord avec eux, que cela encourage les trafiquants. » Le résultat, c'est que les Britanniques ont accepté huit mineurs isolés pour toute l'année 2017.

En 2018, le traité de Sandhurst prévoyait premièrement la reprise du processus de réunification pour les mineurs isolés, dont on ne connaît pas vraiment les résultats ; deuxièmement une augmentation de 50 millions d'euros des crédits consacrés à renforcer l'étanchéification de la frontière ; troisièmement d'accroître les missions confiées au centre conjoint d'information et de coordination, afin de mieux coordonner la sécurité transfrontalière et d'intensifier la coopération contre la criminalité organisée, donc de renforcer la cogestion de l'activité policière dans la zone frontalière.

À mon avis, ce traité se distingue par l'abandon formel de la prétendue réciprocité des charges en matière de lutte contre l'immigration illégale. Jusqu'à Sandhurst, on avait toujours pris soin de dire que c'était réciproque, que les Britanniques devaient faire la même chose que les Français, même si tout le monde savait très bien que ce n'était pas le cas. Cet accord dit les choses plus honnêtement. L'article 1^{er} prévoit ainsi que le Royaume-Uni doit soutenir la France pour fournir des logements dans des immeubles situés en dehors de Calais, particulièrement pour héberger les demandeurs d'asile. Surtout – et c'est étonnant –, il doit contribuer au développement local du Calaisis. En clair, une espèce d'aide au développement devient une composante de l'externalisation de la frontière. La mise en œuvre de cet accord, particulièrement le renforcement des pouvoirs du CCIC, a été consacrée à l'occasion d'une rencontre entre Christophe Castaner et Caroline Nokes en novembre 2018.

Le 12 juillet 2020, Gérald Darmanin et Priti Patel ont conclu un arrangement pour « lutter contre les traversées “sauvages” de la Manche » – à l'époque, elles étaient « sauvages », et non « périlleuses ». Cet accord crée une cellule franco-britannique de renseignement pour lutter contre les passeurs, en sus des officiers de liaison et du CCIC. Par ailleurs, il prévoit la reprise des vols d'éloignement communs, c'est-à-dire des charters franco-britanniques, au moment où la Cour nationale du droit d'asile (CNDA) a justement changé de jurisprudence concernant les Afghans.

Le 28 novembre 2020, les mêmes ministres se sont accordés pour déployer des patrouilles supplémentaires et des moyens technologiques sur les plages françaises.

Le 14 novembre 2022, un accord Darmanin-Braverman prévoit le versement par le Royaume-Uni de 72,2 millions d'euros pour la période 2022-2023, afin d'acheter des drones et de financer le déploiement de 40 % de policiers et de gendarmes supplémentaires sur les plages du littoral français.

Cet accord – c'est peut-être le seul point positif de mon intervention – a permis le déploiement d'équipes d'observateurs embarqués dans les deux pays. Même si ce sont surtout des Britanniques qui accompagnent les Français, cette association de policiers britanniques, en qualité d'observateurs, aux patrouilles diligentées par les forces de l'ordre françaises sur le littoral, a contribué à la moindre utilisation de l'argument selon lequel les Français ne feraient pas le travail sérieusement et n'y mettraient pas beaucoup de bonne volonté. Depuis que les

Britanniques participent aux patrouilles, les autorités britanniques soutiennent moins l'idée que les Français prennent l'argent sans faire le travail – mais peut-être est-ce lié aussi au changement de majorité au Royaume-Uni, il faudra voir si cela évolue à l'avenir.

L'accord Retailleau-Cooper du 29 juillet 2025, enfin, appelle trois observations.

D'abord, le préambule confirme que les autorités françaises ont une conception, disons, relâchée de leurs obligations envers leurs partenaires européens. En effet, il fonde la réadmission des personnes rejetées par le Royaume-Uni sur le paragraphe 5 point c) de l'article 6 du règlement 2016/399, c'est-à-dire du code Schengen. Or cette disposition, qui prévoit les dérogations au paragraphe 1, relatif à l'admission sur le territoire Schengen, dispose que les ressortissants de pays tiers « peuvent être autorisés par un État membre à entrer sur son territoire pour des motifs humanitaires ou d'intérêt national ou en raison d'obligations internationales ». À moins de considérer que les accords signés avec les Britanniques en violation du droit européen constituent des obligations internationales, aucune des conditions prévues n'est satisfaite. Ainsi, le texte, parce qu'il se contente de mentionner cet article, prouve qu'on a affaire à une interprétation très relâchée du droit européen.

Deuxièmement, l'accord prévoit, dans son chapitre I^{er}, une réadmission en France des personnes arrivées par *small boat* au Royaume-Uni. Le terme « réadmission » est employé au sens juridique du terme : c'est la brèche qu'attendaient les Britanniques depuis 1995. On peut relever que les autorités françaises doivent s'en remettre à la bonne foi des Britanniques, qui seront seuls à savoir si les personnes sortent bien de *small boats*, ce qui est audacieux, eu égard aux expériences que nous avons connues au long de l'application des différents accords.

L'interprétation que les Britanniques pourront faire du paragraphe 3 de l'article 1^{er} ne me rassure pas non plus. Il prévoit que le nombre de personnes admises au Royaume-Uni et celui des personnes réadmisses en France devront s'équilibrer, et que les parties examineront les moyens de remédier à tout déséquilibre dans le nombre de personnes transférées. Or l'article 4 limite drastiquement les moyens juridiques dont la France dispose pour refuser de réadmettre les individus renvoyés par les Britanniques. Le paragraphe 2 de l'article 10, ensuite, confirme que la France n'a aucune objection juridique ou diplomatique à la déposition ou au recueil d'un témoignage dans sa juridiction aux fins de procédure judiciaire au Royaume-Uni ou, le cas échéant, à la Cour européenne des droits de l'homme – on voit mal pourquoi il y aurait des procédures judiciaires si les gens sont bien renvoyés selon les modalités prévues par le texte. Surtout, le paragraphe 7 de l'article 12 permet au Royaume-Uni de rejeter une demande si le nombre de personnes effectivement admises conformément au chapitre III n'est pas en équilibre avec le nombre de personnes effectivement réadmisses. On voit donc que les Britanniques ont beaucoup de possibilités, les Français très peu. Enfin, les articles 11 et 15 disposent que les premiers financeront les frais de transport dans les deux sens, confirmant qu'ils obtiennent satisfaction, pourvu qu'ils acceptent de payer.

Je ne détaille pas davantage parce que vous auditionnerez mon collègue Serge Slama, qui se chargera de vous en parler.

Dernier point : depuis quelque temps, pour dissuader les départs en *small boats*, les autorités françaises ont accepté de recourir à des pratiques à mon sens juridiquement discutables. C'est d'autant plus vrai que les justifications avancées par le ministère de l'intérieur sont souvent peu probantes : en tant que juriste, je ne suis pas totalement convaincu par l'évocation de la non-assistance à personne en danger.

Pour conclure, la situation qui vous intéresse pose trois séries de difficultés.

Les premières concernent le principe de souveraineté. À ma connaissance, l'article L. 2241-8 du code des transports, le mécanisme de cogestion policière de la frontière et l'externalisation de la frontière sur le territoire français en échange d'une rémunération n'ont pas été déferés au Conseil constitutionnel, dont le point de vue serait pourtant intéressant.

Viennent ensuite les exigences de légalité. En la matière, les renoncements successifs des autorités françaises à respecter les obligations contractées avec leurs partenaires européens, en particulier ceux de l'espace Schengen, ainsi que les pratiques de dissuasion des migrants auxquelles recourent les préfetures du Nord et du Pas-de-Calais comme les forces de l'ordre posent des problèmes. S'agissant des forces de l'ordre toutefois, il faut nuancer. Je ne sais pas ce qu'il en est aujourd'hui mais, lorsque j'allais souvent sur place, j'avais aussi constaté des stratégies de contournement des exigences du ministère de l'intérieur. Certains policiers m'avaient clairement laissé entendre, m'avaient même montré comment, quand ils étaient soumis à la pression de la préfeture pour faire du chiffre en matière d'interpellations et de gardes à vue, ils veillaient à n'interpeller que des gens venant de pays où ils n'étaient pas expulsables. C'était un moyen d'atteindre les chiffres demandés sans entraîner de renvois, avec toujours le même argument : « Je ne suis pas entré dans la police pour faire ce genre de boulot. » Par ailleurs, mon collègue Christian Mouhanna a interprété la vitesse de rotation des CRS chargés d'appliquer ces consignes comme le signe que, si on laissait les gens en place trop longtemps, leur détermination à agir selon les volontés de la place Beauvau faiblissait.

Enfin, s'agissant de la gestion politique, il faut constater que la situation calaisienne mobilise des effectifs considérables de forces de sécurité intérieure, au détriment des politiques nationales de sécurité, pour le bénéfice des seuls Britanniques, avec un résultat qui, depuis trente ans, est un échec à peu près complet.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, monsieur Cahn.

Compte tenu du Brexit, qui a transformé la frontière franco-britannique en une frontière de l'Union européenne, les accords bilatéraux que nous avons conclus avec le Royaume-Uni n'auraient-ils pas dû l'être au nom de l'Union, ce qui aurait emporté certaines conséquences juridiques importantes ?

Vous avez rappelé la chronologie des accords entre la France et le Royaume-Uni. Je vous sens à cet égard très sévère avec nos voisins britanniques. À vous écouter, ces derniers semblent avoir utilisé la force dans les négociations, quand, au contraire, nous aurions fait preuve de faiblesse, en faisant trop de concessions. Il ressort aussi de vos propos que les Britanniques ne seraient pas suffisamment impliqués dans la gestion de la frontière. Compte tenu de ce regard très critique sur ces trente dernières années, quelles seraient vos préconisations pour que nous retrouvions une situation plus équilibrée et plus satisfaisante ?

M. Olivier Cahn. Si je suis sévère vis-à-vis de l'implication des Britanniques, c'est parce que je constate qu'ils ont toujours tenté d'interpréter les accords et d'exercer des pressions qui ont parfois relevé du chantage. Ce sont des comportements qui, dans une relation entre États, ne me paraissent pas très sains.

Cela étant, je ne saurais pas non plus cacher une certaine admiration pour les Britanniques et leurs méthodes de travail ; nous devrions d'ailleurs mener une réflexion sérieuse dans ce domaine. En effet, les acteurs de terrain – c'est-à-dire pas les agents du ministère de l'intérieur – avec lesquels j'ai eu l'occasion de discuter sur la manière dont ont été négociés les différents accords partagent le même point de vue. Le traité du Touquet, qui vous intéresse particulièrement, est à cet égard tout à fait révélateur. Rappelez-vous David Martinon, qui débarquait avec son téléphone et qui, fort de son lien avec le Président de la

République, discutait avec quelques cadres de la police et de la préfecture avant de se rendre aux négociations. Il s'est retrouvé face à une équipe de quinze Britanniques, représentant tous les services concernés, préparés de longue date et qui ont obtenu tout ce qu'ils voulaient – ce qui n'est pas surprenant quand on arrive la fleur au fusil.

C'est ce qu'un commandant de la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF), avec qui j'ai discuté, appelle le syndrome de Talleyrand. En effet, depuis Talleyrand, chaque fois que nous avons négocié avec les Britanniques, cela s'est mal terminé, car nous arrivons avec des principes et du fromage, quand eux viennent très sérieusement préparés et prêts à négocier aussi longtemps que nécessaire pour finir par obtenir ce qu'ils veulent. Je répète que nous avons une réflexion à mener en la matière, car la seule communication politique des ministres ne peut suffire sur des questions aussi sérieuses.

S'agissant ensuite du Brexit, disons-le : l'événement n'a eu aucune influence sur la situation, et ce pour deux raisons.

D'abord parce que, dès l'origine, les négociations se sont déroulées dans un cadre strictement bilatéral. Ainsi, l'action sur la frontière s'est développée hors du droit de l'Union européenne, la France ayant simplement pour obligation théorique d'être le représentant de l'Union et de faire respecter le droit européen, ce que les autorités françaises n'ont pas toujours été capables de faire – alors même que l'accord tripartite de 1993 avec la Belgique a montré que c'était possible.

Eu égard à ce cadre strictement bilatéral, le Brexit n'a donc pas eu de véritable incidence, si ce n'est, comme vous l'avez dit, que la frontière entre nos deux pays est devenue une frontière extérieure de l'Union. Cela aurait dû renforcer nos obligations à l'égard de nos partenaires européens, mais, en pratique, cela n'a manifestement pas été le cas.

Et si le Brexit n'a eu aucune conséquence, c'est ensuite parce que l'un des grands enjeux des négociations fut de préserver la coopération sécuritaire entre l'Union européenne et le Royaume-Uni ; tant la task force instaurée par Theresa May que la Commission européenne s'y sont attachées. De fait, le Royaume-Uni est traditionnellement la porte d'entrée du renseignement états-unien vers l'Union européenne, notamment avec l'alliance des Five Eyes. Par exemple, lorsque le Président Hollande avait demandé un accès direct au renseignement américain à la suite des attentats de 2015, on l'avait renvoyé vers les Britanniques.

J'insiste sur le fait que quelque chose de très important se joue au niveau sécuritaire, raison pour laquelle l'accord de sortie comporte un nombre considérable de dispositions destinées à préserver les dispositifs de coopération policière et judiciaire entre l'UE et le Royaume-Uni. Dans ces conditions, il n'aurait probablement pas été opportun de remettre en cause la situation franco-britannique.

En revanche, il est certain que si les sondages britanniques disent vrai, que le parti Reform UK gagne les prochaines élections et qu'arrive au pouvoir un Premier ministre qui a bâti toute sa carrière sur la dénonciation de l'Union européenne et de pays comme la France, se posera alors la question de la préservation de ces dispositifs et du retour au droit européen, c'est-à-dire de la dénonciation des accords bilatéraux. Il n'est jamais impossible de sortir d'un traité international et cette éventualité est, en l'occurrence, prévue par les textes.

S'agissant des préconisations, n'étant ni diplomate, ni ministre de l'intérieur, ni policier, je crains d'être plus faible sur ce point : ma connaissance des contraintes opérationnelles est limitée.

Ce qui me paraît à peu près certain, c'est que nous ne pourrions pas continuer comme nous le faisons depuis trente ans, en allant toujours plus loin, comme sur une échelle de perroquet, dans les concessions et les renoncements, sans que cela fonctionne.

La solution viendra probablement de la sortie de notre relation bilatérale au profit d'un lien Union européenne-Royaume-Uni. Cela permettrait, entre autres – avec toutes les réserves qui s'imposent en ce domaine – une répartition des candidats à l'asile, qui se concentrent dans le Nord-Pas-de-Calais, en tout cas pour ceux qui ne pourraient être admis par les Britanniques dans le cadre d'un accord avec l'Union.

Depuis trente ans, je le répète, nous envisageons presque uniquement des solutions policières et sécuritaires, sans que cela fonctionne – les choses tendant même à s'aggraver. Il semble donc certain qu'il faudra à un moment envisager une solution politique.

M. le président Sébastien Huyghe. En partant d'une page blanche et non de la situation actuelle, quel accord entre la France et le Royaume-Uni vous semblerait satisfaisant et équilibré ?

M. Olivier Cahn. Encore une fois, je ne dispose pas vraiment des compétences pour répondre à cette question, mais nous pourrions nous inspirer de ce que font les Belges, qui ont obtenu des Britanniques des concessions sur le respect du droit européen que nous n'avons pas obtenues. De ce point de vue, l'accord tripartite est très intéressant : les autorités belges, employant les mêmes méthodes que les Britanniques, ont en effet décidé que, tant qu'il ne serait pas signé, la liaison Bruxelles-Londres ne fonctionnerait pas.

Ainsi, nous devrions faire de nos obligations vis-à-vis de nos partenaires européens la limite de ce que nous pouvons négocier avec les Britanniques, étant entendu que cela laisserait tout de même des marges de manœuvre sur la manière dont les personnes seraient traitées.

À cet égard, quand on regarde les populations présentes près de la frontière franco-britannique, si l'on met de côté la question de la réunification familiale, qui est importante, nous avons affaire essentiellement à des personnes originaires d'Érythrée, d'Irak, d'Iran ou encore du Soudan, c'est-à-dire d'individus qui peuvent pratiquement tous prétendre au bénéfice de la convention de Genève relative au statut des réfugiés. J'ajoute que, du fait de la géopolitique des conflits et des mouvements de population, beaucoup viennent d'anciennes colonies britanniques.

À y réfléchir, outre le droit européen que j'évoquais, la convention de Genève devrait d'ailleurs constituer l'autre fondement de nos négociations avec le Royaume-Uni, ce qui, j'y insiste, laisserait de la place pour trouver des compromis intéressants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie pour ces éléments.

Ma première question sera naïve, mais je la pose à presque toutes les personnes auditionnées : pourquoi la France accepte-t-elle cela ? Dans une interview accordée au *Monde* en 2021, vous disiez que, par une telle externalisation de la frontière britannique, la France se mettait dans une situation comparable à celle du Maroc ou de la Turquie. De fait, les dispositifs de ce type sont habituellement appliqués dans un cadre Nord-Sud, avec une asymétrie évidente. En l'espèce, il s'agit de deux pays du Nord, ce qui invite d'autant plus à se demander ce qui pousse la France à accepter ces accords, l'asymétrie dont elle est victime étant inexplicable ou inexplicable. Pourquoi, au fond, la France accepte-t-elle tout des Britanniques ?

Par ailleurs, vous avez dit que le Royaume-Uni verse chaque année 55 millions d'euros à la France pour la gestion de la frontière, dont le coût total s'élèverait à 80 millions. Cette somme intègre-t-elle les dépenses liées à la présence continue de policiers dans le Calaisis et au-delà, le territoire concerné s'étant fortement élargi ?

Enfin, autre élément très important, vous avez dit qu'avant les années 2000, la question des passeurs ne se posait pas, qu'elle est apparue avec des accords ultérieurs et la militarisation de la frontière. Sur quels éléments vous fondez-vous pour arriver à cette conclusion ?

M. Olivier Cahn. S'agissant de votre première question, ma réponse ne s'appuiera que sur une seule source, étant donné que je n'ai pu m'entretenir qu'avec un seul ancien ministre de l'intérieur. Dans la mesure où les Britanniques ont tendance à mettre des éléments importants dans la balance, je lui avais demandé si le renseignement antiterroriste avait été utilisé comme une monnaie d'échange, ce à quoi il m'avait répondu que non. Son explication, qui est d'ailleurs la même que celle que m'ont donnée des fonctionnaires présents à Calais, est que les autorités françaises ne veulent pas jouer les Ponce Pilate vis-à-vis de ce que les Britanniques menacent de faire. En effet, le motif principal du renoncement français est qu'il y a en face de nous des gouvernements prêts à se livrer à certaines extrémités dont nous ne voulons pas nous rendre complices, avec tous les guillemets qui s'imposent.

La dernière extrémité en date est la menace des *pushbacks*, les Britanniques étant prêts à déployer la Royal Navy pour repousser, voire couler les embarcations.

M. Marc de Fleurian (RN). Ils ne coulent pas d'embarcations, ce n'est pas vrai !

M. Olivier Cahn. Je reformule : ils repoussent les embarcations à l'aide de la marine, ce qui, quand vous vous trouvez au milieu de la Manche, risque tout de même de ne pas bien se terminer...

Quoi qu'il en soit, voilà l'argument qu'on m'a donné : nous ne voulons pas nous laver les mains des extrémités auxquelles pourraient arriver les Britanniques.

S'agissant ensuite du coût de la gestion de la frontière, je ne saurais dire si la somme que j'ai indiquée inclut les effectifs policiers, car le seul chiffre connu est le montant de la contribution britannique. En effet, à ma connaissance, le ministère de l'intérieur n'a jamais communiqué le montant total, le chiffre de 80 millions d'euros ayant été calculé par *Le Monde* – ce qui n'avait pas été contesté à l'époque.

Je précise que depuis cette évaluation, d'autres arrangements sont intervenus, lesquels ont encore renforcé la présence d'effectifs policiers dans la région. Il est donc probable que le coût de la gestion de la frontière ait augmenté, la contribution britannique ayant du reste également progressé.

N'oublions pas non plus que les Français devraient, quoi qu'il arrive, sécuriser cette frontière, devenue frontière extérieure de l'Union européenne. De ce point de vue, la contribution britannique représente plutôt un bonus pour la France.

Quant aux passeurs, je confirme que la question ne se posait pas avant 2000. De fait, les personnes passaient assez facilement : il suffisait de monter dans un camion pour franchir la frontière. Autre élément significatif : les tribunaux de Boulogne-sur-Mer, de Calais ou de Lille ne traitaient que très peu d'affaires de passeurs.

Lorsque je préparais ma thèse et que j'observais les pratiques des forces de l'ordre gare du Nord – à la fin des années 1990 et au début des années 2000 –, les policiers disaient que le passeur était celui qui avait le téléphone portable : c'est ainsi qu'on les repérait ! Cela paraît complètement anachronique, mais il faut replacer la chose dans le contexte de l'époque. Et s'il n'y avait pour ainsi dire pas de judiciarisation de ces cas, c'est parce que les passeurs étaient, pour l'essentiel, des gens qui avaient tenté plusieurs fois de passer et qui étaient eux-mêmes candidats. Au fond, il y avait une forme d'entraide qui fonctionnait. Je répète qu'on passait alors très facilement.

La frontière a été verrouillée après la conclusion du traité du Touquet, lorsque sont apparues des organisations plus structurées, kurdes ou albanaises.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je voulais également vous interroger sur la solidité juridique – ou non – de la stratégie du « zéro point de fixation », c'est-à-dire du démantèlement systématique des camps, du moins à Calais.

De même, vous n'avez pas parlé, ou très peu, des nouvelles méthodes d'interception, dont les bases juridiques sont aussi largement questionnées, y compris par les policiers eux-mêmes, qui demandent une protection vis-à-vis de ce contournement de fait du droit international.

S'agissant enfin des mineurs non accompagnés (MNA), question qualifiée d'épineuse par M. Jérôme Vignon que nous avons auditionné avant vous, différentes stratégies de réunification familiale se sont succédé, mais les possibilités paraissent de plus en plus obstruées. Quelles sont vos préconisations en la matière ?

M. Olivier Cahn. S'agissant d'abord des pratiques des préfectures et, à plus forte raison, des forces de l'ordre, j'ai constaté que ces dernières procédaient à des démantèlements consistant à saisir ou à détruire les tentes et à gazer les sacs de couchage. Cet usage de la force ne semble pas totalement satisfaisant, au regard, d'une part, des exigences de nécessité et de proportionnalité et, d'autre part, de la stricte légalité. Au fond, la destruction des biens, qui est certainement pragmatique, est juridiquement discutable.

Pour ce qui est des opérations consistant à empêcher les personnes ayant embarqué sur un *small boat* de quitter la côte, vous avez rappelé que le droit maritime impose le sauvetage de tout bateau en difficulté se trouvant loin du rivage. À cet égard, certaines pratiques sont extrêmement dangereuses et ont conduit les syndicats de police à demander la couverture des autorités. En effet, quand vous tentez de provoquer un chavirage par la création artificielle d'un mouvement avec d'autres bateaux, il n'est pas du tout certain que vous entriez dans un quelconque cadre d'exonération de la responsabilité pénale, même pour des causes prétoriennes. Le meilleur signe des limites de la légalité des pratiques est donc bien la demande formulée par des policiers échaudés par l'expérience de ces dernières années. Pour le dire autrement, ils acceptent de faire un sale boulot, mais veulent que leur ministère les couvre.

Une telle chose est possible au Royaume-Uni. Rappelons-nous en effet l'affaire Daniel McCann : le ministre britannique de l'intérieur de l'époque avait reconnu avoir donné l'ordre d'exécuter des membres de l'IRA (Irish Republican Army), tout en indiquant que jamais l'identité des membres concernés du SAS (Special Air Service) ne serait connue ; il entendait assumer seul la responsabilité de l'opération. Il serait plus difficile d'agir de cette manière en France, puisque l'autorité judiciaire peut mettre en cause des policiers individuellement. Je comprends donc leur demande de clarification au sujet du possible engagement de leur responsabilité.

Cela étant, notons le peu d'empressement de l'IGPN (Inspection générale de la police nationale), des autres organes de contrôle et des institutions judiciaires à mettre en cause ces pratiques qui, pour certaines, sont pourtant bien connues et assez documentées. C'est probablement lié au fait que les personnes concernées ne portent pas plainte, mais il n'empêche que les parquets pourraient s'autosaisir, ce qu'ils ne font pas, même quand ils disposent d'images qui posent problème.

Quant aux mineurs non accompagnés du Calaisais, à un certain moment, lors du démantèlement de la « grande jungle », plus précisément du centre Jules-Ferry, ils ont pu bénéficier de conditions d'accueil plus favorables au Royaume-Uni. Lord Dubs, qui avait lui-même bénéficié d'une exfiltration depuis les Sudètes avant qu'elles ne soient annexées par le III^e Reich – ce qui lui a probablement sauvé la vie –, avait obtenu le vote d'un amendement, devenu la section 67 de l'Immigration Act de 2016. Cependant, les directives du ministère de l'intérieur britannique se sont révélées plus restrictives que le texte adopté par le Parlement, ou du moins que l'ambition de Lord Dubs. Après quelques mois, les autorités britanniques ont ainsi mis un terme à cet assouplissement. Et, comme je l'ai dit, à la fin 2016, la ministre britannique de l'intérieur a imputé aux autorités françaises la fin de l'application de ces mécanismes, car nous craignons que cela constitue un appel d'air. À ma connaissance, il n'y a dès lors plus eu de facilitation.

Pour répondre à votre dernière question, eu égard à l'attitude des Britanniques, les mineurs non accompagnés devraient être pris en charge sur le fondement de nos engagements internationaux, qu'il s'agisse de la convention de Genève ou de la Convention internationale des droits de l'enfant (CIDE). Les autorités françaises ne devraient pas tergiverser sur ce point.

M. Marc de Fleurian (RN). Vous avez évoqué la criminalisation de certaines pratiques, comme les intrusions dans des sites portuaires ou ferroviaires. La question du délit de séjour irrégulier revient aussi régulièrement, cette solution juridique étant refusée par certains et préconisée par d'autres. Elle offrirait un traitement très humain, en garantissant la survie des personnes et des conditions de vie dignes auxquelles chaque être humain doit pouvoir prétendre, tout en constituant une réponse très ferme, étant donné qu'une liberté très importante – celle de circuler sur le territoire français – serait restreinte. Nous avons beaucoup évoqué les conventions bilatérales et le droit européen, mais quel est votre point de vue sur cette possible évolution de notre ordre juridique national ? Elle pourrait avoir lieu au moyen d'un acte politique fort, comme un référendum ou une modification de la Constitution.

Par ailleurs, j'aimerais vous entendre sur la fiabilisation et la sécurisation du statut de mineur isolé, ou plutôt non accompagné, pour utiliser la nouvelle dénomination. Une telle entreprise pourrait impliquer des mesures polémiques, ou du moins sujettes à débat, comme des tests osseux. En tout état de cause, une simple déclaration ne suffirait plus.

J'ai conscience qu'il s'agit de deux sujets lourds et clivants, mais qui méritent selon moi d'être évoqués dans cette audition.

M. Olivier Cahn. Je ne pourrai répondre aux points concernant le référendum et les changements de la Constitution, n'étant pas compétent sur ces sujets. L'introduction d'un délit de séjour irrégulier n'aurait aucune incidence, *a priori*, sur la situation dans le Calaisais ou, du moins, elle soulèverait une autre question juridique, peut-être plus complexe. Ces gens sont là parce que nous ne respectons pas nos obligations. En effet, en vertu des accords de Schengen, nous devrions les laisser sortir. Nous avons affaire à des ressortissants d'États tiers présents dans l'espace Schengen, qui ne demandent qu'une chose : le quitter. Si vous les empêchez de partir et qu'ensuite, vous les poursuivez sur le fondement du délit de séjour irrégulier alors qu'ils ne sont là que par votre faute, je crains que ça ne tienne pas juridiquement.

Par ailleurs, le délit de séjour irrégulier ne pourrait pas être accompagné d'une privation de liberté ; il donnerait lieu simplement au prononcé d'une amende, comme le prévoyait le dernier texte visant à le rétablir. Il ne présenterait donc qu'un intérêt assez limité pour la police et n'aurait aucune utilité à la frontière du Calaisis. Dans le cadre des travaux de votre commission, je ne vois pas ce qu'il pourrait changer.

La jurisprudence constitutionnelle et judiciaire affirme qu'il n'existe pas de moyens fiables de déterminer l'âge d'une personne. En particulier, on ne peut pas se fonder sur les seuls tests osseux pour ce faire ; ils ne sont pas appropriés à la plupart des populations qui pourraient y être soumises. Dans les faits, les autorités publiques travaillent à partir d'un faisceau d'indices, sur la base des éléments collectés sur les individus. Contrairement à ce que vous dites, je ne crois pas qu'ils se contentent d'une déclaration. Les déclarations sont régulièrement remises en cause, comme l'illustre la jurisprudence abondante sur l'évaluation de l'âge des mineurs.

Tant que nous ne disposerons pas de moyens techniques et scientifiques permettant d'identifier avec certitude un mineur, nous devrons nous en tenir, en pratique, au faisceau d'indices, au recoupement d'éléments convergents et, finalement, au *statu quo*.

Mme Stella Dupont (NI). Je me suis rendue à de nombreuses reprises dans le Calaisis, parfois avec des forces de l'ordre, parfois avec des associations. J'ai constaté *de visu* l'action – complexe – des uns et des autres. Lorsqu'une embarcation est interceptée et ramenée jusqu'au rivage ou au port, dans le cadre d'un sauvetage, les rescapés sont systématiquement interpellés par les forces de l'ordre, qui cherchent les responsables des trafics humains. Quel est le fondement juridique de ces interpellations ?

En matière de démantèlement, les pratiques de maintien de l'ordre peuvent heurter. J'ai constaté que la situation humanitaire était terrible. Mieux vaudrait apporter une assistance humanitaire ou médicale à ces gens que les déloger. En même temps, je comprends qu'on ne puisse pas laisser faire. Sur ce sujet difficile, j'ai formulé des propositions – qui n'ont pas prospéré – visant en particulier à ce que l'on rapproche les CAO (centres d'accueil et d'orientation) des côtes. Quelles sont vos préconisations en matière de maintien de l'ordre, lorsqu'on évacue les campements, eu égard aux besoins humanitaires, sanitaires et médicaux des personnes concernées ? Vous avez évoqué certains propos que vous ont tenus les forces de l'ordre. Pouvez-vous développer ce point, s'agissant des démantèlements ? L'action des forces de l'ordre – qui donne lieu, parfois, à des images qui nous heurtent – est-elle induite par la nécessité du « zéro point de fixation » et par la politique sécuritaire qui a été retenue ?

M. Olivier Cahn. Le fondement juridique de l'interpellation et du placement en garde à vue des personnes se trouvant sur les bateaux est très ordinaire : il s'agit de lutter contre la criminalité organisée. On postule que ces embarcations sont mises à flot par des organisations criminelles qui font monter les gens à bord, ce qui est devenu une réalité en raison de la situation que nous avons créée. Lorsqu'on intercepte un bateau, on fait mine de croire qu'un membre d'un groupe criminel pourrait s'y trouver. On peut sérieusement douter de l'argument mais on ne peut pas plus exclure cette possibilité ; on ne peut donc pas faire autrement. La simple suspicion, l'existence d'éléments objectifs permettant de penser qu'une infraction a été perpétrée ou qu'un membre d'une telle organisation est présent suffit pour procéder à l'interpellation.

On cherche surtout à exploiter les données qui se trouvent dans les téléphones des migrants pour collecter des éléments de preuve contre les individus qu'on interpellera ensuite. Cette méthode fonctionne assez bien. Sans aller jusqu'au chiffre, annoncé un moment par Gérald Darmanin, de 500 bandes organisées démantelées, un certain nombre de réseaux ont été mis hors d'état de nuire, notamment par le croisement de numéros – même si les groupes

criminels s'adaptent. Le fondement juridique de l'interpellation des occupants des bateaux ne me paraît donc pas discutable. Compte tenu de l'intérêt réel qui s'attache à la lutte contre ces groupes criminels organisés, je ne pense pas que l'on puisse contester la nécessité et la proportionnalité de la contrainte ni de la privation de liberté qu'elle induit.

Concernant la situation humanitaire, c'est plutôt ce qu'il se passe en amont du démantèlement qui me gêne, telle que la limitation de l'accès à l'eau. La jurisprudence des tribunaux administratifs et du Conseil d'État montre que les autorités ne font guère d'efforts pour permettre l'accès des migrants aux éléments de subsistance essentiels. Je pense, tout comme vous, que le rapprochement des CAO et d'autres mesures de ce type seraient certainement bienvenus. Historiquement, le seul moment où le traitement policier s'est accompagné d'une prise en charge des migrants, c'était lors du démantèlement de la « grande jungle ». Bernard Cazeneuve avait alors institué une procédure exceptionnelle, d'urgence, tendant à ce que les demandes d'asile de ces personnes soient traitées prioritairement. Si on accepte de faire pour les Britanniques le sale boulot consistant à empêcher les gens de passer, cela me paraît être la moindre des choses que de faciliter la demande d'asile des migrants. C'est d'autant plus justifié que la plupart d'entre eux peuvent raisonnablement prétendre au bénéfice des conventions de Genève.

Pour en venir aux pratiques de maintien de l'ordre, on ne peut pas démanteler un camp en se contentant de demander poliment aux gens de partir. L'usage de la force est nécessaire et justifié. En ce sens, les vidéos que l'on peut voir parfois sont problématiques. Les déploiements policiers sont très spectaculaires car ils ont pour objet de créer un rapport de force. Un des moyens de faire en sorte que cela se passe vite et bien consiste à déployer en nombre des effectifs policiers dotés de moyens. La question fondamentale est la mise en sécurité des personnes. Nous avons démantelé le centre de Sangatte mais, depuis, nous n'avons proposé aucune autre solution – à l'exception des Caomi (centres d'accueil et d'orientation pour mineurs) et des dispositifs appliqués brièvement à la suite du démantèlement de la « grande jungle ».

Nous faisons face à un très sérieux problème. On ne peut pas continuer à penser qu'en faisant intervenir les forces de police pour détruire les biens des personnes et chasser celles-ci, avant de poser des pierres et de creuser des douves, on les fera partir, car cela ne fonctionne pas. On a rasé les arbres et les bosquets, on a transformé la zone alentour en désert, on a déployé des trésors d'imagination pour tenter d'empêcher les installations et les fixations : cela a coûté une fortune mais n'a eu aucun effet. Il faut donc faire autrement. À cet égard, je regrette que l'on n'ait pas suivi vos préconisations consistant à créer des structures destinées à la prise en charge des migrants.

N'oublions pas, enfin, que la plupart de ces gens n'ont aucune envie de demander l'asile en France. Même lorsqu'on leur offre la possibilité de le faire dans de bonnes conditions, ils ne le font pas. On le voit à chaque mesure d'éloignement : quand on emmène les gens à Auxerre, à Châteauroux, voire plus loin dans le Sud, ils partent avant d'avoir déposé leur demande d'asile et reviennent dans le Calaisis, en espérant passer. Un nombre substantiel de ces personnes – je ne dirai pas la plupart d'entre elles, car je ne dispose pas des chiffres exacts – ont des attaches au Royaume-Uni. Cela ajoute à la complexité de la question.

On a pu croire, à la lecture du rapport de Smaïn Laacher publié en 2002, quand je commençais à travailler sur ces questions, que l'image d'eldorado attachée au Royaume-Uni venait du fait que ce territoire était le seul que les migrants n'avaient pas encore visité. Ce n'est plus le cas aujourd'hui : la plupart d'entre eux ont des membres de leur famille au Royaume-Uni ; des communautés sont prêtes à les y accueillir. L'accord Retailleau-Cooper – comme plusieurs accords précédents – prévoit que les Britanniques

s'attacheront à réguler leur marché du travail, ce qui me fait toujours sourire. L'attractivité du Royaume-Uni vient du fait qu'on n'y effectue pratiquement pas de contrôle d'identité : une fois qu'on y est, on peut y rester. Surtout, le marché du travail est à ce point dérégulé qu'on a la certitude de trouver du travail, ce qui permet d'envoyer de l'argent dans son pays. Les gens ne choisissent donc pas le Royaume-Uni au hasard, qu'ils y aient de la famille ou qu'ils sachent qu'ils y trouveront des conditions plus favorables qu'en France – raison pour laquelle ils ne demandent pas l'asile dans notre pays.

Mme Stella Dupont (NI). Cela vous conduit-il à estimer que les politiques que nous avons menées au fil des ans ont échoué ? En effet, lorsque l'homme a la volonté d'aller quelque part, il y va. Le documentaire *One by one* montre que les personnes tentent plusieurs fois la traversée ; elles sont parfois retrouvées noyées par les sauveteurs qui leur étaient venus en aide quelques jours auparavant. On n'a pas trouvé les arguments pour les empêcher de le faire. J'ai le sentiment que l'ensemble des mesures que nous avons prises pour empêcher l'accès aux camions et les traversées sauvages amènent ces personnes, qui veulent passer coûte que coûte, à prendre de plus en plus de risques.

M. Olivier Cahn. La position française est contradictoire. On ne peut pas dire, d'un côté, que l'on accepte de faire ce que l'on fait parce qu'on ne peut pas se laver les mains de ce que feront les Britanniques et, de l'autre côté, appliquer aux migrants un traitement policier particulièrement dur, aux limites – voire en dehors – de la légalité. Cela étant, ces gens, qui sont passés par la Libye, la Turquie ou la Grèce, ont à peu près tous connu infiniment pire que ce qu'ils subissent dans le Calais : aussi loin que nous poussions les limites, cela reste tolérable à leurs yeux. La plupart d'entre eux ont déjà traversé la Méditerranée, entreprise qui présente des ratios de survie beaucoup moins favorables. Au risque d'être un peu cynique, il faut constater que 89 morts pour 40 000 traversées est un ratio acceptable pour ces gens, compte tenu de leur situation.

J'ai longtemps affirmé qu'il était impossible de traverser la Manche en canot pneumatique. À partir du moment où certains l'ont tenté et réussi, Britanniques et Français ont totalement perdu le contrôle de la situation. Les gens savent que, même si le bateau sur lequel ils embarquent – parfois à quatre-vingts – se dégonfle, ils auront de bonnes chances d'être secourus compte tenu de la proximité des côtes et de la présence humaine – plus nombreuse qu'en Méditerranée. Dès lors, il est évident qu'ils continueront à passer en bateau gonflable, tant que ce sera possible. La solution, de mon point de vue, ne peut être que politique. J'espère que les autorités françaises n'en arriveront jamais à demander à la police de se livrer à des pratiques intimidantes vis-à-vis des gens qui ont effectué ces traversées.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, monsieur Cahn.

*

* *

4. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) : M. Julien Mouchette, membre de la commission, et Mme Ophélie Marrel, conseillère juridique (19 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous recevons à présent deux représentants de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) : M. Julien Mouchette, membre de la Commission nommé sur proposition de la Cimade et maître de conférences en droit public à l'université de Reims Champagne-Ardenne, et Mme Ophélie Marrel, conseillère juridique et présidente du groupe de travail « asile et migrations » du réseau européen des institutions nationales des droits de l'homme.

La CNCDH assure auprès du gouvernement un rôle de conseil et de proposition dans le domaine des droits de l'homme, du droit international humanitaire et de l'action humanitaire. Elle assiste le Premier ministre et les ministres intéressés par ses avis sur toutes les questions de portée générale relevant de son champ de compétence, tant sur le plan national que sur le plan international.

Ses membres sont nommés par arrêté du Premier ministre après l'avis d'un comité composé du vice-président du Conseil d'État et des premiers présidents de la Cour de cassation et de la Cour des comptes. Elle est composée d'une part de membres représentant la société civile, nommés sur proposition d'associations, d'autre part d'experts et de personnalités qualifiées, et enfin de membres de droit.

Depuis la signature des accords du Touquet en 2003, la CNCDH s'est saisie à plusieurs reprises et sous divers aspects de la situation des personnes migrantes. À l'automne dernier, elle a par exemple émis des critiques sur le dispositif expérimental dit « un pour un ».

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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Ophélie Marrel et M. Julien Mouchette prêtent successivement serment.)

Mme Ophélie Marrel, conseillère juridique à la CNCDH. La CNCDH salue la tenue de cette commission d'enquête, qui vous permettra d'entendre différents acteurs et de confronter les points de vue. Nous espérons que vos travaux aboutiront à des recommandations visant à faire évoluer la situation.

En tant qu'institution nationale des droits de l'homme accréditée après des Nations unies, la CNCDH exerce une mission de conseil auprès du gouvernement en matière de droits de l'homme et de contrôle des obligations de la France auprès de l'ONU. Elle est systématiquement saisie par le ministre de l'intérieur de ses projets de loi relatifs à l'asile et à l'immigration, et s'autosaisit sur les nombreux autres sujets relatifs aux droits des étrangers.

Dans le cadre de sa mission de contrôle du respect des droits fondamentaux aux frontières, elle peut effectuer des missions sur le terrain. C'est ainsi que, depuis dix ans, elle documente la situation sur le littoral nord de la France et s'est rendue plusieurs fois à Calais et à Grande-Synthe pour analyser la situation sur place. Dans ce cadre, elle procède à des auditions. Sa composition pluraliste, qui inclut de nombreuses associations œuvrant sur le terrain, lui permet aussi de bénéficier très régulièrement de remontées de la part de ses membres, dans le cadre de ses groupes de travail.

Depuis le démantèlement de la jungle de Calais en 2016, la CNCDH a effectivement rendu des avis sur la situation à Calais et à Grande-Synthe, en se concentrant particulièrement sur les mineurs non accompagnés (MNA). Elle a par la suite continué à analyser la situation sur place et les évolutions éventuelles. La Commission a adopté, comme vous l'avez dit, une déclaration relative à l'accord franco-britannique de juillet dernier visant à prévenir les traversées périlleuses. Elle s'est aussi rendue à Calais dans le cadre de la préparation d'un avis sur les mineurs non accompagnés, adopté en juin dernier.

La CNCDH peut en outre intervenir dans des procédures judiciaires, notamment en déposant des tierces interventions devant la Cour européenne des droits de l'homme, ce qu'elle fait en matière migratoire. Elle était ainsi intervenue dans l'affaire Khan contre France, qui a donné lieu à une condamnation de la France pour son défaut de prise en charge des mineurs non accompagnés à Calais au moment du démantèlement de la jungle.

Elle contribue par ailleurs aux procédures d'examen de la France par les organes conventionnels de l'ONU. La France a été examinée à de nombreuses reprises ces dernières années – par le comité des droits de l'enfant, le comité contre la torture, le comité des droits de l'homme, ou encore dans le cadre de l'examen périodique universel. À chaque fois, les Nations unies émettent de nombreuses recommandations sur la situation à Calais et dans le Nord de la France, notamment à propos des droits des enfants et de l'action des forces de l'ordre.

De façon générale, la situation reste très préoccupante. La CNCDH note peu d'évolutions, au cours des dix dernières années, concernant les droits des personnes migrantes. La jungle a certes disparu et le nombre de personnes en errance diminué, mais des campements informels persistent, dans des conditions indignes. De nombreuses personnes continuent à errer et à chercher des abris de fortune dans des conditions de vie très insalubres. Les forces de l'ordre appliquent une politique dite « zéro point de fixation » pour éviter que les personnes ne s'installent durablement. Cette crainte que se reconstitue une jungle a entraîné une dégradation des conditions de vie des personnes exilées. Lors d'un déplacement en 2021, les acteurs de terrain avaient affirmé à la Commission que la situation à Calais et à Grande-Synthe était la pire qu'ils aient connue depuis 2010. Un élu avait même confié à la délégation : « on a fermé des campements, mais on a ouvert de l'innommable ».

Les atteintes aux droits fondamentaux sont donc très marquées, notamment pour ce qui concerne les droits de base – accès à l'eau, protection de la santé, hygiène, respect de la vie privée. En parallèle, la frontière est de plus en plus sécurisée, ce qui donne lieu à une hausse du nombre de traversées périlleuses et de décès en mer et à une multiplication des réseaux de passeurs, qui pullulent sur ce territoire.

Vous nous interrogez dans votre questionnaire sur d'éventuelles évolutions positives. On peut en déceler une dans la prise de conscience accrue des conditions de vie des personnes concernées, que ce soit par les pouvoirs publics ou dans l'opinion. Les associations se sont organisées pour pallier les carences de l'État et n'hésitent pas à introduire des contentieux. Lors de notre déplacement à Calais l'année dernière, il nous a été indiqué que des protocoles d'urgence s'étaient développés, de façon informelle, entre les associations et la préfecture : lorsque les associations, à l'occasion de maraudes, trouvent sur les plages des personnes qui n'ont pas réussi à traverser, elles les rhabillent et les conduisent vers des points de contact pour qu'elles soient prises en charge dans des centres d'accueil. Ce processus reste toutefois très aléatoire et soumis au bon vouloir des autorités et des personnels, qui coopèrent plus ou moins avec les associations. On constate par ailleurs toujours des obstructions à l'action de ces dernières – je songe notamment aux distributions alimentaires, interdites pendant plusieurs années.

S'agissant des mineurs non accompagnés, les maraudes sont plus nombreuses, mais la situation reste très préoccupante – je pourrai développer plus précisément ce point.

Cette situation a bien sûr un impact sur les droits fondamentaux, à commencer par le droit d'asile. La CNCDH estime que les enjeux de protection internationale ne sont pas suffisamment pris en compte dans les accords en vigueur à la frontière franco-britannique. Elle attribue cet état de fait au protocole de Sangatte et aux accords du Touquet. Trois dérèglements affectent l'exercice du droit d'asile à la frontière.

Le premier concerne la politique européenne : les arrivées massives dans la zone de Calais sont liées au grand nombre de déboutés du droit d'asile – donc de personnes « dublinées » dans un autre pays de l'Union européenne –, qui induit de nombreux mouvements secondaires. Cette situation évoluera peut-être à la faveur de l'entrée en vigueur en juin prochain du pacte européen sur la migration et l'asile, qui revoit l'application du règlement Dublin III. Toutefois, dans la mesure où le texte laisse perdurer un mécanisme de solidarité, il n'est pas certain qu'il faille en attendre de grands changements.

Le deuxième dérèglement a trait à la politique française : les insuffisances de l'accueil dans toute la France, accentuées par des textes récents comme la loi du 26 janvier 2024, qui réduisent l'accès à l'asile et aux dispositifs d'accueil sur le territoire, affectent la situation à la frontière franco-britannique. Les délais pour déposer une demande d'asile et obtenir une réponse ont certes été raccourcis, mais ils restent très longs et, comme les personnes concernées ne bénéficient pas toujours d'une protection en attendant la décision, elles se retrouvent à errer et préfèrent partir au Royaume-Uni que rester en France.

Enfin, le troisième dérèglement se constate au Royaume-Uni. Un des objectifs annoncés du Brexit consistait à mieux réguler les flux migratoires vers le Royaume-Uni. Force est de constater que le nombre de demandes d'asile a considérablement augmenté depuis, et que la tendance se poursuit. Depuis quelques années, le pays ne cesse de tenter de réformer son système, chaque gouvernement se livrant à une surenchère d'annonces et de mesures pour répondre aux préoccupations qui s'expriment au niveau national. Les voies d'accès au Royaume-Uni ont ainsi subi une restriction drastique, notamment concernant les mineurs non accompagnés, puisque le règlement Dublin III ne s'applique plus et que l'application de l'amendement Dubs a été suspendue en 2020. Au cours des six derniers mois, et malgré l'accord franco-britannique signé en juillet 2025, le gouvernement britannique a également annoncé la suspension du regroupement familial pour quelques mois, la réduction de la durée des autorisations de séjour, l'obligation de présenter un document pour voyager dans le pays à compter de février prochain, ainsi qu'un nouveau renforcement de la sécurité aux frontières. Une volonté de durcissement des contrôles est donc à l'œuvre, mais sans impact sur le nombre de traversées périlleuses, 2025 ayant été, avec 2022, une année record en la matière.

Dans ce contexte, on peut s'interroger sur les textes qui s'appliquent à la frontière franco-britannique. La CNCDH recommande depuis 2015 une remise à plat de tous les textes bilatéraux concernés, souvent élaborés sans réelle transparence : les annexes ne sont pas toujours publiées, et il n'est pas aisé de comprendre comment les choses sont organisées. La France étant membre de l'Union européenne, il importe de trouver des solutions au niveau européen : tout ne peut pas être réglé par des traités bilatéraux. La CNCDH insiste aussi sur la nécessité de prévoir des voies d'accès légales et sûres au territoire britannique – je pourrai préciser ce point si vous le souhaitez.

M. Julien Mouchette, membre de la CNCDH. Parmi les sujets qui préoccupent la CNCDH depuis qu'elle examine la situation de la frontière franco-britannique, il y a celui des conditions d'existence des personnes qui y sont bloquées. Les efforts conduits pour rendre la frontière étanche ont pour premier effet de l'élargir, de l'étendre – le fait que les personnes soient bloquées dans le Nord-Pas-de-Calais les conduit à se déplacer vers d'autres zones, peut-être plus dangereuses d'accès – mais ils ont aussi pour conséquence d'immobiliser des personnes sans réelle solution, puisque sans possibilité d'accueil adapté ni perspective de retour.

Les accords qui nous occupent organisent les conditions du contrôle, mais ne disent pas grand-chose de ce que doivent être les conditions d'existence, à l'exception de dispositions relatives au financement de quelques centres d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) à l'article 4 du traité de Sandhurst signé en 2018. Les conditions de vie des personnes exilées à la frontière franco-britannique – à Calais, à Grande-Synthe, à Ouistreham – relèvent principalement de choix nationaux, locaux, ministériels, préfectoraux. La situation dramatique actuelle ne résulte pas uniquement des accords du Touquet ou de ceux visant à organiser la gestion de la frontière, qu'il suffirait de dénoncer, mais aussi de choix des pouvoirs publics nationaux. Quand la France a été condamnée pour traitements inhumains et dégradants dans l'arrêt Khan, c'est parce qu'elle a laissé le conseil départemental faillir à sa mission de mise à l'abri d'un mineur non accompagné, qui s'est retrouvé à la rue, avec tous les risques que cela implique.

Ce constat ne doit évidemment pas conduire à nier les conséquences des accords eux-mêmes, à savoir la concentration de la charge humanitaire en France. À cet égard, vous nous avez demandé quel regard nous portons d'une part sur le dispositif humanitaire déployé par les autorités dans la période récente, d'autre part sur les pratiques de maintien de l'ordre liées à la mise en œuvre des accords du Touquet. Je me permets de lier ces deux questions, pour une raison assez simple : les effets négatifs observés dans ces deux domaines ont la même source, à savoir une double politique de dissuasion. Il s'agit non seulement de dissuader d'aller vers l'Angleterre, en ne prévoyant pas de voie légale pour demander l'asile, ce qui est un premier problème, mais aussi de dissuader de rester près de la côte, où il est possible d'embarquer sur des bateaux de fortune. C'est tout l'objet de l'émblématique politique du « zéro point de fixation » dénoncée par la CNCDH, qui consiste à évacuer les campements de vie informelle aux alentours de Calais et de Grande-Synthe.

En somme, comme le rappelle notre avis de 2021 sur la situation des personnes exilées à Calais et à Grande-Synthe, le dispositif humanitaire, qui a vocation à organiser l'accès aux services essentiels – l'eau, les toilettes, tout ce qui est nécessaire à assurer la survie et à éviter des problèmes plus graves –, n'est pas défaillant malgré la politique sécuritaire mais à cause d'elle, voire à travers elle. Ainsi, une évacuation se traduit par la destruction des abris, des endroits où les personnes peuvent se reposer – or un abri, même de fortune, ce n'est pas rien, en l'absence d'hébergement et de solution adaptée. Les saisies de biens personnels débouchent parfois aussi sur des destructions de médicaments, donc sur une restriction du droit à la santé. On pourrait dresser une longue liste d'exemples – je pense aussi à l'évaluation de la situation des personnes vulnérables dans ces campements.

La réponse humanitaire et les pratiques du maintien de l'ordre sont ainsi tout à fait liées : la première pâtit des secondes, quand elle n'en est pas l'instrument. J'en veux pour preuve l'exemple des CAES, qui offrent un hébergement très temporaire, le temps d'examiner la situation administrative des personnes, donc de faire le tri entre celles qui peuvent demander l'asile en France et celles qui ne le souhaitent pas et sont susceptibles d'être éloignées dans un centre de rétention ou remises à la rue. Ces centres s'inscrivent dans ce que l'on appelle, de

façon générale, la démarche de mise à l’abri, qui s’adresse en théorie aux personnes vulnérables, ayant besoin d’un hébergement adapté pour se reconstituer à l’issue d’un parcours particulièrement accidenté. Or tel n’est pas l’objectif des CAES. Ils ne proposent d’ailleurs pas de suivi ni d’accompagnement – on n’y rencontre aucun travailleur social – mais se bornent à traiter la situation administrative des personnes. Il ne s’agit donc pas de mise à l’abri au sens où on l’entend habituellement.

En outre, la CNCDH observe qu’ils contribuent à la dispersion des personnes exilées et à leur éloignement temporaire de la frontière. La plupart des CAES sont en effet implantés dans les terres, loin du littoral et des zones où les traversées sont possibles. Sans doute n’est-ce d’ailleurs pas complètement sans lien avec le refus que la ville de Calais oppose à la construction d’un centre proche du littoral, par crainte de favoriser la formation d’un point de fixation. Les CAES sont donc un exemple typique de la façon dont une structure qu’on aurait pu croire prioritairement vouée à la mise à l’abri et à la protection de personnes fortement vulnérables devient en réalité un outil de la politique de dissuasion.

Notre regard sur la situation est sensiblement le même qu’en 2021, tout simplement parce que la politique que je viens d’évoquer est toujours à l’œuvre. Les recommandations que nous avons formulées sont toujours valables car elles n’ont pas été suivies. Lorsque des dispositifs d’accès aux services essentiels existent, la CNCDH constate qu’ils sont toujours très largement insuffisants, au point de mettre en cause l’effectivité des droits qu’ils sont censés assurer. Ce constat concerne évidemment les besoins essentiels – les associations que vous auditionnerez pourront vous décrire concrètement les difficultés rencontrées concernant l’accès à l’eau, l’accompagnement sanitaire, l’hébergement ou encore la protection des personnes vulnérables, qui est inexistante – mais aussi un point sur lequel la Commission insiste tout particulièrement car il est peu visible, à savoir l’accès à l’information juridique. Des associations sont certes mandatées par certaines villes pour assurer un accompagnement juridique, mais les personnes migrantes n’y ont matériellement pas accès et ne sont donc, dans la majorité des cas, pas informées de leurs droits.

Ces situations mettent toutes en cause l’effectivité des droits fondamentaux consacrés par la Constitution et le droit international et européen. Le fait de ne pas avoir accès à suffisamment d’eau contrevient au droit à l’eau potable, la défaillance des soins remet en question le droit à la santé, l’absence d’abri déroge au principe de dignité humaine, socle de tout l’édifice des droits fondamentaux. Lorsqu’un certain seuil est atteint, c’est même l’article 3 de la Convention européenne des droits de l’homme qui est violé, qui concerne l’interdiction des traitements inhumains et dégradants. Au-delà de l’affaire Khan, on peut songer à l’arrêt N.H. et autres contre France, rendu en 2000, qui concernait là encore un demandeur d’asile laissé à la rue.

Cette remarque n’a rien de théorique, car les droits fondamentaux sont invoqués devant les juges. La CNCDH le rappelait entre autres dans son avis de 2021 : il est possible de faire valoir ses droits devant les juridictions concernées et d’obtenir satisfaction, sous la forme d’injonctions à créer des dispositifs pour répondre à certains besoins. Mais elle fait la distinction entre une décision de justice et une politique publique : les conséquences ne sont pas de la même ampleur ; or, en matière humanitaire, l’État se contente de réagir aux injonctions des juridictions.

Le fil rouge des avis de la CNCDH, c’est ce principe d’effectivité des droits. Il ne s’agit pas de dire que des droits existent – même s’il me semble important de rappeler, au vu de la succession de textes adoptés depuis la loi « immigration » pour durcir les mesures de rétention, que les personnes présentes de façon irrégulière sur notre territoire ne sont pas uniquement de potentielles menaces à l’ordre public, mais qu’elles sont titulaires de droits. Ce qu’affirme la Commission, c’est que ces droits doivent être effectifs. Or à Calais, si les droits

sont formellement garantis, leur effectivité dépend généralement d'une décision juridictionnelle et ils sont, en pratique, largement insuffisants.

Ce que nous reprochons aux pouvoirs publics, c'est une forme de « politique par contentieux » qui consiste à ne réagir que sous la contrainte d'une injonction. L'outil privilégié par les associations pour faire bouger les lignes, quand la situation est attentatoire aux libertés, est le référé-liberté. Il y a là un parallèle intéressant à faire, puisque c'est ce même instrument qui est mobilisé pour dénoncer les conditions de vie indignes en prison. S'il a permis quelques modestes progrès, que ce soit en milieu carcéral ou dans les dispositifs humanitaires de Calais et de Grande-Synthe, ceux-ci demeurent très insuffisants. Surtout, le référé-liberté reste un dispositif d'urgence, par définition limité à ce qui est immédiatement vital pour rétablir une liberté. Cette politique par contentieux empêche donc d'adopter une vision plus globale.

À la suite d'un premier référé-liberté important, en 2017, et d'une visite du Président de la République, l'instauration d'un « socle humanitaire » censé garantir les besoins fondamentaux à Calais avait été annoncée. La CNCDH avait alors salué l'initiative, mais eu égard aux insuffisances actuelles, force est de constater qu'il s'agissait plutôt d'une opération de communication. Ce qui devait être un socle est devenu un plafond humanitaire que les associations tentent désormais, par le contentieux, de relever pour améliorer le sort des personnes concernées.

Comme ne cesse de le réaffirmer la Commission dans ses avis, le plafond auquel se heurte l'ambition humanitaire ne pourra être dépassé que par une politique engagée et assumée, qui passe par des dispositifs effectifs et surtout durables. Par exemple, installer des latrines pour satisfaire aux obligations d'un référé-liberté n'est pas suffisant : il faut en assurer l'entretien ; la politique publique doit s'inscrire dans la durée, prendre en compte la présence des individus à plus ou moins long terme.

À ce stade, la CNCDH n'a donc pas besoin de formuler de nouvelles recommandations : elle se contente de réitérer celles qu'elle a déjà exprimées concernant les distributions alimentaires ou l'accès à l'eau, qui doivent être garantis à une distance raisonnable des lieux où vivent ces personnes.

J'aborderai plus brièvement la question des pratiques de maintien de l'ordre, pour la simple raison que la situation est déjà très bien documentée par les autorités indépendantes, en particulier dans les multiples rapports du Défenseur des droits. La situation est très préoccupante. Pour y répondre, la CNCDH a des recommandations d'effet immédiat, comme mettre un terme à la politique de dispersion aux frontières, c'est-à-dire à la stratégie « zéro point de fixation ». Elle l'a dit en 2021 et le réaffirmerait si elle devait adopter un nouvel avis.

Elle a aussi des recommandations qui résultent d'un croisement avec d'autres domaines de son action. Ainsi, au-delà de tous les constats d'abus et de disproportion de l'usage de la force au niveau de cette frontière, on voit apparaître un problème structurel majeur : l'impunité quasi systématique qui suit les manquements constatés ou relatés par les témoins et les victimes. Pour y répondre, la Commission recommande dans son avis sur les rapports entre la police et la population de 2021 de rendre bien visible le matricule RIO (référentiel des identités et de l'organisation) des agents qui procèdent aux évacuations et aux expulsions de campements. Ce n'est pas d'une ambition démesurée, et cela permettrait d'identifier ceux qui se rendraient coupables de comportements contraires à la déontologie ou plus graves encore.

De façon générale, le contrepoint nécessaire à la surveillance des migrants à la frontière serait peut-être d'observer également les forces de l'ordre dans leur action. Cela passe

par l'usage des caméras-piétons et par un accès totalement transparent aux données qu'elles collectent. Cette mesure ne serait pas révolutionnaire, puisqu'elle est déjà appliquée ailleurs, mais elle permettrait au moins de documenter les faits lorsqu'ils sont invoqués.

M. le président Sébastien Huyghe. J'ai deux petites questions pour commencer. D'abord, l'organisation actuelle de la frontière franco-britannique sur le sol français permet-elle un accès effectif au droit d'asile pour les personnes migrantes, tant en France qu'au Royaume-Uni ? Ensuite, parmi les nombreuses recommandations formulées par la CNCDH, laquelle jugez-vous prioritaire ?

Mme Ophélie Marrel. Comme je le disais, nous considérons qu'il n'existe aucun accès effectif au droit d'asile à la frontière franco-britannique, que ce soit en France ou au Royaume-Uni.

En France, on observe une réelle restriction de l'accès à l'asile. Concrètement, l'éloignement du guichet unique de demande d'asile, le Guda, qui a été déplacé de Calais à Lille, rend les démarches matériellement très compliquées pour les personnes concernées. S'y ajoute l'insuffisance des dispositifs d'information qu'évoquait M. Mouchette. Si l'accès à ce droit est théoriquement assuré par l'Office français de l'immigration et de l'intégration et par des associations comme la Cabane juridique, les moyens restent insuffisants. Associées à des procédures qui peuvent être très longues, ces difficultés finissent par décourager les personnes : soit elles renoncent à leur première demande, soit elles décident, en raison de la longueur des délais, de poursuivre leur route vers le Royaume-Uni. On ne peut donc pas parler d'un accès effectif au droit d'asile sur le territoire français.

Quant au Royaume-Uni, nous avons constaté une restriction drastique de l'accès à l'asile ces dernières années. Cela concerne notamment les demandes formulées au nom du regroupement familial et les mineurs non accompagnés, dont les conditions sont devenues quasiment impossibles à remplir. Les MNA pouvaient initialement entrer via des demandes de visa pour motifs familiaux, mais cette possibilité a été tellement réduite que le nombre de bénéficiaires est devenu dérisoire. On fait donc face à une sorte de goulot d'étranglement, l'accès à l'asile étant entravé aussi bien sur le sol français qu'au Royaume-Uni.

Par ailleurs, la CNCDH s'inquiète du risque d'externalisation des demandes d'asile. Nous craignons que des personnes qui pourraient potentiellement demander l'asile en France soient renvoyées vers le Royaume-Uni, lequel pourrait ensuite les transférer vers des pays avec lesquels il a passé des accords – je pense notamment au Rwanda, même si l'accord en question a été suspendu. Des demandeurs d'asile qui auraient pu obtenir gain de cause en France se verraient ainsi expédiés par les autorités britanniques vers un pays que la France ne considère pas comme sûr. Cela soulève des interrogations sur le respect des droits fondamentaux et des conventions internationales auxquelles notre pays est partie.

M. Julien Mouchette. Le Royaume-Uni, depuis le Brexit, se trouve en situation de non-conformité avec la Convention de Genève de 1951 puisqu'il ne respecte pas le principe de non-refoulement. Quant à la France, cela a été dit, on constate un « paradoxe Dublin III » à la frontière franco-britannique. C'est une question de délais de procédure : l'administration cherche d'abord à déterminer si la personne qui demande l'asile doit être transférée vers le pays où elle est entrée dans l'Union européenne ou vers le pays où elle a déposé sa première demande. Il s'écoule six mois, voire douze, notamment si la personne est considérée comme étant en fuite, avant que la France ne redevienne responsable du traitement de sa demande. Pendant un an, il n'y a donc pas de possibilité d'examiner la demande : à la place, les CAES vérifient dans les fichiers Eurodac si la personne ne serait pas entrée par la Grèce ou un autre pays, pour la placer en centre de rétention et la renvoyer. Dans ce contexte, la fuite des

personnes migrantes est tout à fait rationnelle : elles fuient tout simplement un système lent qui leur est défavorable.

Dès lors, la recommandation de la CNCDH est la suivante : la France doit mettre en œuvre la clause humanitaire prévue par le règlement Dublin III. Elle doit décider, à la frontière, de ne pas appliquer Dublin III et de traiter directement les demandes d'asile, sans examiner les possibilités de transfert vers le pays d'entrée ou de première demande. C'est sans doute la recommandation la plus utile immédiatement, puisque les pouvoirs publics sont manifestement incapables de gérer la double stratégie des personnes migrantes – déposer une demande d'asile tout en gardant l'espoir de traverser la frontière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aimerais d'abord savoir comment vous évaluez les retours du gouvernement suite à vos avis, compte tenu du rôle de conseil que vous jouez auprès de lui. D'ailleurs, à qui adressez-vous précisément vos recommandations, au gouvernement en général ou à un ministère en particulier ? Pourriez-vous, par exemple, vous adresser aux ministères relevant de la sphère sociale, ou toutes les demandes doivent-elles être adressées au ministère de l'intérieur ?

Mme Ophélie Marrel. Effectivement, la CNCDH a une mission de conseil auprès des pouvoirs publics, ce qui inclut le gouvernement, le Parlement et l'ensemble des autorités publiques. En tant qu'instance consultative, nous émettons des recommandations qui sont suivies d'effets ou qui ne le sont pas – et il est vrai que celles qui sont liées à l'asile et à l'immigration restent souvent lettre morte.

Nous adressons ces avis au ministère de l'intérieur. Toutefois, nous pouvons également être saisis par des parlementaires. Notre avis sur les mineurs non accompagnés est ainsi issu d'une saisine transpartisane de députés ; il a donné lieu à une remise officielle à l'Assemblée nationale le mois dernier. Dans ce cadre, nous sommes réellement écoutés, l'objectif affiché étant d'impulser des changements législatifs ou de veiller à la bonne application de la loi. En revanche, le dialogue avec le ministère de l'intérieur s'avère plus difficile et, comme je l'indiquais, nos recommandations ne sont pas toujours suivies.

Le contentieux juridique constitue un levier utile. Par exemple, nous avons recommandé pendant une dizaine d'années de supprimer la rétention administrative des enfants ; et, après onze condamnations par la Cour européenne des droits de l'homme, la loi du 26 janvier 2024 a enfin interdit cette pratique ! Nos recommandations finissent par être entendues lorsqu'elles suscitent un consensus et qu'elles sont soutenues par d'autres associations et autorités indépendantes comme le Défenseur des droits, le Contrôleur général des lieux de privation de liberté ou le Haut Conseil de la famille, de l'enfance et de l'âge.

J'ajoute que nous adressons nos avis au secrétariat général du gouvernement. Il est à noter qu'avec le nouveau ministre de l'intérieur, un dialogue s'amorce : nous recevons désormais des réponses qui reprennent nos avis point par point. Le ministre a d'ailleurs répondu à notre déclaration sur l'accord franco-britannique. Si nous ne tombons pas nécessairement d'accord, ce dialogue a au moins le mérite d'exister.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous demanderons au ministre de nous communiquer la réponse qu'il vous a adressée. Ce que je comprends de votre propos – n'hésitez pas à me dire si je me trompe –, c'est qu'il vous manque peut-être, au sein du gouvernement, un interlocuteur ou une interlocutrice spécifiquement chargé des questions d'ordre humanitaire concernant les exilés ?

Mme Ophélie Marrel. Oui, tout à fait. C'est d'ailleurs une question plus générale, qui dépasse le cadre de la frontière franco-britannique. On pourrait peut-être repenser la tutelle même de la politique migratoire en France. Dans certains pays, elle relève du ministère des affaires étrangères ; dans d'autres, du ministère des affaires sociales. Cette question mérite d'être posée et une réflexion interministérielle permettrait sans doute d'apporter des réponses plus adaptées, au plus près de la réalité du terrain et des besoins des gens.

Les recommandations de la CNCDH s'appuient toujours sur ce que l'on appelle l'approche par les droits de l'homme, qui correspond à la vision défendue par les Nations unies. Il s'agit de partir des besoins des personnes pour construire les politiques publiques. Dans cette perspective, il est essentiel de pouvoir s'adresser à des autorités capables de répondre aux préoccupations humaines et aux droits fondamentaux des personnes.

M. Julien Mouchette. Il peut être utile de rappeler que nous avons assisté à une concentration progressive de la question de l'immigration sous la tutelle du ministère de l'intérieur. Historiquement, ce qui avait trait à l'asile relevait des affaires étrangères, ce qui relevait de la santé du ministère de la santé et ce qui concernait le travail du ministère du travail, qui a d'ailleurs été le dernier à perdre sa compétence sur le sujet.

Cette dynamique trahit un prisme sécuritaire évident, qui a d'ailleurs marqué la dernière séquence législative. Nous sommes passés d'une loi pour contrôler l'immigration et améliorer l'intégration, en janvier 2024, à une autre, un an et demi plus tard, visant à faciliter le maintien en rétention des personnes étrangères récidivistes et dangereuses. Un tel climat ressortit sans doute de cette concentration.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez indiqué que vous reviendriez sur la situation des mineurs non accompagnés. Je souhaiterais en particulier obtenir plus de précisions sur les effets très concrets des accords du Touquet et plus spécifiquement de la stratégie du « zéro point de fixation » sur leur situation.

Par ailleurs, vous avez évoqué l'impunité policière. Nous interrogerons les ministres de l'intérieur pour savoir quels sont les ordres donnés aux forces de l'ordre. En attendant, pouvez-vous nous fournir un ordre de grandeur concernant les situations qu'aurait eu à traiter l'IGPN (Inspection générale de la police nationale) ? Récemment, lors d'un démantèlement, des coups de pied ont été donnés à une personne pour la réveiller. La presse locale du Nord rend compte de tels faits quasiment chaque semaine ; ce n'est donc pas un phénomène marginal. Existe-t-il un mécanisme de contrôle sur lequel nous pourrions nous appuyer ?

Mme Ophélie Marrel. Nous avons documenté la situation des mineurs non accompagnés très récemment, dans un rapport publié l'année dernière. Nous avons constaté à Calais la présence continue de ces jeunes gens, lesquels vivent dans des conditions de grande précarité. Ils sont pris dans un engrenage d'expulsions répétées et souffrent de l'insuffisance des réponses à leurs besoins fondamentaux, qu'il s'agisse de nourriture ou d'accès à la santé. De fait, ce sont des mineurs en danger.

D'une manière générale, nous pouvons faire le même constat qu'au niveau national : ces jeunes ont du mal à accéder à la protection de l'enfance. La première difficulté réside dans leur identification. Certes, à la suite de l'arrêt Khan, des maraudes ont été officiellement mises en place et confiées à des associations mandatées. Cependant, les représentants de ces structures que nous avons rencontrés nous ont fait part d'un manque chronique de moyens. Dans ces conditions, il est très compliqué pour elles de couvrir l'ensemble du terrain et d'aller à la rencontre de tous les mineurs présents.

L'une des principales recommandations de la CNCDH concernant les mineurs non accompagnés, c'est l'instauration d'une présomption de minorité. À ce titre, nous saluons l'adoption en première lecture par l'Assemblée nationale, le 11 décembre dernier, de la proposition de loi visant à protéger les mineurs isolés. Les MNA sont par nature très volatils, se déplaçant fréquemment d'un département à l'autre. Pour ceux qui sont présents à Calais et à Grande-Synthe, zone de frontière, la difficulté est redoublée : c'est une population en transit, qui n'a pas nécessairement l'intention de rester. Il est donc très difficile de les identifier puis de leur faire comprendre qu'en France, ils peuvent être pris en charge par la protection de l'enfance, exercer des droits et s'intégrer. Ce sont donc des proies très faciles pour les trafiquants d'êtres humains, dont les réseaux de traite sont très organisés.

Ce que nous observons au niveau national se confirme à Calais : il existe un lien entre l'exploitation criminelle et l'exploitation sexuelle des mineurs. Beaucoup sont pris sous le joug des réseaux de passeurs et contraints de commettre des délits. Les associations nous rapportent que lorsqu'un mineur s'attarde sur le territoire, c'est souvent le signe qu'il est tombé sous l'emprise de trafiquants. Les passeurs exercent sur eux un chantage, en leur promettant par exemple une traversée gratuite vers l'Angleterre contre leur aide sur dix autres passages.

Cette emprise rend tout contact très difficile. Nous nous sommes rendus dans un campement informel avec certaines de nos associations membres pour échanger avec des jeunes visiblement mineurs. Au bout de quelques minutes, nous avons senti chez eux une certaine tension, apparemment liée à une pression exercée par d'autres individus qui ne souhaitaient manifestement pas qu'ils s'entretiennent avec nous. C'est donc une situation très compliquée. Nous ne pouvons que recommander aux pouvoirs publics de faciliter l'accès à la protection de l'enfance.

Nous évoquions l'asile tout à l'heure : il faut savoir que les mineurs non accompagnés présents sur le littoral Nord peuvent, en théorie, solliciter l'asile. Ils le font souvent une fois arrivés en Angleterre, mais en France, pour déposer une demande d'asile, un mineur doit obligatoirement être assisté d'un administrateur *ad hoc* – le problème étant que la désignation de cet administrateur est subordonnée au fait d'avoir intégré au préalable le dispositif de protection de l'enfance. C'est pourquoi la CNCDH préconise de désigner un administrateur *ad hoc* pour ces mineurs dès qu'ils sont repérés. Cela leur permettrait d'entamer immédiatement les démarches qu'ils doivent accomplir pour intégrer la protection de l'enfance et bénéficier des droits auxquels ils peuvent prétendre sur le territoire français.

M. Julien Mouchette. Concernant les violences policières, la CNCDH ne dispose pas, à ce jour, d'un état précis des plaintes déposées. Nous n'en avons d'ailleurs pas fait la demande car nous ne travaillons pas spécifiquement là-dessus en ce moment – nous avons l'ambition de produire un avis sur la frontière mais votre commission apportera sans doute une lumière bien plus complète sur le sujet.

Cependant, les remontées des associations montrent qu'il est assez difficile de porter plainte, en raison – je l'évoquais tout à l'heure – de l'absence d'identification des agents. En dehors d'un recours en responsabilité de l'État devant le juge administratif, il est impossible de mener une procédure auprès de l'IGPN si l'auteur des faits n'a pas été identifié. Cela renvoie à nos recommandations plus globales, qui ne sont pas propres à Calais, concernant les rapports entre police et population : il est indispensable de généraliser des dispositifs permettant d'identifier les agents et de les sortir de ce cercle d'impunité. Il faut dire que le climat actuel tend à assimiler les migrants à des délinquants, occultant le fait qu'ils sont titulaires de droits. Dans le contexte du littoral calaisien mais aussi normand, nous observons un effet de déshumanisation des personnes. Cela pèse inévitablement sur la lucidité dont les policiers doivent faire preuve au moment d'appliquer les ordres qu'ils reçoivent – d'autant que, pour eux aussi, l'évacuation forcée d'un campement est un moment violent.

Par ailleurs, nous sommes conscients des limites de l'IGPN, institution placée sous la tutelle directe du ministère de l'intérieur. Sans dire qu'elle fait mal son travail, on peut légitimement nourrir un soupçon quant à sa diligence pour traiter les faits qui lui parviennent. Il faut en outre souligner que certains témoignages de violences proviennent des bénévoles qui interviennent sur les campements. Lorsqu'ils signalent ces faits, ils se voient parfois opposer des menaces de plainte pour dénonciation calomnieuse : ensuite, c'est parole contre parole... Dans notre avis police-population de 2021, nous recommandions ainsi la création d'un corps d'inspection indépendant du ministère de l'intérieur pour mener les enquêtes judiciaires impliquant des policiers.

Mme Stella Dupont (NI). Députée du Maine-et-Loire et ancienne rapporteure spéciale de la commission des finances sur la mission *Immigration, asile et intégration*, je m'intéresse de longue date à la situation du Calaisis, où je me suis rendue à de nombreuses reprises.

Ma première question s'inscrit dans la continuité de celle de Mme la rapporteure relative aux mineurs non accompagnés. En échangeant sans filtre avec des jeunes qui sont candidats à la traversée, j'ai constaté qu'il était difficile de nouer un réel échange construit. Certains semblent hermétiques à tout argument ou à toute explication, tandis que d'autres sont plus ouverts, notamment ceux qui ont déjà tenté la traversée et qui ont eu très peur. Mais la volonté de traverser reste forte chez tous, y compris chez les jeunes femmes que j'ai rencontrées, car le Royaume-Uni garde une image d'Eldorado.

Ce matin, M. Jérôme Vignon nous expliquait que ces migrants, jeunes et moins jeunes, arrivent dans le Calaisis après un voyage qui a souvent pris près de trois ans et que leur destination finale se construit au fil du temps – ils ne partent pas de chez eux avec le projet arrêté d'aller au Royaume-Uni.

Je veux partager avec vous un sentiment d'échec collectif : nous sommes incapables de donner une information fiable et sécurisante comme d'assurer les conditions matérielles d'un accueil digne et protecteur. Par nos politiques successives – et vous avez raison de rappeler l'impact du règlement Dublin III –, nous menons des hommes, des femmes et des enfants devant la Manche pour une traversée des plus dangereuses. Je souhaiterais vous entendre sur cet échec collectif, avec une vue large sur l'ensemble des parcours de ces personnes, depuis l'Afrique jusqu'à nous.

Deuxièmement, je souhaiterais connaître la position de la CNCDH sur deux politiques nouvelles : la règle du « un pour un » et l'utilisation de filets pour empêcher les traversées.

Mme Ophélie Marrel. Nous partageons votre constat sur les parcours migratoires. Contrairement à ce que l'on croit souvent, les personnes quittent rarement leur pays avec un objectif bien déterminé ou en fonction des aides sociales ou de la facilité d'accès aux titres de séjour qu'elles escompteraient. Elles partent parce qu'il le faut et leur parcours se construit au fil du voyage, en fonction notamment des rencontres et de la langue. Ainsi, certains mineurs non accompagnés, arrivés en Italie, se voient conseiller d'aller en France parce qu'ils parlent français, puis, une fois à Paris, d'aller en Angleterre parce que c'est plus facile. Souvent, et vous avez raison de le souligner, ces parcours ont duré très longtemps, avec parfois des séjours de plusieurs mois en Libye. Une fois à la frontière franco-britannique, c'est comme si ces personnes étaient à la fin de leur parcours : l'attente leur est insupportable – elles veulent vraiment partir. Ce n'est guère explicable, mais on a beau leur dire que c'est dangereux, qu'elles risquent leur vie en traversant, elles sont quasiment à la fin du parcours, comme à l'avant-dernière case d'un jeu de l'oie, et elles doivent absolument y aller.

La situation est donc très difficile. Pour que certaines de ces personnes restent en France – car certaines ont vocation à le faire –, il faut évidemment revoir notre politique d'accueil et d'intégration. Certaines personnalités publiques se sont étonnées que les migrants qui sont à Calais ne veuillent pas rester ; pourtant, c'est inévitable si, tous les jours, on gaze leur tente et qu'on leur prend leurs médicaments ! La politique du « zéro point de fixation » fonctionne !

Pour ce qui est des mineurs non accompagnés, les acteurs associatifs et ceux de la protection de l'enfance, pourtant très volontaires, nous disent qu'il est très difficile de les garder. Même lorsqu'ils sont reconnus et pris en charge par la protection de l'enfance, ils fuguent pour tenter la traversée – quitte à revenir quelques jours plus tard. À Calais, ils sont nombreux à fréquenter ainsi la protection de l'enfance par intermittence. Il est très compliqué de construire une politique publique avec une population aussi volatile.

Quant aux femmes migrantes, elles pourraient faire l'objet d'une audition spécifique. Les femmes qui migrent ne sont peut-être pas plus nombreuses aujourd'hui qu'hier – elles ont toujours été très représentées dans la migration – mais elles sont plus visibles, ce qui est une bonne chose parce que cela facilite l'accès à leurs droits et favorise la création de dispositifs d'accueil plus adaptés à leur condition, si elles arrivent par exemple avec un enfant ou enceintes. C'est là un point auquel il faut veiller.

J'en viens au « un pour un », ou *one in, one out*. La CNCDH a publié en octobre dernier une déclaration relative à cet accord pilote sur la frontière franco-britannique, qui était entré en vigueur seulement deux mois auparavant. Nous avons aujourd'hui un peu plus de recul, même si de nombreuses zones d'ombre perdurent. Cet accord est très cynique car la traversée légale d'une personne vers l'Angleterre dépend de l'expulsion d'une autre, au terme d'une traversée dangereuse accomplie avec l'aide de passeurs, ce qui pose fortement question. La CNCDH s'inquiète des nombreuses imprécisions que présente l'accord, sur le plan procédural comme au niveau pratique de l'accès aux droits.

L'objectif de l'accord, tel que présenté par les autorités françaises et britanniques, était de limiter les traversées périlleuses et de lutter contre les passeurs, ambition tout à fait louable et que la CNCH soutient pleinement. Toutefois, les conditions d'admission au Royaume-Uni sont très restrictives et manquent de transparence. Les candidats doivent exprimer leur intention en ligne pendant des périodes limitées et uniquement en anglais. Ils doivent ensuite pouvoir être géolocalisés en France, donc disposer d'un smartphone. Les conditions matérielles sont donc assez difficiles à remplir – les associations membres de la CNCDH qui ont aidé des candidats à déposer leur dossier nous ont dit qu'elles-mêmes trouvaient cela très difficile.

Une fois le formulaire en ligne rempli, la demande est examinée selon certains critères, comme la nationalité et les liens avec le Royaume-Uni. Le choix peut aussi être aléatoire. La procédure est très peu claire, de telle sorte que de nombreux dossiers qui auraient pu être acceptés ne le sont pas. Le flou règne autour des conditions d'admission.

La CNCDH considère aussi, je le répète, que cet accord porte atteinte au droit d'asile et ne crée aucunement une voie d'accès légale et sûre. Les personnes admises à entrer au Royaume-Uni bénéficient d'un visa de trois mois qui leur permet de déposer une demande d'asile, ce qui ne leur donne ni droit au séjour ni garantie que leur demande sera acceptée. Un autre problème est que, dans ce cadre, la demande d'asile n'est pas examinée au fond mais uniquement sur le plan procédural, pour voir si la personne remplit les critères de l'asile au Royaume-Uni. C'est ce qui nous a fait dire que l'accord était contraire à la Convention de Genève.

Nous manquons aussi de visibilité sur ce qui se passe dans le pays, où s'applique le droit anglais. Les personnes renvoyées en France sont visiblement escortées, mais on ne sait pas combien de temps elles sont détenues lorsque c'est le cas, ni si elles ont accès à un avocat. Ce renvoi pose aussi une question de respect des droits procéduraux.

Enfin, le nombre de traversées périlleuses n'a pas diminué, et a même augmenté fortement en 2025 – même si la météo ou des éléments conjoncturels comme des conflits influent aussi sur ce chiffre. Les réseaux de traite des êtres humains ne se sont pas réduits non plus.

Il est intéressant de noter que cet accord est dénoncé par de multiples acteurs, dont des rapporteurs spéciaux de l'ONU, qui ont écrit en décembre dernier une lettre aux autorités françaises et britanniques pour dénoncer le risque d'arbitraire et de non-respect des droits qu'il induit.

Enfin, cet accord est provisoire – il est censé s'appliquer jusqu'en juin, donc jusqu'à l'entrée en vigueur du pacte asile et immigration – mais il peut être prorogé. On peut donc se demander comment cela se passera : le Royaume-Uni étant une frontière extérieure de l'Union européenne, le règlement prévoyant un filtrage à la frontière s'appliquera, mais comment cela s'articulera-t-il avec les accords du Touquet ? En effet, le filtrage concerne les personnes qui souhaitent entrer sur le territoire de l'Union ; or, sauf très rares exceptions, personne ne veut migrer d'une manière irrégulière du Royaume-Uni vers la France ! Il y a donc de quoi se poser des questions. Un accord suppose de la transparence et une concertation préalable, mais nous ignorons ce qu'il y a derrière celui-ci. Rajouter des textes rajoute des difficultés et conduit à des situations inextricables.

Pour ce qui est des filets, la CNCDH n'a pas pris position sur ces nouvelles pratiques, qui risquent d'être très dangereuses – l'entreprise qui les commercialise a d'ailleurs émis une liste assez importante de conditions générales. Cette technique pose aussi de nombreuses questions de responsabilité, liées à la manière dont se déroulera l'interception. L'entreprise rappelle à cet égard que la responsabilité d'éviter la collision incombe au bateau intercepteur : on peut donc redouter un risque pénal pour les forces de l'ordre. Il y a également un risque en matière de sécurité.

Bien que la CNCDH n'ait pas pris position officiellement sur cette question, il me semble qu'il y a là une forme d'effet d'annonce : accroître à chaque fois les mesures sécuritaires pour donner l'illusion qu'on sécurise n'est pas la réponse la plus adaptée pour empêcher les décès.

M. Marc de Fleurian (RN). Vous avez évoqué à plusieurs reprises des « violences policières » et, ce matin, un intervenant a évoqué des policiers qui faisaient le « sale boulot ». Quels arguments chiffrés, structurés et argumentés pourriez-vous nous présenter pour établir le fait qu'il existe un système, et non pas seulement un « sentiment de violence policière », et que cette violence serait décalée ou surreprésentée par rapport aux autres violences liées de manière endogène au phénomène migratoire – violences interethniques ou interconfessionnelles, caillassage de policiers, délits de subsistance, petits larcins commis par les clandestins, viols sur des femmes comme sur de jeunes hommes ? Pouvez-vous montrer qu'il y a un excès d'usage de la force par rapport à la réalité de la situation, ou par rapport au comportement des Calaisiens français depuis trente ans envers les clandestins – la violence physique étant, en l'espèce, anecdotique et même quasiment inexistante ?

M. Julien Mouchette. Votre question croise celle de tout à l'heure sur l'IGPN. Comme je l'ai dit, nous ne disposons pas de tous les signalements faits à l'IGPN. Nous n'en avons pas fait la demande, parce que nous n'avons pas traité spécifiquement du sujet, et ne pouvons donc pas vous dire ce qu'il en est aujourd'hui.

Cependant, vous avez tendance à mettre sur le même plan de nombreux actes qui n'ont strictement rien à voir entre eux : des faits d'agression entre particuliers, qui tombent sous le coup du droit pénal et sur lesquels il n'y a pas forcément matière à discussion à ce stade, et la doctrine d'évacuation par les forces de l'ordre, qui induit des risques et des constats de violences. Notre constat, dans ce domaine, s'appuie sur un réseau relativement important d'observateurs qui font remonter l'information et documentent les faits, notamment au moyen d'images. La concordance et le nombre des témoignages permettent de suspecter des violences.

Mme Ophélie Marrel. Il existe de nombreux rapports, publiés depuis plusieurs années, mais aussi des alertes et des rapports des comités conventionnels de l'ONU, et des lettres des rapporteurs spéciaux des Nations unies spécifiques à la situation de Calais. La France fait aussi l'objet d'examens périodiques, réalisés sur plusieurs années, par exemple tous les trois à cinq ans pour le Comité des droits de l'enfant. Il s'agit d'une procédure contradictoire, dans laquelle le gouvernement français et tous les acteurs peuvent répondre. On trouve dans ces rapports de nombreux éléments permettant de documenter assez précisément les violences policières.

*

* *

5. Audition, ouverte à la presse, de M. Bernard Cazeneuve, ancien Premier ministre (19 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous vous remercions, monsieur le Premier ministre Bernard Cazeneuve, de vous être rendu disponible pour être entendu par notre commission d'enquête relative aux conséquences des accords du Touquet, dont le cycle des auditions a débuté la semaine dernière et devrait se poursuivre jusqu'au mois de mai prochain.

Aux postes de responsabilité qui ont été les vôtres entre 2012 et 2017 – ministre des affaires européennes, ministre du budget, ministre de l'intérieur, Premier ministre –, vous avez eu à connaître du sujet qui nous intéresse, qui plus est lors d'une période particulièrement sensible, avec notamment la décision de procéder au démantèlement de la « jungle » de Calais. Le témoignage sur votre expérience passée est précieux à ce stade de nos travaux, tout comme votre regard sur la façon dont la situation a évolué depuis.

Cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. Par ailleurs, l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Bernard Cazeneuve prête serment.)

M. Bernard Cazeneuve, ancien Premier ministre. Dans mon propos liminaire, je m'attacherai à retracer les perspectives nous ayant conduits à agir, entre 2014 et 2017, dans un contexte où nous étions confrontés à une crise terroriste et à une crise migratoire de grande ampleur. Nous faisons alors face à des problèmes spécifiques, résultant de la concentration de migrants venus sur le territoire de l'Union européenne en deux points précis de notre territoire : Paris et Calais.

La situation qui prévalait sur la façade septentrionale de notre pays n'était pas nouvelle. Elle avait fait l'objet de discussions entre les autorités françaises et britanniques à partir du début des années 2000, lorsqu'il avait été décidé de procéder à l'évacuation de ce qu'on appelait déjà la jungle, à Sangatte, où se trouvait une grande concentration de migrants. M. Nicolas Sarkozy était alors ministre de l'intérieur. Alors même qu'il s'agissait d'évacuer un très grand nombre de migrants, sans que n'aient été arrêtées de solutions de relocalisation dans des centres destinés à prendre en compte la singularité de leur situation – notamment de ceux relevant du droit d'asile –, un accord avait été signé au Touquet avec les autorités britanniques, reposant sur des précédents qu'il convient de rappeler.

En 1986, au début des travaux du tunnel sous la Manche, avait été signé le traité de Cantorbéry, qui définissait la frontière maritime entre la France et le Royaume-Uni.

En 1991, alors que ces mêmes travaux arrivaient presque à leur terme, le protocole de Sangatte avait défini les conditions dans lesquelles, dans les gares, les autorités de police des deux pays s'organiseraient pour effectuer des contrôles permettant d'assurer une maîtrise des flux migratoires. Ce protocole définissait le principe d'un double contrôle sur chaque territoire : par la police nationale et par la *border force* du Royaume-Uni, chacune exerçant son contrôle dans les gares de départ et d'arrivée selon le droit de son pays.

En 2003, le traité du Touquet reprenait une grande partie des termes du protocole de Sangatte signé en 1991 : il transposait, sur la frontière maritime, les principes qui prévalaient sur la frontière terrestre s'agissant du transport ferroviaire. Les Britanniques, qui considéraient

qu'une grande partie des migrants transitaient par Calais soit en forçant le passage par le tunnel, soit en empruntant la voie maritime, souhaitaient l'application en mer du dispositif de double contrôle. Cette demande a été acceptée en contrepartie de la prise en charge par les autorités britanniques de 1 000 migrants d'origine irakienne.

Toutefois, l'équilibre de ce traité le rendait assez léonin, puisqu'en contrepartie de la prise en charge de ces 1 000 migrants par les Britanniques, nous nous engageons à conserver sur notre territoire tous ceux qui souhaitent aller au Royaume-Uni mais dont les documents officiels et les visas ne le permettaient pas. Les Britanniques souhaitent en outre signer un accord de réadmission, prévoyant que la France récupère les migrants passés clandestinement au Royaume-Uni et arrêtés ; nous l'avions alors refusé, mais il me semble que le traité de Sandhurst, signé en 2018, prévoit une adaptation de cette règle.

L'équilibre ainsi établi était très favorable aux Britanniques puisqu'il faisait peser sur nous une grande partie de la gestion des flux migratoires. Cependant, nous devons avoir l'honnêteté de reconnaître qu'il avait sa logique, puisqu'il reposait sur l'idée que tout blocage du passage des migrants depuis la France vers le Royaume-Uni tarirait le flux en grande partie alimenté par les acteurs de la traite des êtres humains – les réseaux d'immigration clandestine, qui sont devenus de plus en plus mafieux à mesure que la crise migratoire s'accroissait et que la situation, notamment en Libye, se détériorait.

Jusqu'en 2010, date du début de la dégradation de la situation au Levant, le traité du Touquet a produit les résultats escomptés : le nombre de demandeurs d'asile au Royaume-Uni a fortement diminué – il a été divisé par trois ou quatre ; et le nombre de migrants présents sur nos côtes septentrionales a significativement diminué, passant de plusieurs milliers à quelques centaines.

Au début des années 2010, la situation a considérablement évolué avec l'émergence de la crise migratoire. Celle-ci résultait de la conjonction de plusieurs éléments. Au Levant, l'émergence de groupes islamistes – notamment le Front al-Nosra, qui n'est pas encore Daech – parmi les opposants persécutés par le régime de Bachar al-Assad accroît cette pression migratoire et conduit un nombre important de Syriens à quitter leur pays.

La situation en Irak est instable et dans la corne de l'Afrique, elle très dégradée, notamment en Érythrée et au Soudan. Enfin, des groupes terroristes – le Front al-Nosra, Ansar Dine, Ansar al-Charia, Boko Haram – disséminés dans la bande sahélienne exercent sur les populations une pression très forte, qui pousse les organisations de traite des êtres humains, concentrées en Libye et au Niger, à inciter ces populations à prendre la route de l'Europe, par tout moyen, notamment par la mer depuis les plages libyennes.

Ces populations arrivent sur les îles grecques et à Lampedusa, dans des conditions très dégradées du point de vue humanitaire, avant de prendre les chemins de l'Europe de l'Est pour rejoindre essentiellement l'Allemagne et la France. Dans notre pays, Paris et Calais sont les deux principaux points de concentration.

Lorsque je prends mes fonctions au ministère de l'intérieur, le 2 avril 2014, je suis très rapidement sollicité par la maire de Calais, Mme Natacha Bouchart, qui me dit prendre en charge plusieurs centaines de migrants. Lorsque je lui demande combien exactement se trouvent sur le territoire de sa commune, elle me répond qu'ils sont 700 et qu'elle considère qu'il appartient à l'État de les prendre en charge. Nous engageons alors un dialogue, d'abord difficile, puis fructueux et confiant, qui s'étend ensuite aux élus du territoire : le député, qui est d'une autre sensibilité que Mme Bouchart, et le président de la région, M. Xavier Bertrand. Nous décidons alors de conduire une politique reposant sur plusieurs volets.

Le premier volet est européen. À partir de l'été 2014, soit trois mois après mon arrivée Place Beauvau, j'ai le sentiment que la crise migratoire va s'intensifier avec l'arrivée de plusieurs centaines de milliers de migrants, pour des raisons tenant à la situation internationale et à la modification du contexte géopolitique. Après en avoir parlé avec certains de mes homologues européens, notamment M. Thomas de Maizière en Allemagne et Mme Theresa May au Royaume-Uni, je propose au Premier ministre, M. Manuel Valls, et au Président de la République, d'élaborer un plan, dans l'objectif de le présenter aux autres ministres de l'intérieur de l'Union européenne, afin d'aboutir à un accord.

Le premier volet de cette politique consiste donc à essayer d'eupéaniser la question migratoire et d'obtenir entre les pays membres un accord qui prévoit plusieurs actions. Premièrement, la montée en puissance de Frontex, qui à l'époque n'est pas dotée de moyens : nous proposons une augmentation significative de ses effectifs pour les porter à 1 700 agents, destinés à assurer la sécurisation des frontières extérieures de l'Union. Deuxièmement, la dotation de Frontex d'une enveloppe de 450 millions, ce qui représente une augmentation significative de son budget, lui permettant de remplir ses missions.

Troisièmement, la création de *hot spots* dans les îles grecques et à Lampedusa grâce à la mutualisation des moyens d'accueil des migrants entre les pays de l'Union européenne. Ces moyens ne pouvaient reposer exclusivement sur l'Italie et la Grèce, qui étaient à l'époque confrontées à des situations domestiques particulièrement difficiles. Je propose alors de mettre à disposition des agents de l'Ofii (Office français de l'immigration et de l'intégration) et de l'Ofpra (Office français de protection des réfugiés et apatrides) sur les îles grecques et à Lampedusa, pour aider les autorités grecques et italiennes à remplir cette mission extrêmement difficile consistant à distinguer les migrants relevant de l'asile de ceux qui n'en relèvent pas. Il s'agit d'enregistrer rapidement les premiers et d'organiser la reconduite des seconds, dans le cadre d'un dialogue avec les pays de provenance.

Une quatrième action européenne consiste à proposer la modification de l'article 7-2 du code frontières Schengen, qui permet aux ressortissants européens bénéficiant de la libre circulation de ne pas être contrôlés aux frontières extérieures. Or nous sommes au début d'une crise terroriste majeure. En tant que ministre de l'intérieur, je ne souhaite pas qu'il y ait de confusion entre la question migratoire et la protection des Français contre le risque terroriste, confusion que certains propos démagogiques tendent à entretenir. L'Union européenne doit faire la démonstration de sa capacité à prendre des mesures. La modification de cet article du code Schengen, permettant de contrôler aux frontières extérieures les ressortissants de l'Union européenne, sera appliquée à l'issue d'un dialogue entre Theresa May, Thomas de Maizière et la commission Libe – la commission des libertés civiles, de la justice et des affaires intérieures du Parlement européen.

Le second volet de la politique alors envisagée est national. Je propose au Président de la République et au Premier ministre une stratégie très précise s'articulant elle aussi autour de plusieurs axes.

Tout d'abord, il s'agit d'augmenter les moyens d'accueil des migrants relevant du droit d'asile et du statut de réfugié en France. Le nombre de places en CADA (centres d'accueil pour demandeurs d'asile) sera multiplié par deux durant le quinquennat du président François Hollande. La pression migratoire est forte et il me paraît important de créer les conditions d'un accueil digne de ceux qui doivent être accueillis, plutôt que de traiter cette question de façon uniquement tribunitienne – pour régler les problèmes, l'État doit agir plus qu'il ne doit parler. J'engage alors une négociation avec les préfets de région, qui sera longue, en vue de la création de centres d'accueil et d'orientation (CAO) ayant vocation à assurer l'accueil et l'entrée dans

le dispositif national d'asile de ceux qui en relèvent ; au total, 467 seront créés sur l'ensemble du territoire.

Dans le même objectif, je propose une augmentation très significative du nombre de fonctionnaires de l'Ofpra et de l'Ofii à Calais et à Paris, pour assurer le dialogue avec les migrants et leur prise en charge en fonction de la singularité de la situation de chacun.

Enfin, une loi relative à la réforme du droit d'asile est votée en juillet 2015, dont les dispositions permettent d'engager le raccourcissement très significatif de la durée d'instruction des dossiers des demandeurs d'asile, de vingt-quatre à neuf mois, grâce notamment à l'augmentation des effectifs de l'Ofii et de l'Ofpra.

Cette politique se déploie durant quinze mois. Dans le même temps, après des débats au Parlement et au sein du gouvernement, nous acceptons la demande de la maire de Calais d'une intervention de l'État dans l'espace public qu'elle a mis à disposition pour accueillir les migrants. Cette intervention prend la forme de portages de repas et de la création d'un dispositif de soins. Toutefois, la crise migratoire s'accroissant, notamment à partir de 2015, nous nous retrouvons dans une situation où le nombre de migrants à Calais n'est plus de quelques centaines, mais de 10 000 ; à Paris, la pression migratoire continue d'être très forte.

La politique d'augmentation du nombre de structures d'accueil et de création des CAO vise à permettre l'évacuation, dans les conditions les plus humaines possibles, de la jungle de Calais. En octobre 2016, nous procédons à l'évacuation de 10 000 personnes, grâce à l'implication des agents de l'Ofii et de l'Ofpra, mais sans intervention des forces de l'ordre, qui sont néanmoins présentes. Ces 10 000 personnes sont ensuite réparties sans heurts dans les 467 centres d'accueil et d'orientation.

La volonté d'éviter toute nouvelle concentration de migrants à Paris et à Calais nous a conduits à maintenir les effectifs de l'Ofii et de l'Ofpra, de manière que chaque arrivée soit accompagnée d'une relocalisation ou d'une reconduite à la frontière lorsque le migrant concerné ne relève pas de l'accueil en France.

Cette politique, visant à la fois à accueillir ceux qui doivent l'être et à reconduire ceux qui n'ont pas vocation à être accueillis, est menée grâce à l'action très efficace de l'Ofii et de l'Ofpra. Elle n'est possible que si une action renforcée de démantèlement des filières de l'immigration clandestine est menée dans le même temps. Ces filières sont essentiellement basées sur la façade septentrionale de l'Afrique, au Royaume-Uni et dans les Balkans, et plus accessoirement en France. Elles prélèvent un véritable impôt sur la misère tout au long du parcours des migrants : en provenance d'Afrique, un migrant doit verser environ 15 000 euros pour traverser la Méditerranée. Elles sont le fait d'acteurs abjects et cyniques et leurs maltraitements provoquent des tragédies humaines.

Pour démanteler ces filières, nous avons renforcé la coopération au sein d'Eurojust et d'Europol, la coopération avec les pays du G5 Sahel par lesquels transitent les acteurs de la traite des êtres humains, la coopération en matière de lutte contre la fraude documentaire, la coopération policière, la coopération en matière de démantèlement des organisations criminelles internationales, etc. Le résultat de ces actions est une augmentation de 25 % du nombre de filières d'immigration irrégulière démantelées.

Parce que l'accord avec les Britanniques est très déséquilibré, nous souhaitons les inciter fortement à prendre leur part de ce que nous avons jusqu'alors assumé seuls. Tout d'abord, nous leur demandons d'assurer le financement de la sécurisation du trafic ferroviaire

à Calais. Les sommes allouées à la compagnie chargée de la gestion des transports ferroviaires – désormais Intalink – par les Britanniques sont très significatives. Pendant plusieurs années, elles font l’objet d’une négociation entre Theresa May et moi-même ; cette dernière viendra à plusieurs reprises à Calais pour signer les accords en résultant.

Nous accueillons un très grand nombre de mineurs isolés dans les Caomi (centres d’accueil et d’orientation pour mineurs) – que nous avons instaurés au même titre que les centres d’accueil et d’orientation. Nous considérons que ceux ayant de la famille au Royaume-Uni doivent être pris en charge par celui-ci plutôt que par la France, mais nous nous heurtons alors à un problème : le Royaume-Uni est prêt à mener cette politique, à condition qu’il n’en soit pas fait de publicité ; j’ai besoin à l’inverse qu’elle soit visible, afin de montrer la détermination du gouvernement français à soulager les conseils départementaux, sur lesquels repose une grande partie de la charge.

Avec la successeur de Mme Theresa May, Mme Amber Rudd, nous sommes parvenus à matérialiser publiquement cet accord. Jusqu’à mon départ – l’opération s’est poursuivie, mais je n’en connais pas les résultats chiffrés –, près de 500 des 1 700 mineurs isolés présents à Calais ont été pris en charge par les Britanniques, accueillis et scolarisés au Royaume-Uni.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez rappelé que les Britanniques ont financièrement contribué à la sécurisation des infrastructures ferroviaires aux abords du tunnel. À l’époque, ont-ils financièrement participé à d’autres missions, concernant par exemple les forces de l’ordre et la sécurisation du Calais ?

Avec un peu plus de dix ans de recul sur accords de 2014 et compte tenu des évolutions des traités bilatéraux, quel regard portez-vous sur l’évolution de la situation ?

Enfin, après la concrétisation en 2020 du Brexit voté en 2016, il me semble que nous n’avons pas suffisamment pris en considération les conséquences de la sortie du Royaume-Uni de l’Union européenne, en particulier la transformation de sa frontière avec la France en une frontière extérieure de l’Union. Dans ce contexte, devons-nous continuer de signer des accords bilatéraux ? Comment devrions-nous appréhender cette situation ?

M. Bernard Cazeneuve. Nous souhaitons que les Britanniques contribuent financièrement à la sécurisation du trafic ferroviaire transmanche, parce que des citoyens britanniques *no border* se trouvaient à proximité du site et poussaient les migrants à utiliser les moyens ferroviaires au péril de leur vie. Ces *no border*, présentés comme de grands humanitaires, agissaient en réalité sans grand courage, dissimulés derrière des bosquets ; ils incitaient des migrants à prendre des trains, les voyaient, avec un cynisme total, en tomber et mourir, puis ils quittaient les lieux. C’étaient des humanitaires en peau de lapin ! Nous étions déterminés à les traiter comme il convient, c’est-à-dire à les identifier pour que les autorités britanniques les appréhendent.

À plusieurs reprises, j’ai demandé que les moyens consacrés par les Britanniques à régler ce problème soient suffisamment significatifs. Ils ont été régulièrement augmentés et se sont accompagnés d’une coopération avec la police nationale.

Par ailleurs, il nous importait de fournir aux migrants basés à Calais, qui étaient plusieurs milliers, un accompagnement sanitaire et alimentaire. Outre l’État, les associations humanitaires ont effectué jusqu’au moment de l’évacuation un travail absolument remarquable, alors même que les relations avec le ministère de l’intérieur n’étaient pas toujours simples. Elles se sont alors rendu compte de l’importance du travail que nous avons réalisé ensemble, en dépit des positionnements différents des uns et des autres.

À cette époque, la France finançait seule cette prise en charge ; c'est pourquoi le gouvernement français souhaitait voir le gouvernement britannique contribuer également à cette action de solidarité. Celui-ci considérait que financer cette prise en charge aurait envoyé aux migrants le message qu'il était possible de venir ; nous lui avons expliqué que les gens n'avaient pas besoin de ce message pour venir et qu'il nous fallait faire face à la situation humanitaire.

Nous avons trouvé un compromis, qui était insatisfaisant bien qu'il ait contribué à faire changer la doctrine du gouvernement britannique : le soutien britannique était envisageable pour les migrants pris en charge dans des camps situés à distance du point de passage vers le Royaume-Uni, c'est-à-dire Calais.

À ma connaissance, les accords n'ont évolué qu'en 2018, lorsque le président Macron a signé avec le Royaume-Uni le traité de Standhurst, lequel n'est pas fondamentalement différent, dans son esprit et dans sa lettre, de celui du Touquet, conclu en 2003 et complété par des accords signés en 2015 et 2016 entre Theresa May et moi-même concernant les modalités d'accompagnement par les Britanniques de l'effort consenti par la France.

Nombre de ceux qui gouvernent aujourd'hui expliquaient à l'époque que notre politique n'était pas suffisamment généreuse et qu'il convenait de dénoncer les accords du Touquet. J'étais très réservé sur ce point pour la simple raison que les accords contenaient une clause juridique incontournable qui prévoyait qu'en cas de dénonciation un préavis de deux ans s'appliquait. Or nous faisons face à une crise migratoire massive qui a conduit 2,5 millions de personnes à entrer sur le territoire européen en quinze mois. Si nous avions envoyé le signal d'une remise en cause des accords, alors même que nous ne pouvions pas en modifier les équilibres pendant deux ans, nous aurions pris le risque de provoquer un appel d'air sur le territoire national, sans aucun instrument juridique pour y faire face. Autrement dit, ceux qui prônaient la dénonciation des accords du Touquet n'intégraient pas dans leur raisonnement le fait que pendant deux ans nous serions confrontés à une pression migratoire en étant totalement démunis. Cette clause existe toujours et nous devons faire avec le caractère léonin de ces accords.

J'ai toujours considéré qu'ils étaient déséquilibrés et qu'au lieu de les remettre en cause, il convenait d'en maîtriser les conditions d'application en imposant aux Britanniques d'autres contraintes que celles prévues dans le traité et en utilisant d'ailleurs tous les sujets sur lesquels ils nous demandaient de négocier avec eux, afin d'obtenir un rééquilibrage par d'autres voies que la renégociation des accords. C'est la seule stratégie possible.

S'agissant du Brexit, permettez-moi de vous raconter quelques anecdotes, car c'était une période très intéressante et parfois assez paradoxale. Lorsque je suis nommé ministre de l'intérieur, le Brexit est déjà à l'ordre du jour. Quelques jours après ma prise de fonctions, la ministre de l'intérieur britannique sollicite une rencontre : elle m'explique que le Royaume-Uni n'a pas souhaité bénéficier d'un instrument de l'Union européenne – le traité Prüm prévoit l'échange de données génétiques entre les services de police –, mais qu'en raison de la crise terroriste elle souhaiterait bénéficier d'un *opt-in* pour accéder à toutes les informations disponibles dans l'espace Schengen – dont le pays ne fait pas partie. Cela veut dire qu'au moment même où les conservateurs et les membres de l'Ukip (parti pour l'indépendance du Royaume-Uni), qui se révéleront majoritaires, réclamaient la sortie de l'Europe, le gouvernement britannique demandait à la France d'intervenir auprès des ministres des affaires européennes et de l'intérieur pour faire accepter l'idée d'une entrée du Royaume-Uni dans des instruments de l'Union auxquels il n'avait pas souhaité être associé ! Les Britanniques avaient compris que, sans ces instruments, ils seraient démunis face au terrorisme, à la grande délinquance et aux organisations criminelles internationales, ce qui

était vrai. D'ailleurs, les discussions qui ont eu lieu au moment du Brexit et par la suite ont conduit ses plus farouches partisans, qui voyaient dans l'Europe la raison de l'envahissement migratoire et du risque sécuritaire, à demander à bénéficier de tous les instruments européens pour être protégés de ces mêmes risques pour lesquels ils avaient demandé à sortir de l'Union ! C'était une tartufferie considérable.

Néanmoins, j'y ai vu un grand avantage : puisque ce sujet était de nature à convaincre l'opinion publique britannique qu'il n'était pas judicieux de sortir de l'Europe pour les motifs invoqués par Ukip, j'étais prêt à aider Theresa May, en échange de contreparties : par exemple, une position commune sur le *Passenger Name Record* (données des dossiers passagers) ou encore sur Calais. C'est comme cela que la négociation sur Calais a été possible – grâce à tout ce qui ne se voit pas au moment des négociations mais qui est utile une fois négocié. Par conséquent, le Brexit a joué un rôle important, avant même de devenir effectif.

Depuis son entrée en vigueur, le statut de la frontière a changé mais les problèmes, eux, demeurent. Si vous les traitez différemment au motif que le statut de la frontière n'est plus le même, vous prenez le risque de les accroître. Et, compte tenu du contenu des accords du Touquet, c'est la France qui en prend toute la charge sur les épaules – d'autant qu'ils sont déconnectés des instruments de l'Union. Par conséquent, ce n'est pas parce que le Brexit a été entériné que nous pouvons dénoncer les accords, comme certains politiques voudraient le faire croire : c'est plus compliqué que cela d'un point de vue juridique.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué la période de deux ans au cours de laquelle les accords perdurent en cas de dénonciation. Pensez-vous que la France est prise en tenaille et que cela l'empêche d'envisager un « après accords du Touquet » ou une évolution de ceux-ci ?

Ce matin M. Jérôme Vignon est venu nous parler du rapport qu'il a rédigé avec M. Aribaud, dans lequel ils préconisaient, à la suite du démantèlement de la jungle de Calais, la construction d'un lieu en dur, à proximité du littoral, pour permettre un accueil inconditionnel. Pourquoi avoir refusé cette proposition et préféré des sites éloignés du littoral et dispersés ? Nous avons entendu, tout à l'heure, des représentants de la Commission nationale consultative des droits de l'homme (CNCDH) qui expliquaient que ce choix avait organisé, d'une certaine façon, la dispersion des exilés, sans empêcher pour autant les tentatives de passage. De plus, cette politique a donné lieu par la suite à l'application progressive, puis systématique, de la stratégie zéro point de fixation. Cette doctrine a-t-elle fait l'objet d'écrits et, dans l'affirmative, pourrions-nous les obtenir ? À défaut, pourriez-vous nous en énoncer les grands principes ?

M. Bernard Cazeneuve. Le préavis de deux ans témoigne, s'il en était besoin, de la capacité des Britanniques, qui excellent dans le domaine de la diplomatie, à négocier des traités dans des conditions qui leur sont favorables et qui leur permettent d'atteindre une grande partie de leurs buts. Ils ont fait preuve, à maintes reprises dans l'histoire, d'un génie diplomatique qui les conduit à mener une politique particulièrement intelligente et performante, très fine, très opiniâtre, très fatigante pour l'interlocuteur, n'hésitant pas à réitérer leurs demandes jusqu'à atteindre leurs objectifs. La France, qui voulait démontrer à l'époque qu'elle pouvait régler le problème de Sangatte, a considéré que cette concession faite aux Britanniques – ainsi que la reprise par le Royaume-Uni d'un millier d'exilés irakiens –, permettait d'atteindre l'objectif de communication politique qu'elle s'était fixé et dont le ministre de l'intérieur était le principal acteur. Si la méthode a très bien fonctionné du point de vue de la communication politique, le résultat est plus contestable s'agissant de la pérennité de l'action et de son efficacité, pour des raisons qui tiennent au déséquilibre de l'accord. La

période de deux ans constitue donc un verrou intelligemment intégré par les Britanniques dans l'accord, pour rendre sa renégociation particulièrement difficile.

Néanmoins, puisque ces sujets font souvent l'objet de commentaires politiques qui procèdent par amalgames et par postures, l'honnêteté me conduit à reconnaître que, dans les années qui ont suivi la négociation des accords, le but a été atteint pour les deux parties prenantes : le nombre de migrants a sensiblement baissé à Sangatte et à Calais et le nombre de demandes d'asile au Royaume-Uni a considérablement diminué. Si je m'en tiens aux faits – et ma conception politique est d'avoir l'honnêteté de reconnaître les choses –, ce que Nicolas Sarkozy a réalisé à l'époque a été un succès du point de vue de la communication, même si cela a entraîné de grandes difficultés pour les maires des zones littorales – j'étais maire de Cherbourg et je peux témoigner que nous avons reçu un afflux très important de migrants venant de Sangatte, sans le moindre concours de l'État pour leur prise en charge. Néanmoins, le nombre de migrants concentrés dans les ports a sensiblement diminué les années suivantes parce que le double contrôle a fortement ralenti le nombre de passages à la frontière et que les acteurs de la traite des êtres humains ne pouvaient plus prélever la dîme sur les migrants en leur faisant croire qu'il était encore possible de passer. Ce n'est que lorsque la crise migratoire s'est de nouveau accentuée aux frontières extérieures de l'Union européenne que le problème s'est reposé, de façon bien plus significative qu'auparavant.

Pourquoi n'ai-je pas souhaité l'installation de structures en dur à proximité de Calais ? À la fois pour des raisons de principe et d'efficacité politique. Tout d'abord – et c'était un sujet de débat avec les organisations humanitaires et les ONG présentes sur site et au sein de la CNCDH, devant laquelle je me suis exprimé à plusieurs reprises –, parce que les réfugiés demandaient asile non pas à Calais, mais à la France ; ensuite, parce que la France devait offrir les conditions d'un accueil digne et faire en sorte que les bénéficiaires du statut de réfugié soient accueillis dans les meilleures conditions. En tant que ministre de l'intérieur, j'estimais que dès lors que notre politique était destinée à assurer l'entrée la plus rapidement possible dans le dispositif national d'asile de ceux qui relevaient du statut de réfugié, il revenait à l'État de l'organiser comme il l'entendait pour atteindre ses objectifs. Nous avons donc donné à la France les moyens d'assurer cet accueil en augmentant significativement le nombre de places en Cada et les effectifs de l'Ofii et de l'Ofpra, et substitué à un accueil aléatoire, forain et inhumain, dans une jungle, une prise en charge dans des bâtiments en dur – il y avait à l'époque environ 10 000 migrants. La construction d'un lieu pérenne à proximité de Calais revenait à reproduire le problème que notre politique cherchait précisément à régler. C'est la raison pour laquelle je n'ai pas fait ce choix. Ce n'était pas par manque de sensibilité à l'égard des migrants, bien au contraire : il fallait organiser un accueil le plus digne possible, dans des conditions qui correspondent aux standards humanitaires d'un pays comme le nôtre.

Par ailleurs, la répartition des migrants sur l'ensemble du territoire national a participé de leur acceptation et a facilité leur intégration – j'espère que votre commission d'enquête se penchera aussi sur ce point. D'ailleurs, vous verrez, si vous consultez les coupures de presse de l'époque, que cette politique a suscité plusieurs types de réaction : certains organes de presse et formations politiques, plutôt à gauche, y ont vu une « déportation » des migrants – c'était le terme utilisé –, quand d'autres, très à droite, nous ont reproché de créer 467 mini-Calais en France. Nous avons créé des centres d'accueil et d'orientation, dont nous avons assez peu entendu parler par la suite. Cela s'explique par la politique d'accompagnement menée par les préfets et les maires de toutes sensibilités, qui ont accompli un travail remarquable et sans lesquels tout cela n'aurait pas été possible – nous les avons réunis à la Maison de la Chimie, avec le concours de l'association des maires de France, des maires des petites villes et des grandes villes, afin de leur présenter le dispositif et beaucoup

d'entre eux se sont engagés et ont mis des locaux à notre disposition. Voilà la politique que nous avons menée.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Permettez-moi de revenir sur la stratégie du zéro point de fixation qui a conduit à démanteler, parfois toutes les vingt-quatre heures, les campements installés à Calais et à Grande-Synthe, à côté de Dunkerque, à lacérer les tentes et à saisir les affaires des migrants, y compris les médicaments, en faisant parfois usage de gaz lacrymogènes. De tels agissements faisaient-ils partie des ordres donnés aux forces de sécurité pour démanteler les camps ?

M. Bernard Cazeneuve. Absolument pas ! Et votre commission d'enquête aura la possibilité d'obtenir les instructions et les circulaires signées de ma main ou de mon directeur de cabinet, qui ont été versées aux Archives nationales comme c'est le cas lorsque l'on quitte le gouvernement – du moins lorsqu'on respecte les règles. Vous pouvez également auditionner Fabienne Buccio, éminente préfète du département du Pas-de-Calais à l'époque, qui a été ma principale collaboratrice sur le sujet et qui a fait un travail remarquable : elle vous fournira les instructions qu'elle a reçues de ma part.

L'objectif de la stratégie du zéro point de fixation était de mobiliser les moyens de l'Ofii, en particulier, et de l'Ofpra, pour prendre en charge les migrants à leur arrivée. J'avais souhaité que cela se fasse en liaison avec les ONG présentes sur place ; certaines ont été très coopératives, d'autres moins, pour des raisons de principe et de posture – que je n'approuvais pas mais que je comprenais et qui n'ont pas altéré la nature de nos relations. Les ONG allaient donc au contact des migrants, avec l'Ofii, pour les prendre en charge et les intégrer dans le dispositif national d'asile et, s'ils ne relevaient pas de l'asile, organiser leur reconduite. La politique migratoire que je préconisais reposait en effet sur un équilibre : pour bien accueillir ceux qui doivent l'être, il faut reconduire à la frontière ceux qui n'ont pas vocation à rester. Sinon, la politique d'accueil n'est pas soutenable. C'est d'ailleurs sur ce point que la contestation existait, certains acteurs, parmi les membres de la CNCDH, considérant que nous devions accueillir tout le monde. Pour ma part, j'y insiste, je considérais que si nous voulions bien accueillir ceux qui relevaient du statut de réfugié, nous ne pouvions pas accueillir tout le monde. La stratégie du zéro point de fixation était donc destinée à accompagner au mieux non seulement ceux qui pouvaient rester, mais aussi ceux qui ne le pouvaient pas.

Je n'ai jamais donné la moindre instruction correspondant aux agissements que vous dénoncez. D'ailleurs, lorsque des événements ne correspondant pas à mes instructions se sont produits, il y a eu systématiquement des Retex, des retours d'expérience et des réunions ont été organisées avec la préfecture et les services locaux pour rappeler mes instructions et renforcer les conditions d'encadrement par l'autorité civile des forces de sécurité, qui ont fait globalement un travail difficile dans des conditions tout à fait estimables.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je comprends, d'après vos derniers propos, qu'il est arrivé, soit sous votre mandat de ministre de l'intérieur, soit lorsque vous étiez Premier ministre, que des démantèlements aient lieu, au cours desquels des affaires ou des tentes ont pu être saisies par les forces de police, voire des débordements plus graves ?

M. Bernard Cazeneuve. Je n'ai pas dit cela ; je vous ai presque dit le contraire. Aucune instruction de cette nature n'a été donnée de ma part – vous pourrez le vérifier dans les Archives nationales. Notre politique consistait à mobiliser les moyens de l'Ofii pour entrer en contact avec les migrants et faire en sorte que leur situation particulière et singulière soit prise en considération. Il a pu arriver qu'en dépit des instructions données des dysfonctionnements apparaissent et que la responsabilité de ceux-ci soit volontairement imputée au ministère de l'intérieur – parfois même au ministre –, à des fins d'exploitation

politique, voire politicienne ; je l'ai vécu. Néanmoins, la traçabilité de mes instructions est possible. Cela ne pose pas de difficulté et vous êtes en situation de le vérifier. Il n'y avait aucune instruction à lacérer les tentes ; cela m'aurait d'ailleurs beaucoup choqué et je m'y serais totalement opposé.

En revanche, il a pu arriver que les *no border* se rendent dans la jungle de Calais ou que les acteurs de la traite des êtres humains – qui étaient particulièrement abjects – aillent dans les tentes des migrants pour prélever leur dîme. Dans ce cadre, il a pu y avoir des actions de renseignement et des interventions de la police parfois un peu vives, compte tenu de la violence de ces acteurs. Toutefois, elles concernaient des criminels et non les migrants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quelle distinction faites-vous entre *no border* et passeurs, puisque vous venez d'accoler les deux termes ? Par ailleurs, quel regard portez-vous sur la stratégie actuelle du zéro point de fixation, dans laquelle les membres de l'Ofii et de l'Ofpra n'ont plus de place prédominante et où l'intervention de la police et des forces de sécurité privées est prioritaire ? Maintiendriez-vous une telle politique ?

M. Bernard Cazeneuve. Je ne les mets pas sur le même plan : les passeurs relèvent d'organisations criminelles internationales, tandis que les *no border* sont des agitateurs qui peuvent, avec un cynisme total, conduire à la mort des individus dont ils prétendent vouloir assurer la protection. Je l'ai malheureusement constaté. Les *no border* étaient là pour créer de l'agitation, en poursuivant des objectifs politiques qui semblaient l'emporter sur la préoccupation du sort des migrants. Je trouvais cela cynique et j'ai tout fait pour empêcher ces acteurs, cachés derrière des bosquets, à pousser des migrants à monter dans des trains en marche au péril de leur vie. Cette position était d'ailleurs largement partagée par tous ceux qui vivaient sur le territoire, quelle que soit leur sensibilité politique : la maire de Calais, le président de région et le député socialiste, tout le monde en avait parfaitement conscience et il y avait un consensus politique sur ce point. Je dois aussi à la vérité de reconnaître que le président de région Xavier Bertrand a été un partenaire avec lequel nous avons travaillé de façon sérieuse et solide, sans qu'à aucun moment des considérations de petite politique viennent perturber la coopération que nous avons bâtie pour gérer les migrants avec toute l'humanité qui s'imposait.

Pour répondre à votre deuxième question, la politique a changé, du moins de ce que j'en perçois puisque je ne dispose pas d'une information aussi fine qu'auparavant – c'est d'ailleurs plutôt rassurant pour le bon fonctionnement de la République ! Tous les moyens qui avaient été déployés et qui étaient des éléments structurels de notre politique – notamment les effectifs de l'Ofii et de l'Ofpra qui assuraient un contact humain – ont été supprimés, ce qui est regrettable. Deuxièmement, comme cet élément était très stratégique pour éviter la reconstitution de points de fixation, la concentration est réapparue – j'ai vu, il y a environ deux ans, que plusieurs centaines de migrants étaient de nouveau présents à Calais et j'ai entendu la maire s'exprimer sur ce point. Par conséquent, le phénomène de concentration a réactivé les logiques policières. S'il y avait, à mon époque, des moyens policiers sur place, c'était en raison d'une très forte pression sur les passages, avant que la sécurisation n'intervienne et que la stratégie globale ne produise ses effets. Après le démantèlement, ce sont les services de l'Ofii et de l'Ofpra qui ont pris le relais – ce qui m'a permis de redéployer les effectifs policiers ailleurs, au moment où la pression terroriste était très forte. À partir du moment où la stratégie du zéro point de fixation est abandonnée dans tous ses volets, notamment humain, la concentration réapparaît et les logiques policières resurgissent. J'ai bien vu que c'était le cas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lorsque vous étiez ministre de l'intérieur, avec quels autres ministres du gouvernement étiez-vous en contact pour traiter des conditions de vie des exilés ?

M. Bernard Cazeneuve. Il y a deux ministres avec lesquels nous avons beaucoup travaillé. D'abord, la ministre du logement, Emmanuelle Cosse, a joué un rôle déterminant dans l'application de notre stratégie. Si nous n'avions pas eu cette relation avec elle et son ministère, nous n'aurions jamais réussi à faire ce que nous avons fait pour Calais. Matignon a également joué un rôle essentiel car l'action de Mme Cosse s'est inscrite dans le cadre d'un pilotage interministériel, lequel a également permis de dégager des crédits destinés à augmenter les effectifs de l'Ofii et de l'Ofpra.

Nous avons aussi travaillé de manière étroite avec deux ministres de la justice, Christiane Taubira et Jean-Jacques Urvoas, en particulier sur les droits des migrants et la loi « asile et immigration ». Cette collaboration nous a permis d'inscrire notre action, en matière migratoire et judiciaire, dans un cadre cohérent. Un travail interministériel considérable a été engagé, qui a fait l'objet d'une très bonne articulation entre l'intérieur, la justice et le logement. Nous avons appliqué, en particulier, un plan très structuré copiloté avec Emmanuelle Cosse.

M. Aurélien Taché (LFI-NFP). J'ai été associé à presque toutes les étapes que vous avez décrites en tant que conseiller de Sylvia Pinel puis d'Emmanuelle Cosse, qui étaient chargées de la question de l'hébergement. J'ai installé les places d'hébergement dans les bungalows sur la lande de Calais à la demande de ma ministre, à la suite de votre interpellation, en lien direct avec vos équipes. Nous avons ensuite retiré ces places lors de l'évacuation. C'est le moment où j'ai quitté le cabinet de Mme Cosse car je ne comprenais pas la logique qui avait conduit à cette décision.

Vous avez expliqué pourquoi vous n'avez pas retenu les propositions de Jérôme Vignon. Si l'on ne pouvait mener une politique d'asile depuis Calais, on pouvait y prendre des mesures en matière d'hébergement d'urgence. Le principe d'inconditionnalité de l'hébergement nous obligeait à prendre en charge les milliers de personnes qui étaient encore là, ainsi que celles qui allaient arriver. Peut-on expliquer la suppression des places d'hébergement par le dogme de la dissuasion migratoire, en vertu duquel certains services considèrent que l'hébergement d'urgence représente une difficulté supplémentaire dans la conduite de la politique migratoire ?

Ne trouvez-vous pas qu'à l'époque, on a manqué d'un discours clair du Président de la République et, peut-être, de votre part, pour expliquer aux Français ce que nous faisons et pourquoi une politique d'accueil et d'intégration était indispensable ? Cela a peut-être contribué à la montée de certaines idées.

M. Bernard Cazeneuve. Je ne vous suis pas sur le deuxième point car c'est moi qui prononçais les discours. Ce que j'ai constaté à l'époque, ce n'était pas l'absence de clarté de ce que nous disions mais l'intérêt de certains acteurs à ce que, malgré nos discours, on soit privé de clarté. Nous avons fait partir 10 000 migrants de Calais pour les placer dans 467 centres d'accueil et d'orientation – installés dans des bâtiments en dur –, ce qui a impliqué la mobilisation des collectivités locales, des services de l'État et des préfets. Pendant les neuf mois qui ont précédé l'évacuation, quasiment tous les deux jours, à 9 heures du matin, je participais à une visioconférence avec les préfets et les différents acteurs pour définir, entre autres, les conditions d'accueil de ces personnes.

Des manifestants, pour la plupart d'extrême gauche, expliquaient, parfois au côté d'artistes et de comédiens réputés, que nous organisions la « déportation » des migrants, terme qui, comme chacun le sait, a une signification précise. Cela ne me paraissait pas très digne. Ce que nous faisons était très clair, mais ce qui était dit sur notre action n'était pas toujours très digne. D'autres personnes expliquaient, à l'inverse, que nous allions créer, avec ces 467 CAO,

les conditions du grand remplacement partout dans les campagnes et que nous menions une politique irresponsable. En réalité, notre politique était dictée par des considérations assumées, que j'ai rappelées. En tant qu'ancien conseiller de Mmes Cosse et Pinel, vous devez vous souvenir des conversations que nous tenions, parfois en présence des associations humanitaires et non gouvernementales – avec lesquelles nous nous étions réunis au ministère du logement, si ma mémoire est bonne. Notre politique était très clairement énoncée : nous considérions que, pour des raisons humanitaires, la jungle de Calais ne pouvait pas durer. Que des enfants soient scolarisés sous des bâches en plastique alors qu'on pouvait les mettre dans les écoles de la République partout en France n'était pas digne. Que des personnes ayant déjà beaucoup souffert – dans leur pays et sur le chemin de l'exil – doivent faire la queue sous la pluie et dans la boue de la jungle de Calais pour avoir un repas par jour, alors que ces repas pouvaient leur être servis dans des bâtiments en dur, n'était pas digne. Le discours était clair, mais de nombreux acteurs n'avaient pas intérêt à la clarté des propos – ils ont d'ailleurs atteint leur but, sur ce sujet comme sur d'autres.

J'ai déjà expliqué pourquoi nous avons retiré les bungalows. Vous pouvez être en désaccord avec cette décision, mais notre discours était clair. Nous avons créé les conditions d'un accueil en France, en mobilisant à cette fin les moyens de la nation – j'emploie ce mot plutôt que celui d'État car je n'oublie pas les maires de droite comme de gauche qui se sont mobilisés pour rendre cela possible, ni le niveau d'engagement, absolument remarquable, des services publics. J'ai appliqué cette politique parce que l'asile, l'accueil inconditionnel ne pouvaient être assurés à Calais. Vous avez raison de dire qu'une fois le camp démantelé, il fallait se consacrer à l'accueil de ces gens, mais c'est précisément parce que le maintien de ces bungalows à Calais créait les conditions d'une concentration que nous avons réussi à vaincre, et dont je ne souhaitais pas qu'elle se reproduise, que j'ai démantelé le camp. Notre objectif était de répartir les migrants sur le territoire national et de les faire bénéficier de conditions infiniment plus dignes que celles qu'ils auraient connues si les bungalows avaient été maintenus.

Nous avons agi ainsi au nom de la cohérence et de la clarté, pour des raisons essentiellement humaines – qui passaient avant les considérations liées à la sécurité publique. Ce qui s'est passé dans les CAO, et la relation qu'ont nouée la population et les migrants ont montré que ce n'était pas absurde. Vous savez pertinemment que la ministre du logement et moi-même partagions la préoccupation que les conditions humaines soient dignes mais aussi que l'intégration des migrants se déroule dans des conditions qui soient à la hauteur de l'idée que nous nous faisons de cette politique.

M. Aurélien Taché (LFI-NFP). Il me semble que cette politique aurait pu être plus clairement assumée et que l'on a eu un peu la solidarité honteuse. Quant au premier point, on constate, après dix ans de travail, que les gens sont finalement revenus, sans solution d'hébergement.

M. Bernard Cazeneuve. Vous avez raison, les gens sont revenus mais, entretemps, je suis parti, et la politique avait changé.

M. Marc de Fleurian (RN). La jungle de Calais formait un bidonville de 10 000 âmes qui s'était constitué autour d'un lieu institutionnel – les hébergements d'urgence et le centre d'accueil de jour. L'apparition de la jungle n'a pas été un événement *sui generis*, comme vous le dites : c'est le gouvernement auquel vous apparteniez qui l'a créée, à compter de 2014, sur la proposition de la maire de Calais. Il a été décidé de faire un point de fixation à l'extérieur de Calais, où se trouvaient des squats et des petits campements. Peut-être avez-vous fait, avec les responsables politiques de l'époque, une mauvaise appréciation des choses,

puisqu'il a fallu ensuite traiter les conséquences – sécuritaires, humanitaires, sanitaires... – de cette décision. Il vous faut l'assumer.

En outre, vous avez choisi, lors du démantèlement de la jungle, de répartir les clandestins dans les 467 CAO installés sur l'ensemble du territoire. Quelle était la légitimité politique de cette décision ? Les citoyens des communes où ont été accueillis les migrants n'ont pas été consultés. La montée du Rassemblement national est peut-être la conséquence du fait que, depuis des décennies, on ne recueille pas l'avis des Français sur la politique d'immigration. Nos compatriotes affirment, ce faisant, leur désaccord à l'égard de ces décisions non démocratiques.

En 2012, sous la présidence de François Hollande, le gouvernement auquel vous apparteniez a supprimé le délit de séjour irrégulier, qui n'était pas réellement sanctionné. Vous auriez pu envisager une autre solution – que, pour notre part, nous préconisons –, à savoir, renforcer cette incrimination, notamment par le recours au référendum et par la modification de la Constitution. En définissant des normes supraeuropéennes, nous pourrions permettre la rétention et restreindre la liberté de circulation des personnes. Pourquoi n'avoir pas fait le choix de la fermeté et de l'affirmation de la souveraineté de l'État ?

M. Bernard Cazeneuve. Lorsque la maire de Calais, dont la sensibilité politique diffère de la mienne, a présenté le problème, des squats parsemaient la ville. On aurait pu laisser ces quatre, cinq ou six squats en l'état et ne prendre aucune décision. Nous avons souhaité parvenir à un résultat maîtrisé, dans le cadre de la politique que je vous ai exposée. Il s'agissait de faire en sorte que ces personnes soient traitées humainement et que la jungle soit évacuée dans des conditions correspondant aux standards d'exigence humanitaire. C'est pourquoi nous avons pris le risque de les rassembler.

Le grand nombre de ces personnes s'explique non pas par notre décision de les réunir à Calais, comme vous l'affirmez, mais par le fait que 2,5 millions de personnes ont gagné l'Union européenne en raison d'un contexte géopolitique très particulier. Celui-ci se caractérisait par la dissémination de groupes terroristes dans la bande sahélienne, la structuration des acteurs de la criminalité internationale et de la traite des êtres humains au sein d'un État – la Libye – dépourvu d'administration et dirigé par les milices, la situation très difficile, enfin, que connaissaient le Soudan, la corne de l'Afrique et le Levant – le régime de Bachar al-Assad, qui poussait son peuple à l'exil, étant à l'époque soutenu par certaines forces. Les conséquences s'en font sentir partout en Europe : regardez, par exemple, ce qui s'est passé en Allemagne. Votre argument politique, dont je mesure l'efficacité, ne correspond donc pas à la réalité du moment.

Vous évoquez la répartition des « clandestins », terme qui n'a pas la même signification que « migrants ». Au moment où ils sont arrivés, ils étaient par la force des choses clandestins puisque l'administration française n'avait pas encore examiné leur situation et n'avait pu accorder à une partie d'entre eux le statut de réfugié lié aux persécutions qu'ils avaient subies. C'est précisément pour éviter que ces personnes démunies, confrontées à une situation extrême, restent dans la clandestinité – ce qui aurait aggravé les problèmes humanitaires et de sécurité publique – que nous avons décidé de les répartir, d'assurer leur prise en charge de manière digne et de les mettre en mesure de s'intégrer.

Vous me dites que nous avons manqué de fermeté, mais qu'entendez-vous par là ? Voulez-vous parler des actions horribles menées actuellement aux États-Unis ? Ce n'était pas ma politique – j'en suis fier – et ça ne le sera jamais. Ce n'est pas ce que je préconise pour notre pays. En sens inverse, il n'est pas possible d'accueillir tout le monde sans condition, comme je l'entends parfois.

Dans un État responsable, la politique migratoire doit permettre d'accueillir dignement ceux qui doivent l'être et d'assurer leur intégration. Elle doit assurer le contrôle aux frontières extérieures de l'Union européenne – qui doit pouvoir s'appliquer aux personnes relevant de la libre circulation en cas de risque sécuritaire majeur. Elle doit organiser le traitement de ceux qui arrivent sur le territoire de l'Union de telle sorte que l'on puisse distinguer le plus rapidement possible ceux qui relèvent du statut de réfugié de ceux qui ne peuvent en bénéficier. Il convient d'organiser, dans des conditions qui soient les plus humaines possibles, la reconduite de ceux qui ont vocation à l'être, ce qui implique un renforcement considérable de la coopération euro-africaine. Celle-ci est fortement compliquée par le fait que, dans la plupart des États avec lesquels nous pourrions coopérer, des coups d'État ont engendré de l'instabilité politique.

Enfin, il faut allouer des moyens à l'administration de l'État pour lui permettre de remplir ses missions. Si l'on ne dispose pas des personnels nécessaires, des places en CADA et en CAO, on ne peut pas assurer un accueil digne. Or lorsque l'accueil est indigne, lorsque les gens se concentrent en certains lieux et que l'État ne peut démontrer sa capacité à maîtriser l'immigration, le score de votre organisation politique flambe. C'est parce que mon objectif politique principal a toujours été que le score de votre parti soit le plus réduit possible que je n'ai jamais apporté mon soutien à ceux dont j'estimais qu'ils contribuaient à vous donner de l'audience. J'ai toujours fait, en sorte, par les politiques publiques que je menais, que l'accueil soit digne et que l'État maîtrise la politique migratoire, y compris dans son volet humanitaire. J'ai la franchise de vous le dire car nous ne sommes pas du tout sur la même longueur d'onde.

Mme Gabrielle Cathala (LFI-NFP). Vous avez fait référence à la politique menée aux États-Unis mais on devrait aussi regarder ce qu'il se passe chez nous. L'année dernière, un 18 juin, M. Retailleau, alors ministre de l'intérieur, a organisé une traque, qui s'apparentait à une rafle, visant à expulser plus facilement des dizaines d'étrangers qui n'avaient commis aucune infraction. Pour ce faire, il avait mobilisé 4 000 gendarmes et policiers à Paris.

Dans un rapport de 2015, la CNCDH estimait que l'action de l'État était très préoccupante car elle conduisait à faire de la France le bras policier de la politique migratoire britannique. Je la cite : « Il convient de mettre à plat ces textes bilatéraux élaborés pour la plupart sans transparence, de sorte qu'aucun contrôle politique effectif n'a pu être exercé sur eux, et que, non publiés, ils échappent au contrôle juridictionnel et aboutissent *de facto* à créer une zone de non-droit. Face à l'accélération du mouvement migratoire dans le Calaisais, la CNCDH se montre soucieuse de voir les pouvoirs publics prendre en compte de façon globale la politique migratoire entre le Royaume-Uni et la France, sans omettre ses enjeux humanitaires et sociaux. » Ce rapport dressait un constat alarmant, dénonçait « une situation indigne et intolérable (un seul point d'eau pour près de 3 000 personnes, pas d'abris, pas de toilettes accessibles de 19 heures à midi le lendemain) ». Dans sa recommandation n° 24, « la CNCDH appelle instamment à la dénonciation des traités et accords dits du Touquet et de Sangatte ». Enfin, « si la CNCDH reconnaît bien volontiers que la coopération franco-britannique revêt une importance particulière, elle rappelle que cette entente ne saurait s'établir aux dépens du droit de l'UE et de la Convention européenne des droits de l'homme. » Vous étiez ministre de l'intérieur à l'époque : qu'avez-vous répondu ? Pourquoi n'avez-vous pas pris en compte cet avis ?

Les personnes exilées sur notre territoire souffrent de pathologies très graves, tant physiques que psychiques. Lorsque vous étiez Premier ministre et ministre de l'intérieur, quelles actions venant de l'échelon interministériel avez-vous menées en ce domaine ? Comment voyiez-vous à l'époque et percevez-vous depuis lors l'action du ministère de la santé en cette matière ?

Il n'existe pas d'accord bilatéral entre la France et le Royaume-Uni concernant les mineurs non accompagnés (MNA). Quelle est votre analyse à ce sujet ?

Quelle est votre définition des *no border* ? Les médias les présentent comme des militants d'ultra-gauche, pour leur coller une étiquette très négative, alors qu'il s'agit plutôt, à mes yeux, d'associations qui se substituent à l'État sur le plan humanitaire, qui s'efforcent de sauver les personnes exilées, avant la traversée de la Manche ou à la suite d'un naufrage, et qui leur permettent d'avoir accès à des produits de première nécessité.

M. Bernard Cazeneuve. J'ai vu beaucoup d'associations humanitaires accomplir un travail extraordinaire à Calais : aucun *no border* n'en faisait partie. J'ai vu des *no border* inciter des migrants à monter dans des trains en marche dans les terminaux, leur donner des instructions, à bonne distance, après les avoir chauffés à blanc et poussés. En revanche, je ne les ai pas vus distribuer de repas ni dispenser de soins, comme s'y employaient de façon remarquable des ONG, des associations humanitaires dans la jungle de Calais. Les *no border* étaient des acteurs politiques qui considéraient qu'il ne devait plus y avoir de frontière entre le Royaume-Uni et la France. Ils menaient un combat destiné à créer les conditions d'une prise de conscience des bienfaits de l'agitation dans un contexte particulièrement difficile. Voilà ce que j'ai constaté à l'époque. Ils ont engendré des perturbations considérables et provoqué la mort de nombreux migrants, qui ont été poussés à monter dans les trains à proximité du tunnel. C'était humainement inacceptable. Je ne sais pas définir les *no border* mais je sais ce qu'ils ne sont pas. Si vous auditionnez des représentants des ONG, vous obtiendrez peut-être une définition plus précise, car elles étaient au contact de ces militants quotidiennement.

Je me suis rendu devant la CNCDH à plusieurs reprises – on doit pouvoir trouver cela dans ses archives – pour rendre compte, sur chaque sujet, de notre action et du décalage qui pouvait exister entre ce qui était dit et ce que nous faisons. Je n'ai jamais considéré que la sévérité des positions de la CNCDH à l'encontre du gouvernement devait me conduire à agir de façon brutale à son égard et à me dispenser de lui rendre des comptes. En dépit de nos multiples désaccords, je me suis fait un devoir d'aller devant elle pour expliquer le plus précisément possible ce que nous faisons. J'ai indiqué à l'ensemble des associations membres de la CNCDH la disponibilité de mon cabinet pour fournir de la documentation et répondre aux demandes qui nous étaient adressées.

La présidente de la Cimade – une association qui était très dure envers moi – pourra vous rendre compte des raisons pour lesquelles elle se montrait parfois vindicative, du temps que je passais à essayer de lui dire ce que nous faisons, de la nature des relations qui se sont nouées entre nous – nous nous sommes revus très régulièrement par la suite. *In fine*, si un respect mutuel s'instaure, si l'on rend compte de son action, cela favorise la compréhension mutuelle et conforte la volonté d'avancer ensemble.

Je vous ai répondu sur les mineurs isolés. Je considérais que les mesures prises par le Royaume-Uni étaient très insuffisantes et que la charge pesant sur le département du Pas-de-Calais était très lourde. Ce dernier avait vu sa contribution croître significativement, comme d'autres départements limitrophes des lieux où étaient concentrés ces mineurs. C'est pourquoi nous avons conclu un accord avec le Royaume-Uni pour faire en sorte – en tout cas, jusqu'à mon départ – que le maximum de mineurs isolés puissent être pris en charge par le gouvernement britannique. Vous avez raison de souligner qu'il y avait un facteur de déséquilibre. Nous avons essayé de le corriger et n'avons sans doute pas réussi à le faire aussi parfaitement que nécessaire compte tenu de la profondeur et de la gravité du problème. D'autres auraient-ils fait mieux ? On a toujours intérêt à le penser – cela entretient l'espérance – mais, en tout cas, nous nous sommes efforcés de faire au mieux.

On trouvait dans le Calais des ONG médicales très actives, qui menaient un travail remarquable et étaient critiques de l'action de l'État. Nous avons institué les CAO afin de pouvoir prendre en charge les migrants avec les moyens de santé publique de l'État de manière plus maîtrisée que cela n'était possible dans la jungle. Certaines des 10 000 personnes qui s'y trouvaient souffraient de pathologies très particulières, difficiles à soigner et parfois contagieuses. Notre politique de répartition visait également à ne pas faire peser cette charge sur les ONG, telles que Médecins du monde, Médecins sans frontières et d'autres, à Calais ou ailleurs.

Mme Stella Dupont (NI). Monsieur de Fleurian, je pense, contrairement à vous, qu'aucun mur, aucun parcours d'obstacles ne vient à bout de la volonté humaine de fuir, en dépit des risques.

Monsieur le Premier ministre, j'aimerais avoir votre analyse sur le dysfonctionnement que l'on constate aujourd'hui sur le terrain. Voir autant de traversées et de victimes chaque année ne peut que nous amener à nous interroger sur l'efficacité des politiques menées, qui prennent le nom de celles que vous aviez lancées mais qui, à mes yeux, s'en écartent.

Vous avez critiqué la position du Royaume-Uni, en particulier sur les mineurs. Que pensez-vous de l'accord dit pilote du « un pour un » que nous avons conclu ?

M. Bernard Cazeneuve. On observe incontestablement un décalage entre ce que fut la position du Président de la République lorsqu'il était candidat et sa vision actuelle. M. Emmanuel Macron avait affirmé à Berlin, alors que nous étions en pleine évacuation de Calais – avec toutes les difficultés que cela représentait – que la politique de la France était insuffisante et indigne, qu'il fallait prendre pour exemple l'action de Mme Merkel, etc. Quelques semaines après son élection, les premiers actes posés par Gérard Collomb se sont nettement écartés de cette philosophie. Des reconcentrations se sont produites à Calais parce que les mesures que nous avons prises en faveur de l'Ofii et de l'Ofpra n'ont pas été maintenues, me semble-t-il – je ne voudrais pas tenir de propos approximatifs. L'équilibre entre la prise en charge des migrants, l'action humanitaire, la présence des forces de l'ordre et la lutte contre le trouble à l'ordre public a été rompu. Les propos tenus sur la remise en cause des accords du Touquet, puis le renforcement de leur contenu ont offert aux Britanniques un confort dont ils n'avaient nul besoin compte tenu du caractère léonin du texte original.

Cela étant, ces questions sont très difficiles. J'ai suffisamment subi les approximations lorsque j'étais ministre de l'intérieur pour ne pas en faire usage à l'égard de mes successeurs. Je vous fais part de mon sentiment. Je ne dispose plus de la totalité des informations, qui sont parfois réservées au ministre, sur ces questions. Je peux porter une appréciation sur l'équilibre général d'une politique mais n'ai aucune raison d'accabler tel ou tel ministre, même si je nourris un désaccord politique très net avec certains de ceux qui m'ont succédé – et en particulier avec l'un d'eux, cité tout à l'heure.

Concernant l'accord « un pour un », je considère qu'une grande confiance à l'égard des Britanniques ne doit pas exclure une petite méfiance. Ils ont déjà beaucoup obtenu. Il faut maintenir le dialogue avec eux, actionner tous les ressorts de la diplomatie pour que le caractère léonin des accords ne conduise pas à un déséquilibre tel que nous fassions tout le travail à leur place. C'est pourquoi nous avons toujours refusé le principe de la réadmission de ceux qui ont réussi à entrer clandestinement au Royaume-Uni et que les Britanniques ne souhaitaient pas accueillir. Je ne sais pas si cette position a été maintenue mais, pour ma part, je m'y suis toujours opposé, sachant que nous subissions déjà beaucoup de désagréments.

Mme Stella Dupont (NI). Le cœur de l'accord du « un pour un » est une admission pour une réadmission. Cela traduit un laisser-faire qui me semble problématique.

M. Bernard Cazeneuve. Cela me paraît être un facteur d'accroissement du déséquilibre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Certains termes prennent une importance croissante dans le débat politique. La dénomination *no border*, par exemple, a concerné d'abord un petit nombre d'acteurs que vous avez identifiés puis s'est étendue à tous ceux qui viennent en aide aux migrants. Pourriez-vous préciser si, à l'époque où vous étiez ministre de l'intérieur, des poursuites judiciaires ont été engagées contre des personnes identifiées comme étant des *no border* en raison de la mise en danger de migrants, et, le cas échéant, dans quelle proportion ?

M. Bernard Cazeneuve. Je n'ai pas besoin de désigner les *no border* car ils se désignaient eux-mêmes : ils revendiquaient leur appartenance à cette mouvance. Ils étaient Britanniques, pour la plupart, même s'ils avaient parfois des relations en France. Notre perception des choses, je l'ai dit, était qu'ils n'étaient absolument pas des humanitaires mais des militants politiques. Ils étaient quelques dizaines, peut-être et, à ce titre, n'étaient pas en mesure de s'emparer de la jungle ni de créer les conditions d'un soulèvement de ses occupants. C'était une organisation efficace qui faisait encourir des risques considérables aux migrants sans en faire prendre à ses membres. C'est la raison pour laquelle je portais un jugement particulièrement sévère sur leur action. Des interventions de la police et une judiciarisation ont eu lieu, bien entendu, mais je ne me souviens pas du nombre de personnes mises en cause. Votre commission a la possibilité d'obtenir des informations plus précises auprès des ministères concernés. Nous étions fortement préoccupés par ces groupes dans la mesure où ils exerçaient une influence sur l'ambiance générale et compromettaient gravement la sécurité des migrants, dans le cadre d'interventions sporadiques.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci, monsieur le Premier ministre, pour vos propos très instructifs.

*

* *

6. Audition, ouverte à la presse, des représentants de plusieurs associations, portant sur les conditions de vie, de santé et d'hébergement des personnes migrantes ainsi que sur la situation des mineurs non accompagnés : L'Auberge des Migrants, La Croix-Rouge française, ECPAT France, Médecins du Monde, Médecins Sans Frontières, Le Secours Catholique (26 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Notre première audition du jour prend la forme d'une table ronde avec les représentants de plusieurs associations particulièrement impliquées dans le suivi de la situation des personnes migrantes dans le Calais. D'autres associations seront invitées à s'exprimer au cours de notre cycle d'auditions. Je vous remercie, mesdames et messieurs, de vous être rendus disponibles ce matin, et je vous propose dans un premier temps de présenter vos organisations, ainsi que les modalités de leur implication sur le terrain.

Auparavant, je rappelle que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. Nous disposons de deux heures pour échanger. 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.

(Les personnes auditionnées prêtent successivement serment.)

Mme Stella Bosc, responsable plaidoyer et communication (L'Auberge des migrants). L'Auberge des migrants est une association créée en 2008 par des habitants de Calais. Notre témoignage devant cette commission d'enquête n'est ni théorique ni idéologique, il est le fruit de dix-sept années de présence continue sur le terrain, d'interventions quotidiennes sur les lieux de vie, d'échanges constants avec les personnes concernées et les autres acteurs solidaires. Nous intervenons principalement sur l'accès à la connectivité et à l'information, la distribution de bois l'hiver et la coordination d'une plateforme logistique humanitaire regroupant huit autres associations.

À Calais, il ne s'agit pas de conditions de vie, mais de conditions de survie. Pour reprendre l'expression de Michel Foucault, les personnes exilées sont « enfermées dehors », et survivent dans un quotidien à ciel ouvert où les besoins relèvent du plus élémentaire. Se loger, manger, boire, se laver, aller aux toilettes, protéger ses affaires : ces besoins ne sont pas garantis et deviennent des combats permanents à la fois logistiques et juridiques.

Nous tenons à souligner que chaque amélioration minimale a été obtenue devant un juge, jamais par initiative spontanée de l'État. En théorie, disposer d'un toit devrait aller de soi. En pratique, nous saisissons les tribunaux pour obtenir de l'eau, des toilettes, des douches. Un seuil s'est effondré : nous ne réclamons pas des solutions, nous nous battons pour le strict minimum de survie.

Près de mille personnes survivent dans le Calais. Les nationalités évoluent selon les crises internationales, mais ces personnes sont principalement soudanaises, érythréennes, somaliennes, éthiopiennes. Les profils sont majoritairement masculins, mais nous rencontrons également des femmes et des enfants. Beaucoup ont moins de 21 ans et ont déjà passé plusieurs années sur les routes. Être en exil à Calais, c'est être contraint de vivre dehors, dans un dehors soustrait à nos yeux, non pas celui des centres-villes, mais celui des terrains vagues en périphérie. C'est devoir, chaque jour, organiser une logistique de survie en restant invisible. Les personnes s'installent sur des terrains vagues, souvent dissimulés derrière des talus ou au

milieu d'arbustes, parfois en contrebas de la route. Les tentes sont posées à même la terre, sur un sol irrégulier et humide, parfois inondé. Les duvets se gorgent d'eau, les couvertures pourrissent, les vêtements ne sèchent plus et les tentes se remplissent de boue.

La politique dite du « zéro point de fixation » et toutes les mesures d'invisibilisation menées à la suite des accords du Touquet, telles que l'interdiction par la mairie, en 2017, des distributions de nourriture et de l'accès aux douches dans le centre-ville, poussent les personnes toujours plus loin de la ville, dans des zones plus marécageuses, parfois à proximité d'axes routiers ou ferroviaires dangereux.

Le 28 février 2022, Abubaker, 26 ans, originaire du Soudan et vivant dans un campement installé le long des rails, est décédé à Calais, percuté par un train alors qu'aucun panneau ou alarme ne signalait le danger d'un train roulant à grande vitesse. Aucune barrière ne délimitait le chemin, comme si la vie des personnes exilées n'était pas à protéger. Récemment encore, un autre campement présentait des conditions d'accès similaires à celui d'Abubaker : pour rejoindre ce lieu de survie, il fallait soit traverser l'entrée de l'autoroute, soit longer un champ et ensuite les rails pendant sept à huit minutes sur un chemin de 2,5 mètres de large.

L'hiver, nous distribuons neuf tonnes de bois par semaine. Les feux sont allumés sous des bâches pour conserver la chaleur dans des espaces clos où l'air devient irrespirable. Quand le bois manque, des matériaux toxiques sont brûlés. Les expulsions quotidiennes aggravent la situation. Une boucle s'installe dans ce processus de harcèlement : nous distribuons de l'aide, les personnes sont expulsées des campements, le matériel disparaît et puis nous recommençons à distribuer de l'aide avant la prochaine expulsion. Des machines de déboisement sont mobilisées, des tractopelles, des bennes. 1 700 tonnes de rochers ont été déversées dans le dernier campement ayant été évacué. Selon les chiffres de l'association La Capuche Mobilisée, il faut attendre en moyenne dix jours pour obtenir une tente. En ce moment, il fait trop froid pour dormir la nuit, alors les personnes dorment le jour. Il n'est pas possible d'allumer des feux à proximité des tentes qui baignent dans l'eau et la boue. Il y a deux mois, nous avons rencontré une personne qui n'était pas sortie de sa tente depuis trois jours, frigorifiée et malade.

À ce jour, aucun dispositif mandaté par l'État ne permet d'assurer un travail régulier d'information et de soutien auprès des personnes vivant dans les campements. Lorsqu'une personne arrive à la gare de Calais-Ville, les premières questions qui se posent à elle sont simples : où dormir, où manger, où trouver de l'eau, comment demander l'asile ? Aucune information claire et immédiate ne leur est délivrée. Comment ces personnes peuvent-elles savoir ce qu'est l'association La Vie active ? Comment savoir où se trouvent les lieux de distribution, et à quelles heures ils sont ouverts ? À la gare, les premières personnes qu'elles rencontrent sont souvent des policiers qui contrôlent les obligations de quitter le territoire français (OQTF) ou mènent des arrestations arbitraires. L'accès à l'information repose donc sur le hasard : une bonne rencontre, le bouche-à-oreille, l'appel d'un bénévole, parfois même d'un agent de police qui nous contacte pour signaler des personnes perdues qu'il ne sait pas où orienter. Lorsque la sous-préfecture ouvre un dispositif, nous devons en comprendre nous-mêmes les modalités, traduire l'information en urgence, organiser des maraudes pour informer les personnes et parfois même assurer leur transport.

L'accès à l'eau est largement insuffisant. Il n'existe pas de point d'eau à proximité des lieux de vie. L'association mandatée par l'État distribue des jerricanes de 5 litres dans quelques points fixes. En 2023, 85 % des personnes devaient marcher en moyenne 7 kilomètres par jour pour y accéder. En 2024, moins d'un million de litres ont été distribués par le dispositif public. Même en ajoutant les 3 millions de litres distribués via des

cuves grillagées par l'association Calais Food Collective, et le million de litres distribué par La Vie active, le volume total reste inférieur au standard sanitaire recommandé par le code de la santé publique, qui est de 50 litres à 100 litres par jour et par personne. En outre, les efforts des associations pour faciliter l'accès à l'eau sont entravés par les autorités locales. Les réservoirs du Calais Food Collective ont souvent été saisis et de nombreux cas de sabotage par la police ont été recensés. Calais Food Collective a signalé que des personnes buvaient de l'eau de sources insalubres, l'eau des canaux et des étangs, après la confiscation des réservoirs sur leur lieu de vie.

L'accès à l'hygiène est tout aussi limité. Seules quelques cabines de douche sont accessibles via des navettes, certains jours uniquement, à bonne distance des lieux de vie. Face à cela, des personnes solidaires ont mis en place six cabines de douche mobiles qui se déplacent directement sur les campements. Six cabines seulement, mais qui permettent d'avoir des sous-vêtements propres, de se raser, de se coiffer et de préserver un minimum sa dignité. Faute de toilettes ou parce que celles-ci sont trop éloignées des tentes, les besoins se font dehors ou dans des couches la nuit, par peur de sortir. L'absence de collecte régulière des déchets entraîne la prolifération de rats. Des morsures sont régulièrement signalées.

Depuis 2023, les associations ont collecté 16 450 sacs-poubelles de 100 litres pour compenser cette carence. Il n'existe aucun dispositif de droit commun pour laver les vêtements. Une laverie solidaire ouverte en centre-ville a été fermée administrativement en mars 2024 par la mairie. Depuis, des initiatives citoyennes portées par La Capuche Mobilisée tentent de compenser en récupérant le linge des personnes pour le laver chez des habitants. Les conséquences sanitaires sont concrètes : infections cutanées, gale, maladies respiratoires.

Ce que nous décrivons n'est pas une situation accidentelle ni un simple enchaînement de difficultés. C'est le produit de choix politiques qui privilégient la dissuasion et l'instabilité comme mode de gestion, comme en témoignent de nombreux rapports. Notre rôle est d'attester la réalité du terrain, et de constater l'impasse manifeste dans laquelle les accords du Touquet ont placé des milliers de personnes. Nous appelons les autorités publiques à assumer leurs responsabilités dans le respect des obligations internationales et des droits humains.

Dr Jean-François Corty, président de Médecins du monde. Médecins du Monde est une organisation internationale médicale, indépendante, impartiale, et non partisane. Nous intervenons dans une trentaine de pays, ainsi qu'en France métropolitaine, à Mayotte et en Guyane. Nous sommes engagés dans la lutte contre les inégalités sanitaires, sociales et environnementales. Nous défendons les droits fondamentaux, le droit de vivre dans un environnement sain, de se loger, de se nourrir, d'accéder aux soins. Notre mode opératoire est l'action de terrain, l'accompagnement médico-social, et bien sûr le témoignage.

Nous sommes présents sur le Nord littoral depuis 2003. Nous avons été très actifs entre 2012 et 2016 à Calais et Grande-Synthe. Aujourd'hui, nous sommes davantage présents dans le Dunkerquois. Depuis vingt ans, nous constatons que l'État assume un recours à une violence institutionnelle comme outil de dissuasion sur la question migratoire. Les gouvernements successifs, qu'ils soient de droite, de gauche ou de en-même-temps, assument de mettre la pression sur les associations et les aidants, même si le délit de solidarité n'est plus d'actualité.

La gestion externalisée de l'asile permet à la France, à l'Italie, à l'Europe, de s'arranger avec des pays tels que la Libye, où la traite d'êtres humains est une réalité documentée. Aujourd'hui, cette gestion externalisée s'effectue entre l'Angleterre et la France, celle-ci gérant la frontière britannique depuis ses côtes, ce qui pose un certain nombre de problèmes en termes de souveraineté et de relations internationales.

Nous constatons l'existence de zones de non-droit, de non-respect des droits fondamentaux dans lesquelles des populations comprenant des femmes, des enfants, des mineurs, se trouvent en situation de survie. Dans ces conditions, les associations sont amenées à faire de la judiciarisation, afin d'obliger l'État à faire son travail et à respecter les cadres nationaux et ses engagements internationaux, notamment à l'égard des droits de l'enfance.

Nous travaillons sur des enjeux de santé, mais à aucun moment nous n'entrons en interaction avec le ministère de la santé, ce qui laisse songeur lorsqu'il est question de maladies infectieuses, de maladies chroniques, de troubles de la santé mentale. En réalité, nous effectuons le travail que l'État ne fait pas. Les différents gouvernements qui ont eu à gérer cette situation ont souvent recouru à la rhétorique « humanité et fermeté ». Mais depuis vingt ans, nous ne voyons qu'inhumanité dans le traitement des personnes, en rupture avec de nombreux cadres réglementaires et avec le respect élémentaire des droits fondamentaux.

Mme Diane Léon, coordinatrice du programme Nord-littoral (Médecins du monde). Le Dunkerquois et le Calais n'ont pas la même histoire. Calais constitue, historiquement, la zone de passage la plus fréquentée. Pour autant, le Dunkerquois est le seul lieu en France où un camp humanitaire a officiellement existé, en l'occurrence le camp de la Linère à Grande-Synthe, géré par l'État. Aujourd'hui, les personnes exilées dans le Dunkerquois sont aussi nombreuses, sinon plus, qu'à Calais. Les conditions de survie et le niveau de violence y sont encore plus extrêmes, en raison de l'absence d'un socle humanitaire, contrairement à Calais, et d'une stratégie étatique d'invisibilisation des personnes. En effet, depuis novembre 2021, les personnes ont été déplacées par les autorités de la commune de Grande-Synthe vers les communes de Loon-Plage et Mardyck. Les zones de campements s'étendent actuellement sur une zone de 13 kilomètres carrés éloignée de toutes les commodités. Les premiers arrêts de bus se trouvent à 40 minutes de marche.

L'État a mis en place une stratégie de traque des personnes, et d'expulsions régulières associées à la saisie des biens personnels, y compris les médicaments : les quarante-deux opérations recensées en 2025, soit près du double par rapport à 2024, ont touché 4 965 personnes d'après l'association Human Rights Observers. La réponse aux besoins fondamentaux est assurée uniquement par les associations, de l'aide alimentaire à l'aide vestimentaire, en passant par l'accès aux droits, à l'information et aux soins.

Des améliorations sont à noter, mais elles sont rares et toutes obtenues devant les tribunaux. En janvier 2026, le tribunal administratif de Lille, saisi par une procédure de référé-liberté, a donné raison à cinq associations locales, dont Médecins du monde, et ordonné la mise en place de toilettes et de douches, la distribution de contenants d'eau, la collecte des déchets – d'ailleurs plus ou moins bien réalisée –, et une maraude à destination des mineurs non accompagnés (MNA).

Jusqu'au 19 décembre 2025, les personnes exilées du Dunkerquois n'avaient pas accès à des toilettes. Or priver d'accès à l'eau et à l'hygiène n'est pas sans conséquences sur la santé, mais aussi sur la vie des personnes. En 2022, un jeune Soudanais, Mohamed, est décédé en se noyant dans le canal tout proche du campement : il essayait de se laver.

Les exilés du Dunkerquois forment un public mixte en termes d'origines. Il s'agit majoritairement de personnes venues du Kurdistan, d'Irak, d'Iran, de Syrie, de Turquie, d'Afghanistan et de la corne de l'Afrique, c'est-à-dire de Somalie, d'Érythrée et d'Éthiopie – cette dernière population étant en forte augmentation depuis 2025. Nous constatons également une hausse du nombre de femmes et de familles. Entre 2021 et 2024, les femmes représentaient 5 % de la patientèle des cliniques tenues par Médecins du monde. En 2025,

elles étaient 18 %. Ces chiffres sont corroborés par l'association Refugee Women's Center, qui a constaté le doublement du nombre de femmes et de familles accompagnées durant l'année 2025.

C'est dans ce contexte que Médecins du monde intervient aux côtés d'autres associations. Nous sommes présents quatre fois par semaine avec une équipe composée de quarante bénévoles et sept salariés, et nous proposons des prises en soins de santé primaire, des accompagnements vers les structures de soins de droit commun, notamment les permanences d'accès aux soins de santé (Pass), qui sont les services dédiés pour les personnes ne disposant pas de droits ouverts à la santé, et des activités de santé mentale et de soutien psychosocial.

Dans le Calaisis comme dans le Dunkerquois, les personnes que nos associations accompagnent sont malades à cause des politiques publiques menées à leur rencontre. Parfois, elles en meurent. Quarante-deux personnes sont mortes en 2025 lors de tentatives de passage ou sur les campements, parmi lesquelles au moins trois suicides. Les déterminants de la santé, c'est-à-dire les raisons pour lesquelles les personnes exilées ont besoin de voir un médecin, sont sans équivoque. En 2025, dans les cliniques médicales de Médecins du monde, 92 % des prises en soins étaient liées aux conditions de survie, c'est-à-dire l'absence d'accès à un logement ou l'absence d'accès à des douches, par exemple. Viennent ensuite les prises en soins consécutives à des tentatives de passage et des situations de violence, y compris des violences policières.

Concernant l'organisation des soins, nous constatons l'absence d'accès aux dispositifs d'aller-vers et une organisation des soins basée sur une discrimination, différenciant un public classique supposé francophone et un public exilé. À Calais, une expérimentation a été menée en 2025 avec la présence d'une infirmière de Pass dans les cliniques mobiles de la Croix-Rouge, mais elle n'a pas été renouvelée en 2026. À Dunkerque, une Pass mobile existe, mais elle exclut de fait les personnes exilées puisque l'infirmière se déplace uniquement dans les structures, alors que les personnes exilées sont condamnées à la rue.

L'accès aux soins est également caractérisé par une insuffisance des dispositifs existants et un éloignement géographique. Dans le Dunkerquois, la Pass du centre hospitalier est située à 12 kilomètres des zones de campements, et seules cinquante-cinq personnes exilées sont en mesure d'accéder à une consultation médicale chaque semaine – en novembre 2025, on estimait à 2 500 le nombre de personnes exilées se trouvant dans la zone de campements du Dunkerquois.

Nous constatons aussi l'absence d'accès aux soins spécialisés. Une Pass dentaire existe à Calais, mais elle est sous-dimensionnée et ne peut accueillir que dix patients par semaine. À Dunkerque, rien n'existe pour les soins dentaires. Il n'y a pas de service d'ophtalmologie à Calais, et les consultations gynécologiques, en nombre insuffisant dans les deux territoires, ne permettent pas un accès effectif à la santé sexuelle et reproductive. En outre, l'absence d'accès à l'interprétariat est récurrente, du fait des contraintes budgétaires et des directives internes à Calais. Quant à Dunkerque, l'inadéquation des langues parlées par le médiateur avec le public reçu engendre des prises en soins de moindre qualité. Les tentatives de dialogue et de lien avec les autorités sanitaires n'ont pas permis d'aboutir à une amélioration de l'existant.

Enfin, il importe de noter que le dispositif des centres d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES), systématiquement mis en avant par l'État comme « la solution », ne tient pas compte des vulnérabilités médicales, tant somatiques que psychiques, des personnes, et que ces centres n'offrent accès ni aux soins, ni à l'hébergement.

Mme Camille Niel, cheffe de la mission France (Médecins sans frontières).

Médecins sans frontières est organisation médicale et humanitaire internationale, qui intervient à la fois dans les pays de départ des personnes en migration, notamment au Soudan, mais également dans les pays de transit, comme en Libye, et dans les pays dits d'accueil en Europe, tels que l'Italie, la Belgique, la France, mais aussi le Royaume-Uni.

Ce que nous constatons tout au long des frontières européennes, y compris sur la frontière franco-britannique, n'est pas une succession de tragédies isolées : les politiques aux frontières engendrent des violences continues sur les personnes en exil et sont la conséquence de décisions politiques qui, sous couvert de protection des frontières, mettent en danger des vies humaines, des femmes, des hommes, des familles et des enfants qui, pour nombre d'entre eux, sont complètement isolés.

Médecins sans frontières est intervenue en 2005-2006 auprès des personnes en exil sur la frontière franco-britannique, puis en 2015-2016 dans ce que l'on appelait « la jungle de Calais ». Depuis 2023, nous sommes de retour à Calais, et nous étendons nos activités sur le littoral et notamment dans le Dunkerquois qui, selon nous, constitue en France métropolitaine la pire zone de non-respect des droits et de non-protection des personnes en parcours d'exil.

Nos équipes offrent des soins médicaux et de soutien psychologique directement sur les lieux où survivent les personnes, dans les accueils de jour proposés par nos collègues des associations ou dans notre propre centre d'accueil pour les MNA à Calais. Ces équipes rencontrent chaque jour des jeunes complètement isolés, très vulnérables, exposés à toutes formes d'exploitation et de violence. En 2023-2024, parmi les mineurs que nous recevions à l'accueil de jour, un tiers mentionnait des violences subies dans le territoire du Calaisis. Lorsque nous demandons des mises à l'abri pour ces jeunes, un sur sept reste sans solution.

Les hommes, les femmes et les enfants que nous voyons sont dans un état de santé physique et mentale déplorable. Nos médecins et nos personnels médicaux rapportent des traces de morsures de rats, des infections pulmonaires, des blessures infectées. Nous voyons des patients qui souffrent, des patients qui meurent aussi. L'année dernière, un ancien patient, après plusieurs tentatives de suicide, est finalement décédé, percuté par un camion. Un enfant que nous avons reçu à l'accueil de jour est mort dans un naufrage. Un autre de nos patients est décédé dans la rue, probablement des suites d'une hypothermie en plein hiver. Il y a sept mois, un homme est mort sur une plage, la nuit, suite à une tentative de traversée ratée. Notre infirmière a réussi à le réanimer pendant 30 minutes avant qu'il ne décède, le visage brûlé, potentiellement en raison d'une brûlure chimique due au mélange de l'eau de mer avec du pétrole.

Ce contexte de violences, ces conditions de survie indignes, mais aussi l'absence de voie sûre et légale qui pousse les gens à prendre toujours davantage de risques pour rejoindre l'Angleterre, ont nécessairement des conséquences sur la santé mentale des personnes, que je laisse à présent ma collègue détailler.

Mme Chloé Hannebouw, superviseuse des activités de santé mentale à Calais (Médecins sans frontières). Les personnes que nous rencontrons à la frontière ont accumulé, au cours de leur parcours de vie, différents facteurs de risques, tant dans leur pays d'origine, du fait des conflits armés, des persécutions, des catastrophes naturelles, que le long du parcours migratoire, notamment en Libye où elles sont enlevées, détenues de manière arbitraire, violentées et torturées. Et sur le littoral franco-britannique, des événements sont susceptibles d'affecter leur santé mentale.

En psychologie, l'environnement dans lequel une personne évolue est un déterminant majeur de la santé mentale. Cet environnement peut être protecteur ou bien néfaste. Lorsqu'il est protecteur, il permet de stabiliser ou de diminuer les symptômes ; lorsqu'il est néfaste, il les amplifie ou en crée de nouveaux.

Sur le littoral, j'ai constaté après des années de pratique que cet environnement était néfaste pour plusieurs raisons, à commencer par les conditions de grande précarité dans lesquelles les personnes survivent, caractérisées par l'absence d'espaces de sécurité, l'exposition aux intempéries et l'insalubrité. Ces éléments entraînent chez certaines personnes des troubles réactionnels, par exemple des troubles du sommeil, de l'anxiété, des symptômes dépressifs, pouvant aller jusqu'aux idées suicidaires. J'ai en tête l'exemple d'une personne qui est arrivée avec certains symptômes et qui, après quelque temps dans le Calaisis, a développé des idées suicidaires. C'est une mise à l'abri, via le Plan Grand Froid, qui a permis de diminuer ses idées suicidaires et d'améliorer son état, en parallèle d'un suivi psychologique.

L'environnement à Calais est aussi marqué par la politique du « zéro point de fixation ». Le démantèlement régulier des campements accentue l'épuisement des personnes et met à mal le parcours de soins, notamment en raison de la perte des médicaments ou des ordonnances. Les placements en centre de rétention sont susceptibles de faire écho à des expériences précédentes d'emprisonnement, et ainsi raviver des symptômes traumatiques. Ces éléments étant mis en place par les forces de l'ordre missionnées à cette fin, celles-ci peuvent être assimilées à des figures persécutrices, alors qu'elles devraient être protectrices. Leur présence importante à Calais crée un contexte d'insécurité.

L'exposition à des violences et la confrontation au réel de la mort, que ce soit pour soi ou pour autrui, est une autre caractéristique néfaste de cet environnement, qui accentue le développement de symptômes de stress aigu et de stress post-traumatique. Je pense par exemple à un jeune homme qui a vécu un naufrage meurtrier avec son père, qui n'a pas été pris en charge au niveau psychologique et qui a développé des symptômes de stress post-traumatique amplifiés par un deuil compliqué du fait qu'il ne savait pas si son père était décédé ou disparu. Il a aussi développé des idées suicidaires et a dû être pris en charge par le service de psychiatrie à Calais.

Enfin, la situation est aggravée par un accès aux soins insuffisant et inadapté, une défaillance dans l'utilisation des ressources de médiation interculturelle et d'interprétariat professionnel, un manque de dispositif d'aller-vers, en particulier dans le cadre des prises en charge post-catastrophe, par exemple les naufrages ou les tentatives de traversée ratées. Dans ce type de situation, la Société française de médecine d'urgence (SFMU) recommande de mettre en place une intervention thérapeutique dans les 72 heures. Dans la pratique, les prises en charge sont souvent inexistantes ou tardives. Vous avez peut-être entendu parler de cette famille qui a été témoin de la noyade et des tentatives de réanimation de leur fille de 7 ans, Rola Al Mayali. Cette famille était en demande d'un soutien psychologique qui n'a malheureusement pu être mis en place dans les délais recommandés.

Il est indispensable de prendre en compte l'environnement dans lequel les personnes évoluent à Calais et sur le littoral de manière générale, et d'agir sur ces différents éléments pour au moins éviter la dégradation de leur état de santé mentale. À cet égard, il importe de suivre des recommandations pour certaines partagées par la Haute Autorité de santé (HAS) et la SFMU : le recours à l'interprétariat professionnel et à la médiation interculturelle, le développement de dispositifs d'aller-vers, l'accès à une mise à l'abri permettant aux personnes de restaurer un sentiment de sécurité essentiel au bien-être psychique, la formation des professionnels à l'utilisation des ressources en interprétariat, en médiation et aux spécificités du public, et enfin, pour les personnes confrontées à un événement potentiellement traumatique, une intervention rapide de manière à éviter une chronicisation des symptômes.

M. Benoît Olry, chargé de diplomatie humanitaire migrations (Croix-Rouge).

La Croix-Rouge est une association régie par la loi de 1901, reconnue d'utilité publique, dont la vocation est profondément humanitaire. La Croix-Rouge française participe au mouvement international de la Croix-Rouge et du Croissant rouge en tant que société nationale. Nos missions sont de protéger et de relever sans condition les personnes en situation de vulnérabilité, et de construire avec elles leur résilience. Nous les menons en conformité avec les principes fondamentaux du mouvement de la Croix-Rouge, à savoir l'humanité, l'impartialité, la neutralité et l'indépendance.

Notre assistance auprès des personnes migrantes découle très naturellement du principe d'humanité qui nous impose de porter assistance à tous ceux qui en ont besoin. L'impartialité nous impose de le faire sans distinction sur la base de la nationalité ou sur la base du statut administratif, par exemple. Enfin, nous maintenons notre neutralité vis-à-vis des personnes migrantes, c'est-à-dire que nous n'encourageons ni ne décourageons les parcours migratoires. Cela nous permet également de maintenir un dialogue avec les pouvoirs publics.

La Croix-Rouge française est auxiliaire des pouvoirs publics dans le domaine humanitaire, mais dans la région littorale des Hauts-de-France, nous fonctionnons sur fonds propres et en toute indépendance à l'égard des pouvoirs publics. Enfin, notre mission statutaire de rétablissement des liens familiaux nous commande de prévenir les séparations, de rechercher les personnes disparues et séparées, et de réunir les familles.

Mme Paloma Paraire, responsable du dispositif mobile de soutien aux exilés dans les Hauts-de-France (Croix-Rouge). Le dispositif de la Croix-Rouge française sur le littoral franco-britannique a été créé en 2016. Il compte actuellement sept salariés, auxquels s'ajoutent des bénévoles sur le terrain.

Nous menons principalement trois activités : la prévention des ruptures des liens familiaux, avec des actions de sensibilisation pour inciter les personnes à conserver leurs contacts ; le maintien des liens familiaux en offrant un accès à des bornes wifi ou à des appels internationaux ; le rétablissement des liens familiaux lorsque les contacts sont perdus au cours du parcours migratoire ou dans le cas des décès liés soit aux conditions de vie, soit aux naufrages.

Notre deuxième activité concerne l'accès aux soins et à l'hygiène. Jusqu'au référé-liberté de janvier 2026 évoqué auparavant, nous fournissions des douches. Désormais, nous offrons un accès à des consultations infirmières en point fixe, en clinique mobile ou en maraude, et des orientations vers les services de droit commun.

Enfin, notre troisième activité est le soutien aux mineurs non accompagnés, uniquement dans le Dunkerquois, où une équipe de salariés constituée d'une responsable, d'une éducatrice spécialisée et d'un médiateur interprète dédié effectue des maraudes pour identifier les mineurs sur les lieux de vie ou sur les points de distribution des associations, instaure des liens de confiance, les informe de leurs droits et organise des activités psychosociales, notamment à visée éducative, afin de les accompagner lors de leur passage sur le littoral.

Nous souhaitons, à l'occasion de cette audition, poser certains constats sur ce volet du soutien aux MNA, étant donné que d'autres associations évoqueront les conditions de vie et l'accès aux soins. Le volet de soutien aux MNA, financé sur fonds propres, a ouvert à Dunkerque en 2021, à la suite d'une évaluation de terrain et sur la base du constat qu'aucune institution ou organisation ne s'occupait spécifiquement de ce public.

Entre 2023 et 2025, l'équipe a rencontré entre 500 et 900 MNA sur le littoral, y compris des filles de moins de 15 ans, à raison de quatre interventions d'une demi-journée par semaine – ce chiffre, naturellement, n'indique pas le nombre réel de jeunes, que l'équipe ne rencontre pas parce qu'ils sont totalement invisibilisés. Les demandes de mise à l'abri de ces jeunes, qui forment l'une de nos missions, n'aboutissent pas toutes en raison de la fréquente saturation de l'accueil provisoire d'urgence (APU).

Les MNA sur le littoral cumulent des vulnérabilités, du fait des conditions de vie particulièrement difficiles que les autres associations ont décrites, mais aussi parce qu'il s'agit d'enfants, et qu'à ce titre ils sont particulièrement exposés aux risques d'emprise, de violence et de traite d'êtres humains. En effet, les réseaux de passage deviennent leur seul recours lorsque la protection de l'enfance est défaillante. Cela les expose notamment à des dettes morales et des dettes pécuniaires envers des tiers, et leur immaturité en fait des cibles idéales pour des personnes malveillantes.

Les MNA sont souvent victimes de polyexploitation. Ils accomplissent fréquemment des tâches domestiques dans les campements, sont poussés à commettre des délits ou faire passer de la drogue. Évidemment, le risque d'exploitation sexuelle est fort, et d'autant plus invisibilisé que les équipes éducatives peinent à accéder à ces jeunes. Ces vulnérabilités sont exacerbées par la défaillance des dispositifs de protection de l'enfance et par l'invisibilisation des enfants.

Jusqu'à fin décembre 2025, la Croix-Rouge était la seule association à identifier ces jeunes et tenter de les raccrocher au droit commun. Depuis, une équipe d'une association mandatée par l'État intervient sur le littoral, mais elle manque de moyens. Elle est pilotée par la sous-préfecture et non par le conseil départemental, dans le périmètre d'action duquel figure pourtant la protection de l'enfance. Cette équipe ne se rend pas sur les lieux de vie, mais navigue seulement sur les points de distribution des associations. Elle est composée de trois postes, mais les personnes changent chaque jour, ce qui complique la création d'un lien de confiance pourtant crucial avec les jeunes. Elle répond surtout aux demandes de mise à l'abri, plus qu'elle ne les suscite, ainsi qu'aux demandes d'accompagnement des jeunes vers ces dispositifs de droit commun.

J'ai fait allusion à la saturation chronique de l'APU. Seulement cent places sont disponibles dans le département du Nord, mais en réalité seules vingt places sont dédiées à l'APU. La saturation est le motif le plus utilisé par le conseil départemental pour rejeter les demandes. En outre, le centre d'hébergement est situé à une heure quinze en voiture, ce qui, en l'absence de lieu dédié, complique le moment de l'attente avant l'intervention des travailleurs sociaux de l'association.

Nous avons également constaté que l'accès à l'APU était soumis à des conditions : la verbalisation du souhait de rester en France, la confiscation du téléphone et l'acceptation de la prise d'empreintes. Nous avons relevé aussi un manque de moyens, en particulier un manque de médiateurs interprètes ou de salariés formés à ce type de public pour créer l'adhésion à un projet de stabilisation en France. Enfin, nous observons une hiérarchisation des vulnérabilités, étant donné que, face à certains refus, des solutions adaptées sont finalement trouvées pour des personnes particulièrement vulnérables, notamment les filles et les moins de 15 ans.

M. Gaëtan Bourdin, directeur d'ECPAT France. Je ne reviendrai pas sur les éléments qui vous ont été présentés par les autres associations, avec une grande pudeur par rapport à la réalité que nous vivons. Je tiens à le souligner, parce qu'il est difficile de s'en tenir à un constat factuel et distancié lorsque l'on est confronté à des situations humaines aussi terribles.

ECPAT France est une association qui existe depuis 30 ans, et dont le mandat est la protection des enfants, de tous les enfants, face à l'exploitation sexuelle. Elle intervient dans l'océan Indien, en Afrique de l'Ouest et en France, autant de territoires où se présente la thématique de la migration, ce qui lui donne une vision d'ensemble des parcours. Lorsque des enfants arrivent à Calais, ils viennent d'effectuer un parcours long de milliers de kilomètres, de plusieurs mois, parfois de plusieurs années, qui les a marqués profondément. Nous estimons que 100 % de ces enfants ont été confrontés, directement ou indirectement, à l'exploitation sexuelle.

Notre méthode d'intervention nous commande de travailler à l'échelle des territoires, et non à une échelle ultralocale, et nous considérons que l'ensemble des acteurs d'un territoire doit se sentir concerné par le sort des enfants en mouvement. Cette problématique ne concerne pas uniquement les spécialistes de la protection de l'enfance, elle concerne les transporteurs, les hôteliers, la médecine, l'ensemble des métiers à l'échelle d'un territoire.

Lorsque nous avons commencé à intervenir à Calais, en 2021, nous avons constaté que très peu d'acteurs travaillaient auprès des MNA. Nous avons par conséquent effectué des maraudes pour aller vers ces enfants, qui forment la population la plus invisibilisée parmi les invisibles, et se dissimulent beaucoup pour se protéger vis-à-vis des communautés de migrants, des forces de police et des autres prédateurs qui pourraient les cibler. Ces enfants, nous les surnomons parfois des « enfants coffres-forts », tant ils ont l'habitude de se défendre face à leur environnement, de se retrancher.

Notre mandat n'est pas l'accompagnement social en général, mais l'exploitation sexuelle en particulier. Durant trois ans, notre équipe a été tiraillée par rapport à ce mandat, parce qu'elle n'ignorait pas que les enfants avaient besoin d'un accompagnement social global. Pourtant, la question de l'exploitation sexuelle doit être traitée de façon spécifique, et il était inévitable, pour elle, de se concentrer sur cette problématique. Mais sur le plan humain, je vous assure qu'il est difficile de se sentir impuissant à répondre à l'ensemble des besoins vitaux de ces enfants.

J'insiste sur ce point : la prise en charge de ces enfants requiert de renforcer les compétences de l'ensemble des acteurs à l'échelle d'un territoire, et non pas uniquement celles des ONG et des associations humanitaires de proximité. Nous sommes convaincus de la nécessité de renforcer leur capacité à identifier, comprendre, dialoguer avec ces enfants.

M. Guillaume Coron, responsable du service renforcement des capacités (ECPAT France). Les MNA en transit sont exposés à de nombreuses formes de violences et d'exploitation : des violences intercommunautaires, intracommunautaires, individuelles, collectives, des violences physiques, sexuelles et psychologiques.

En zone transfrontalière, ils sont particulièrement exposés aux risques d'instrumentalisation et d'exploitation par des réseaux de criminalité organisée multiples et protéiformes, liés au trafic illicite de migrants ou au trafic de stupéfiants. À cet égard, il convient de rappeler que, sur le plan juridique, l'éventuel consentement d'un mineur non accompagné à son exploitation, ou ce qui pourrait en prendre l'apparence, serait indifférent. De même, lorsqu'un mineur commet une infraction pénale dans le cadre de son exploitation, c'est bien en tant que victime d'un système d'exploitation qu'il doit être appréhendé, et non en tant qu'auteur d'un délit.

La vulnérabilité à l'exploitation augmente mécaniquement du fait des besoins auxquels ces jeunes sont confrontés, qu'il s'agisse de besoins qui leur sont propres, qui relèvent de la protection en dehors des dispositifs d'aide sociale à l'enfance, ou bien de la poursuite de parcours migratoires, mais aussi, parfois, de besoins pour le compte de tiers, par

exemple une assistance familiale ou le remboursement d'une dette de voyage. Dans ce contexte, les MNA sont des cibles privilégiées pour les exploitants, pour lesquels ils représentent une main-d'œuvre servile, malléable et bon marché.

Il importe également de souligner que les modalités de gestion sécuritaire des frontières sur le littoral nord de la France, comme dans d'autres régions du monde, constituent un facteur de majoration des risques d'exploitation des MNA, de traite des êtres humains et d'exploitation sexuelle. Le renforcement des contrôles policiers, la multiplication des dispositifs de surveillance, la mise en place d'obstacles physiques, rendent les frontières plus dangereuses, les passages plus coûteux et les jeunes plus dépendants des réseaux de trafic illicite de migrants. Les MNA sont susceptibles d'être les clients de ces réseaux mais aussi, régulièrement, leurs exécutants. Ils n'en restent pas moins les victimes de ces réseaux.

Les MNA en transit sont des mineurs en danger à Calais et sur le littoral, tout au long de la frontière franco-britannique. Ils méritent d'être considérés comme tels, même si, pour de multiples raisons, la plupart ne souhaitent pas ou ne souhaitent plus s'établir en France. La situation de transit renforce leur vulnérabilité puisqu'elle façonne leur rapport et leur relation aux services de protection, souvent caractérisés par la méfiance, l'évitement et l'auto-invisibilisation.

M. Nathanaël Caillaux, chargé d'action et de plaidoyer accueil et droit des étrangers au niveau national (Secours catholique). Le Secours catholique est une association de lutte contre la pauvreté, l'exclusion, et les causes de pauvreté. C'est à la lumière de ce projet associatif que des bénévoles de l'équipe locale de Calais et de la délégation du Pas-de-Calais s'impliquent depuis plus de vingt ans auprès des personnes en exil.

Nos activités ont évolué en fonction du contexte, des besoins des personnes, de l'action de nos partenaires associatifs et de notre compréhension de plus en plus fine des enjeux. Dès 2009, nous avons ouvert un accueil de jour qui est aujourd'hui le seul lieu physique recevant de manière inconditionnelle les personnes sur le littoral. Ce lieu permet d'abord de répondre aux besoins essentiels, mais il assure également les conditions d'un repos, d'un répit pour échapper au quotidien décrit devant vous par nos collègues associatifs.

L'accueil de jour permet également aux personnes d'accéder à de l'information sur leurs droits, et de réfléchir à leur projet. Réfléchir à son projet requiert du repos, et dans ce lieu nous nous efforçons de leur offrir. Nous accompagnons également ces personnes, lorsqu'elles le souhaitent, dans leur accès aux droits et particulièrement dans l'accès à l'asile en France. L'accueil de jour rend également possible le repérage des personnes les plus vulnérables et leur orientation.

Le travail que nous menons au sein de l'accueil de jour n'aurait pas la même ampleur sans la participation de partenaires associatifs ici représentés, mais aussi de partenaires associatifs mandatés par l'État qui utilisent notre local pour mener une partie de leurs activités. Pour donner un ordre de grandeur, nous accueillons entre 500 et 800 personnes au cours de chacun des trois après-midi par semaine où l'accueil de jour est ouvert.

Hors de l'accueil de jour, nous effectuons des maraudes sur les lieux de vie. Nous offrons un thé, un café, de quoi recharger son téléphone portable, et ce moment est l'occasion, à nouveau, d'informer les personnes sur leurs droits. Enfin, nous menons de nombreuses actions de sensibilisation dans la ville de Calais, pour favoriser le vivre-ensemble et la compréhension mutuelle.

Les actions du Secours catholique sont pensées et mises en œuvre par des bénévoles. Notre équipe est certes composée de quelques salariés, mais en tout près d'une centaine de bénévoles, vivant pour la plupart à Calais et dans l'agglomération calaisienne, font vivre le projet au quotidien.

Mme Léa Biteau, responsable personnes exilées littoral Nord (Secours catholique). En complément du panorama présenté par mes collègues des autres associations, j'aimerais attirer votre attention sur les conditions de vie spécifiques des femmes et des enfants, telles que nous les observons dans notre espace d'accueil de jour en non-mixité.

Le nombre de femmes et d'enfants présents sur le littoral Nord connaît depuis deux ans une augmentation que l'on peut qualifier de structurelle. L'association Refugee Women's Center, que je ne saurais trop vous conseiller d'auditionner, car elle a une très bonne connaissance des problématiques des femmes sur le littoral, indique que ce nombre a quasiment doublé entre 2024, où étaient recensés 3 208 femmes et 2 969 enfants, et 2025, où 6 137 femmes et 6 726 enfants ont été rencontrés. Nous constatons nous-même cette augmentation dans notre accueil de jour, sans ignorer que nous sommes loin de rencontrer toutes les femmes et tous les enfants, puisque les dispositifs d'aller-vers sont sous-dimensionnés et que les femmes sont largement sous-représentées dans les lieux de distribution sur les campements.

À l'image de toutes les personnes exilées, et plus encore, les femmes adoptent une stratégie d'invisibilisation. En l'absence d'espaces sécurisés et adaptés, et face aux difficultés d'accès aux mises à l'abri, elles errent et se trouvent ainsi davantage vulnérabilisées dans le contexte du littoral, confrontées à des difficultés d'accès à l'hygiène et aux soins de santé sexuelle et reproductive, à la précarité menstruelle, à l'insécurité. Leur exposition aux violences, aux mécanismes d'emprise et aux réseaux d'exploitation s'en trouve accrue. Nous observons également des intentions ou la mise en place effective de stratégies de survie telles que la prostitution.

J'aimerais citer, pour illustrer la nécessité de disposer de lieux de repère, le cas de cette maman qui, un jour d'août 2024, est arrivée dans notre accueil de jour avec son bébé de dix mois, mort, dans sa poussette. En errance, elle ne savait pas où aller ni vers qui se tourner. Des tragédies telles que celle-ci, nous n'en voyons pas tous les jours, mais elles sont nombreuses. Hier encore, nous avons accueilli une famille trempée de la tête aux pieds qui, selon ses dires, avait été déposée devant le commissariat de police, très choquée après une tentative de passage ratée.

J'aimerais aussi dire quelques mots sur la condition des enfants. L'association Project Play a publié en 2024 un rapport sur l'augmentation des violences à l'encontre des enfants exilés. Les témoignages recueillis sont poignants. Voir des enfants de 4, 5 ou 6 ans déprimés, qui ne rient plus, qui ne jouent plus, est terrible.

Le droit au logement est un droit fondamental, indissociable de la dignité humaine. Or le principe d'inconditionnalité de l'hébergement n'est pas respecté pour les personnes exilées. L'hébergement d'urgence est largement insuffisant et saturé. Dans le Calais, les femmes et les familles primo-arrivantes peuvent être mises à l'abri par le service intégré d'accueil et d'orientation (SIAO), mais pour une seule nuit. Depuis plus de deux ans, pas un seul homme seul n'a été accepté au 115, hormis ceux qui disposent d'un titre de séjour. Dans le Dunkerquois, les services du 115 sont absolument inaccessibles aux personnes exilées, y compris celles qui se trouvent en situation de grande vulnérabilité, par exemple les personnes âgées rencontrant des problèmes de santé physique ou en grande détresse psychique.

Nous nous efforçons d'orienter un maximum de personnes vers les CAES, qui constituent la pierre angulaire du narratif étatique sur la prise en charge humanitaire. Si les familles nucléaires sont acceptées dans les CAES du Calaisais, en revanche les hommes seuls sont régulièrement refusés : nous avons recensé 397 refus de mi-novembre 2025 à début février 2026. En outre, les CAES ne sont pas adaptés aux besoins et aux vulnérabilités spécifiques du contexte du littoral, c'est-à-dire les problèmes physiques liés à une situation de rue ou à une tentative de passage, les inadaptabilités aux collectifs, les problèmes de santé mentale ou de violence qui supposent une prise en charge médico-sociale, les démarches à entreprendre lorsque l'on a perdu un proche ou lorsqu'une personne a disparu.

Nous éprouvons également de grandes difficultés à délivrer les bonnes informations aux personnes, parce que les informations manquent sur le fonctionnement des CAES, sur les modalités de séjour, mais aussi sur l'accompagnement et sur l'accès à l'asile. Nous constatons une rupture dans l'accompagnement des personnes, et nous sommes contraints de travailler dans l'urgence, en priorisant les cas les plus difficiles. Même pour eux, nous peinons à trouver des solutions et nous avons très souvent le sentiment de nous trouver démunis, face à un mur.

Cette situation génère beaucoup d'errance, et l'errance favorise le développement de problèmes de santé mentale incompatibles avec le cadre du socle humanitaire. L'année dernière, un homme a survécu à un naufrage, mais il a perdu son fils. L'identification du corps a pris beaucoup de temps. Cet homme était en grande détresse, désorienté et traumatisé, et présentait par conséquent un profil très peu compatible avec les CAES. Nous avons alerté les pouvoirs publics pour trouver une solution et mettre en place un accompagnement adapté dans un CAES. N'ayant jamais obtenu de réponse, nous avons dû nous tourner vers des solutions citoyennes.

Nous continuerons à marteler l'importance des espaces de mise à l'abri, d'hébergement, mais aussi d'accueil de jour, à la fois pour répondre aux besoins essentiels à visée humanitaire, mais aussi pour identifier les personnes les plus vulnérables, pour sortir les personnes de la survie et créer les conditions de réflexion sur leur projet.

M. Nathanaël Caillaux (Secours catholique). On entend régulièrement cette question : pourquoi ces personnes ne demandent-elles pas l'asile en France ? Sur le littoral, on rencontre des personnes qui, pour un grand nombre, pourraient obtenir une protection internationale. D'après le dernier rapport du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), publié en 2025, les nationalités les plus représentées sur le littoral sont les nationalités soudanaise, érythréenne, afghane et somalienne, qui comptaient cette année-là parmi les plus protégées par l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra), avec des taux de protection de 73 % pour les Soudanais, 80 % pour les Érythréens, 79 % pour les Afghans, et 72 % pour les Somaliens.

Constatant la présence de populations devant être protégées en vertu des règles internationales, les pouvoirs publics ont pris l'initiative, en juin 2009, d'ouvrir un guichet d'accès à la demande d'asile à Calais. L'existence de ce guichet a permis au Secours catholique et à une autre association, France Terre d'asile, de mettre en place des dispositifs d'accès à l'information sur les droits et plus particulièrement sur le droit de demander l'asile. Le guichet permettait de prévenir les ruptures entre l'information donnée à une personne et l'éventuel accompagnement vers la demande d'asile dans le cas où la personne changeait de projet migratoire. Entre 2009 et 2016, date de la fermeture du guichet, le Secours catholique et France Terre d'asile ont ainsi accompagné plusieurs centaines de personnes vers la demande d'asile.

Le guichet a été fermé en 2016, dans la foulée de l'expulsion du bidonville de Calais, parce qu'il a été considéré par les autorités de l'époque comme un point de fixation, à l'image

de l'ensemble des lieux d'accès aux droits. Mais après l'expulsion du bidonville, les personnes sont revenues, d'autres sont arrivées, et nous avons continué notre action d'information au sein de notre accueil de jour et lors des maraudes sur les lieux de vie.

Dans un contexte où les lieux de vie sont évacués toutes les 48 heures, et où l'accès aux services élémentaires est difficile, les conditions permettant aux personnes de réfléchir à la suite de leur parcours ou, pour certaines, à un changement de leur projet migratoire, ne sont absolument pas réunies. Malgré tout, lorsque certaines de ces personnes décident de demander l'asile en France, l'éloignement de la structure de premier accueil des demandeurs d'asile (Spada) et du guichet unique de demande d'asile (Guda), qui se trouvent aujourd'hui à Lille, constitue une entrave majeure à la possibilité de déposer une demande d'asile en France.

Durant de longues années, déposer une demande supposait dans un premier temps de prendre un rendez-vous téléphonique à la Spada avant de s'y rendre, ce qui formait déjà un premier obstacle souvent infranchissable. Après un long plaidoyer des associations auprès de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) et de la préfecture, cette modalité de prise de rendez-vous a disparu. En revanche, les personnes sont toujours contraintes de se rendre à Lille, entre deux et quatre fois, avant que leur demande d'asile soit effectivement enregistrée. Or les personnes ne disposent pas des ressources requises par l'achat d'un billet de train. En outre, elles risquent une interpellation puisqu'elles sont dépourvues de titre de séjour. À la faveur d'une d'observation conduite durant dix jours du mois de décembre 2025, nous avons relevé qu'au moins 198 personnes souhaitant se rendre à Lille ont été refoulées à la gare de Calais. Entre octobre 2025 et février 2026, nous avons envoyé 136 messages pour obtenir un nouveau rendez-vous à la Spada pour des personnes n'ayant pas été en mesure de s'y rendre.

Lorsqu'une personne fait le choix d'engager des démarches en France, rien n'est fait pour lui faciliter la tâche, et le règlement Dublin constitue un obstacle supplémentaire. La très grande majorité des personnes que nous accompagnons vers la demande d'asile sont ainsi « dublinées », et contraintes, dès lors qu'elles ont effectué leur première démarche de demande d'asile, d'attendre entre huit et vingt-deux mois avant que leur demande soit traitée par la France. À ce propos, nous réitérons notre demande d'un moratoire sur le règlement Dublin si l'on souhaite réellement inciter les personnes à demander l'asile en France. Je rappelle qu'à l'époque de l'expulsion du bidonville de Calais, le ministère de l'intérieur avait d'ailleurs demandé aux préfetures de ne pas appliquer ce règlement.

Les autorités françaises affirment régulièrement que les démarches d'accès aux droits en France constituent la solution. Nous considérons pour notre part qu'il ne s'agit pas de la solution unique, mais certainement d'un petit morceau de solution. Mais pour cela, il est indispensable que l'accès à la demande d'asile soit facilité, et que les conditions permettant aux personnes de prendre le temps de réfléchir à leur projet migratoire soient réunies. La politique du « zéro point de fixation » et la destruction systématique des lieux de vie rendent cela impossible. Il faut absolument qu'elles cessent.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie pour ces propos introductifs. Avant de céder la parole à Mme la rapporteure, j'aimerais vous poser brièvement trois questions : quels sont les premiers retours sur le terrain de l'expérimentation du « one in, one out », lancée en 2025 dans le cadre de l'accord franco-britannique visant à prévenir les traversées périlleuses ? Comment s'organise concrètement l'identification des mineurs sur le terrain ? Les mineurs que vous rencontrez sont-ils absolument isolés, ou bien certains ont-ils des liens avec des membres de leur famille au Royaume-Uni ?

Mme Léa Biteau (Secours catholique). Le dispositif « one in, one out » n'a pas entraîné une baisse de fréquentation dans notre accueil de jour. Au contraire, au cours du deuxième semestre de l'année 2025, nous avons reçu un nombre record de personnes. Cette expérimentation touche environ 350 personnes : une goutte d'eau par rapport aux 41 000 personnes qui ont traversé la Manche sur de petits bateaux. Nous constatons également une absence d'informations sur cette voie sûre et légale, faute d'acteurs mandatés dans le Nord présents sur le terrain. À notre connaissance, une association est mandatée, mais elle se trouve à Paris, ce qui nous interroge. Les informations dissuasives, elles, ne manquent pas. Les personnes en exil sont en demande d'informations, mais les seules informations diffusées se rapportent au risque de transfert, et non à la voie sûre et légale. Elles prennent la forme de panneaux installés sur les plages, avertissant que tout passage illégal vers l'Angleterre expose au risque d'un transfert.

Mme Diane Léon (Médecins du monde). D'après les chiffres du ministère de l'intérieur transmis à l'Agence France-Presse le 18 février, 367 personnes avaient été admises au Royaume-Uni et 305 expulsées vers la France. Selon les témoignages que nous avons pu recueillir, des personnes sont choisies au hasard à l'arrivée des bateaux, à raison de deux personnes par bateau, puis sont placées dans des centres en attendant leur transfert vers la France. Sur le seul mois de février, qui n'est pas terminé, nous avons rencontré dans nos cliniques mobiles quatre personnes qui avaient été renvoyées dans le cadre de l'accord et qui étaient de retour sur le littoral pour tenter à nouveau le passage. Cela illustre l'inefficacité totale de cet accord, qui n'engendre qu'une prise de risque accrue pour les personnes, puisqu'elles tenteront à nouveau de traverser la Manche sur de petites embarcations.

M. Benoît Olry (Croix-Rouge). Certaines personnes rencontrées par les équipes de la Croix-Rouge se posent des questions relatives au fonctionnement de cet accord et au risque de renvoi en France après une traversée. La création d'une voie légale constitue un développement positif, mais les critères de sélection et la priorisation de certaines demandes, notamment du côté anglais, demeurent incomprises des personnes concernées.

En outre, il est indispensable de fournir des documents d'identité au format papier pour être éligible à cette voie légale. Cela constitue un frein pour des personnes qui en sont souvent dépourvues. Le processus implique également de prendre un train pour Paris et de donner ses empreintes aux services du Home Office britannique, ce qui peut s'avérer dissuasif pour certains. Enfin, il est difficile pour certaines familles de formuler des demandes conjointes, puisqu'il est impératif de remplir des formulaires pour chacun des membres d'une même famille.

Mme Paloma Paraire (Croix-Rouge). L'identification des MNA réclame avant tout de créer un climat de confiance. Nous nous appuyons pour cela sur des tactiques développées à la faveur de notre expérience du terrain. L'objectif consiste à isoler les MNA des adultes susceptibles d'appartenir à un réseau de passage qui gravitent autour d'eux, et leur parler pour aller, ensuite, vers une déclaration de minorité. À cet égard, l'aller-vers et le dialogue sont nécessaires. Ils sont plus difficiles sur les sites de distribution des associations, car il y a beaucoup de monde, beaucoup d'animation, et une forte présence des réseaux de passage. C'est la raison pour laquelle nous préférons nous rendre directement sur les lieux de vie, car nous y trouvons davantage les conditions d'une forme de confidentialité avec ces jeunes qui ne se manifestent pas spontanément auprès des associations. Les associations sur le terrain nous aident parfois à entrer en contact avec des mineurs non accompagnés qui sont d'accord pour nous donner leur numéro de téléphone. Mais nos moyens sont très limités, avec seulement trois intervenants pour un secteur géographique où vivent de très nombreux MNA.

Quant à savoir si ces mineurs sont absolument isolés ou bien s'ils ont de la famille en Grande-Bretagne, je n'ai pas d'éléments chiffrés à fournir, mais je rappelle que les parcours et les motivations de chacun sont très différents. Certains adolescents ont des proches au Royaume-Uni, une tante à Manchester, un frère dans une autre ville. D'autres souhaitent simplement rejoindre leur communauté en Angleterre ou vivre dans un pays anglophone.

Mme Camille Niel (Médecins sans frontières). Derrière la question des liens familiaux en Grande-Bretagne pointe l'enjeu de la fin du regroupement familial, et l'absence, dans le cadre du dispositif « one in, one out » de toute possibilité pour les mineurs de demander un accès légal au Royaume-Uni. Ceci constitue un sujet de forte préoccupation, notamment à l'égard des messages que nos équipes sont susceptibles de délivrer aux jeunes à propos de leur parcours migratoire. Je crois que vous auditionnerez bientôt l'association Safe Passage : elle sera certainement en mesure de présenter des chiffres sur les dégâts causés par cette absence de voie sûre et légale pour les mineurs.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Lors de mes visites sur le littoral, mais aussi en écoutant régulièrement les associations, j'ai l'impression que les associatifs non mandatés par l'État sont en première ligne pour s'assurer du respect des conventions sur le respect des droits humains. Combien de bénévoles d'associations non mandatées sont-ils présents dans le territoire concerné par les accords du Touquet ? Combien d'acteurs mandatés par l'État interviennent pour répondre aux besoins des personnes exilées, en matière de santé et d'accès aux droits, c'est-à-dire le versant humanité du mot d'ordre « humanité et fermeté », régulièrement employé dans des discours politiques, notamment ceux de divers ministres de l'intérieur ? J'ai pu le constater sur le terrain : les associatifs, la plupart du temps bénévoles, assurent difficilement ces missions, parfois au détriment de leur propre santé et de leur santé mentale, tant ils prennent cette réalité, si je puis dire, de plein fouet au quotidien.

Par ailleurs, l'Observatoire des libertés associatives, dans un rapport publié en novembre 2024, a répertorié et documenté de nombreuses entraves juridiques et policières au travail des associations. Pourriez-vous préciser en quoi consistent, très concrètement, ces entraves ? Comment se comportent les forces de l'ordre vis-à-vis des associatifs ?

Mme Diane Léon (Médecins du monde). Nous pourrions vous adresser par écrit des éléments statistiques relatifs à la cartographie des bénévoles impliqués sur le littoral. Il est certain qu'ils se comptent en centaines, et une part importante de ces bénévoles sont des personnes vivant à proximité. Médecins du monde compte dans la région plus de quarante bénévoles engagées de longue date.

Les associations, de fait, fournissent la part la plus importante de la réponse aux besoins fondamentaux des personnes, notamment à Dunkerque où, jusqu'au mois de décembre 2025, l'État ne faisait rien. Il s'est contenté d'installer deux points d'eau que les autorités elles-mêmes appellent des « abreuvoirs ». Les associations jouent également un rôle pour assurer une paix sociale.

Concernant les soins, Médecins du monde a effectué 840 consultations en 2023, 1 653 consultations en 2024, et 2 852 consultations en 2025. Notre volume opérationnel est désormais très important, alors que les services de soins de droit commun ne sont pas adaptés aux besoins propres à ce territoire.

Comme je l'ai indiqué, la Pass de Dunkerque est située à plus de 12 kilomètres des lieux de vie. Les personnes craignent de se rendre à l'hôpital à cause des contrôles au faciès auxquels la police procède aux arrêts de bus – si tant est qu'une personne malade puisse marcher 40 minutes pour atteindre un arrêt de bus. En 2025, nos bénévoles ont accompagné

plus de 1 097 personnes vers les services de soins. D'après les chiffres transmis par l'hôpital de Dunkerque, cela représente plus de 92 % de leurs consultations. Sans l'investissement des équipes bénévoles de Médecins du monde, les personnes exilées n'auraient pas recours aux soins de droit commun sur le littoral. C'est un constat partagé par les personnels hospitaliers. Lorsque nous avons annoncé, il y a quelques semaines, que nous allions peut-être devoir réduire notre activité opérationnelle parce que nos bénévoles sont épuisés, la Pass nous a dit que, sans nous, elle n'aurait plus de patients. À cet égard, j'espère que les personnels hospitaliers auront l'occasion de s'exprimer devant vous, ainsi que l'agence régionale de santé (ARS), qui semble ne pas se préoccuper de la situation en dépit de nos alertes et de nos sollicitations.

Que l'accès aux soins repose uniquement sur les associations est d'autant plus problématique que nous sommes dans une dynamique de non-substitution. En effet, des soins de santé primaire prodigués dans une clinique mobile ne remplacent pas, malgré toute la bonne volonté du monde, l'accès au plateau technique d'un centre hospitalier. Et le nombre de personnes présentant des pathologies chroniques ou des pathologies qui ne relèvent pas d'une action associative, ne cesse d'augmenter.

Médecins du monde a contribué au rapport de l'Observatoire des libertés associatives. Les entraves qui y sont mentionnées sont parfois très concrètes, parfois très insidieuses. Elles consistent, par exemple, à labourer un terrain après une expulsion, à monter des murs de béton, à installer des barbelés, et ainsi empêcher l'action des associations dans un cadre serein. Dans le Dunkerquois, les interventions dans nos cliniques mobiles se font les pieds dans la boue, dans des conditions sanitaires inqualifiables. Nous avons de nombreuses photos qui le prouvent.

Lorsque nous devons faire appel à un moyen d'évacuation pour des patients, il faut compter avec la police, qui accompagne systématiquement les moyens de secours. La police met la pression sur les équipes soignantes, menace constamment de verbaliser, et passe outre le principe du secret médical en exigeant de connaître l'identité du patient et les raisons pour lesquelles il doit être évacué, ce qui retarde d'autant la prise en soins. Il y a dix jours, un homme est décédé sur le campement de Loon-Plage des suites d'un accident vasculaire cérébral, car les secours ont tardé à intervenir.

Dr. Jean-François Corty (Médecins du monde). J'ajoute que ces entraves sont constatées ailleurs en France, dans le Briançonnais ou à Menton. Dans la rhétorique « humanité et fermeté » qui revient régulièrement dans le discours politique, ce sont de fait les associations qui s'occupent de l'humanité, quand l'État, lui, se charge de la fermeté. Et cela, j'insiste, quelle que soit la couleur politique des gouvernements.

Dans ce contexte, depuis 2010-2012, voire depuis la fermeture du camp de Sangatte en 2002, les associations locales et internationales telles que Médecins du monde ou Médecins sans frontières ont été obligées de développer des standards opérationnels similaires à ceux qui sont développés habituellement dans les zones de guerre. Les associations distribuent de l'eau et de la nourriture, proposent des soins dans un pays qui se trouve être classé entre la cinquième et la dixième puissance économique mondiale, qui est signataire de nombreux traités et conventions, et qui est en paix.

Nos bénévoles, qui ne coûtent pas cher à l'État et qui lui sont bien utiles, de même que nos salariés, sont exposés à un niveau de violence tel qu'il nous oblige à mettre en place des dispositifs d'accompagnement psychologique. Ils subissent également une forte pression. Certes le délit de solidarité constitue aujourd'hui une plus faible menace, mais le contexte politique et juridique n'est pas favorable aux associations qui défendent les droits

fondamentaux des êtres humains. Il leur est reproché d'être potentiellement les complices des passeurs, voire des criminels, et cela ne facilite pas le déploiement d'opérations que l'État devrait prendre à son compte.

En termes de libertés associatives, il convient de rappeler que, pour la plupart d'entre nous, nos associations fonctionnent sur fonds propres. Cependant nous évoluons dans un contexte national où il est de moins en moins question de financer des organisations susceptibles d'émettre des avis et de porter des jugements sur des politiques publiques – ce qui est tout de même assez contraire à l'esprit de notre République. Nous obtenons moins de financements, et c'est autant d'argent en moins à consacrer à des situations aussi graves que celle en cours dans le Calaisis et sur le littoral Nord.

Les pressions et entraves se déclinent à différents niveaux et sous différentes formes. Il s'agit d'accentuer les difficultés opérationnelles, de délégitimer les acteurs de terrain ou de ne pas respecter le secret médical. Sur le plan des financements, certains préfets assument désormais de ne plus accorder de financements à des associations qui se permettent d'exercer un regard critique sur les politiques publiques, ce qui est absolument terrifiant si l'on se projette dans l'hypothèse de politiques gouvernementales plus radicales.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous sommes très intéressés par une cartographie des moyens humains déployés sur le littoral, mais aussi par des données sur les moyens financiers engagés par les associations.

M. le président Sébastien Huyghe. Nous en venons à présent aux questions des députés. Compte tenu du temps qu'il nous reste et du nombre d'intervenants, je vous demande, chers collègues, de poser vos questions les uns à la suite des autres, en tâchant d'être concis.

M. Marc de Fleurian (RN). Je suis député Rassemblement national du Calaisis, mais j'imagine que vous m'aviez déjà bien identifié. J'aimerais adresser des questions à chaque association, mais libre aux autres d'y répondre si elles le jugent utile.

L'Auberge des migrants, par la voix de sa représentante, a fait état d'arrestations arbitraires et de sabotages policiers. D'autres associations ont parlé d'une présence policière perçue comme prédatrice, et certains ont fait état de l'accompagnement systématique des services de secours par les forces de l'ordre. Disposez-vous d'éléments chiffrés à propos des suites judiciaires données aux signalements que vous évoquez ? Cela permettrait de caractériser cette violence policière, voire cette « prédation » policière comme elle a pu être nommée, et d'en apprécier le caractère systémique.

Médecins du monde a évoqué le camp de Grande-Synthe installé par le maire écologiste de la ville, Damien Carême. Pourriez-vous rappeler comment s'est terminé l'histoire de ce camp ? Il me semble qu'il a fini ravagé par un grand incendie. Par ailleurs, pourriez-vous évoquer les violences par armes à feu entre communautés mafieuses qui se produisent fréquemment dans le Dunkerquois ?

Le Secours catholique a insisté sur la nécessité de l'accueil de jour qu'il a mis en place. Pourriez-vous confirmer que cet accueil de jour, dont vous estimez qu'il est indispensable à la survie des clandestins qui en profitent, ou plutôt qui y ont recours, c'est le bon terme, est ouvert trois après-midi par semaine ? Comment justifiez-vous du caractère indispensable à la survie d'un espace uniquement ouvert trois après-midi par semaine ?

La Croix-Rouge a parlé, de manière indistincte, de mineurs et d'enfants. Comment faites-vous la distinction entre les enfants de 13 ans et les mineurs de moins de 18 ans ?

L'ECPAT, quant à elle, a fait allusion à des pratiques sexuelles prédatrices. Quelles politiques mettez-vous en œuvre pour lutter contre l'importation de pratiques prédatrices par les communautés migrantes ? Je pense au *bacha bazi* afghan, mais aussi à l'excision.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Je suis député d'une circonscription du Nord, entre Dunkerque et Lille, très proche de vos territoires d'intervention, et j'ai été maire de Steenvoorde, qui accueille l'association Terre d'errance.

Madame Niel, vous avez dit que Médecins du monde considérait le littoral comme le territoire où les traitements étaient les plus brutaux en France. Est-ce, selon vous, lié au fait que le littoral des Hauts-de-France constitue le dernier arrêt des migrants avant le Royaume-Uni ? Est-ce que cela justifie ou explique en partie ce que vous dénoncez ?

La Croix-Rouge peut-elle expliquer en quoi afficher une minorité d'âge représente un intérêt ? En d'autres termes, existe-t-il un avantage spécifique à cacher la réalité de son état civil et à se faire passer pour mineur ?

Le Secours catholique a dénoncé, à juste titre selon moi, la localisation de la Spada et du Guda à Lille. A-t-il été demandé d'installer un point de demande d'asile à Calais, Dunkerque ou sur le littoral ?

Mme Gabrielle Cathala (LFI-NFP). Permettez-moi avant tout de rappeler à mon collègue d'extrême droite que la Convention internationale des droits de l'enfant définit l'enfant comme « tout être humain âgé de moins de 18 ans, sauf si la majorité est atteinte plus tôt en vertu de la législation qui lui est applicable ». C'est d'ailleurs pour cela que l'on parle en France de juge des enfants : parce qu'il s'occupe d'individus de moins de 18 ans. Cette convention date de 1989, monsieur de Fleurian, il serait temps de vous mettre à jour.

J'aimerais revenir sur les entraves à l'action des associations, les pressions qu'elles subissent, les procédures bâillon. Nous avons reçu des associations dans le cadre de la production d'un rapport sur les entraves à leur action aux frontières franco-italienne et franco-britannique. Je me demande si, dans l'époque préfasciste dans laquelle nous vivons, vous observiez une augmentation des poursuites, des intimidations, des recours aux infractions telles que l'outrage, des contrôles d'identité, des entraves à la liberté de manifester, et de la présence policière en général. Le cas échéant, des procédures judiciaires ont-elles été engagées ?

Mme Stella Dupont (NI). J'occupais précédemment le poste de rapporteure spéciale pour la commission des finances de la mission *Immigration, asile et intégration* et, à ce titre, je me suis rendue à de nombreuses reprises dans le Calaisais et le Dunkerquois. J'ai parcouru le chemin qu'empruntent les migrants pour se rendre au Spada, au Guda ou à la Pass. J'avoue que je suis...

[Mme Dupont s'interrompt].

M. le président Sébastien Huyghe. Je propose que nous passions à la question de Mme Simonnet, et puis nous reviendrons vers vous, madame Dupont.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). J'ai eu l'occasion de rencontrer certains d'entre vous lors d'un déplacement dans le Calaisais-Dunkerquois, et j'étais venue aussi auparavant à

la jungle de Calais. À Paris, je m'engage dans la lutte contre la crise des conditions de l'accueil, ou plutôt contre l'absence totale d'accueil digne.

Vous avez parfaitement montré que les problématiques auxquelles vous êtes confrontés ne relèvent pas simplement des manquements de l'État vis-à-vis de ses obligations, qui à eux seuls sont extrêmement graves puisqu'ils vous conduisent à mettre en place des modalités opérationnelles propres aux pays en guerre. Vous avez également montré que les entraves à votre action, et la stratégie de maltraitance et de harcèlement de la police, constituent une stratégie politique de dissuasion. Il ne s'agit donc pas seulement du caractère insuffisant, voire inopérant, des dispositifs d'accueil, mais bien d'une stratégie d'entrave et de maltraitance.

On a pu observer dans la politique de harcèlement à l'époque de la jungle de Calais, des connexions entre la police et des groupes d'extrême droite, et assister à des opérations où l'on ne savait pas si les intervenants étaient des policiers en civil, agissant dans le cadre de leurs fonctions, ou bien s'il s'agissait de milices d'extrême droite comptant parmi leurs membres des policiers en civil, agissant hors service. Êtes-vous encore confrontés à des violences de groupuscules d'extrême droite ? Comment organisez-vous le recensement de ces violences policières ?

Enfin, on ne peut aider les autres si l'on ne gère pas ce que l'on subit soi-même. Dès lors, étant donné le caractère extrêmement éprouvant de ce que vous vivez sur place, étant donné tout ce que – vous me pardonnerez l'expression, mais je n'en ai pas d'autre – vous prenez en pleine gueule, quel suivi psychologique parvenez-vous à mettre en place pour les associatifs ? L'ARS, sur ce plan comme sur les autres, est-elle aux abonnés absents ?

M. le président Sébastien Huyghe. Je reviens à vous, madame Dupont, afin que vous posiez votre question.

Mme Stella Dupont (NI). Pardonnez-moi, j'ai été prise par l'émotion, mais n'étant pas retournée depuis quelques années en ces lieux où je me suis rendue à de nombreuses reprises, j'ai vraiment le sentiment, en vous écoutant ce matin, que rien ne change en définitive. Aussi, j'aimerais simplement vous demander quels constats vous tirez, sur la longue durée, à propos des conséquences concrètes des politiques mises en œuvre. Quelles perspectives donnez-vous à votre action, compte tenu des nombreux éléments qui la freinent ?

M. le président Sébastien Huyghe. Mesdames et messieurs, il nous reste seulement dix minutes. Je vous demande par conséquent d'apporter des réponses brèves, étant entendu que vous pourrez les compléter par écrit ultérieurement.

M. Nathanaël Caillaux (Secours catholique). Notre accueil de jour est en effet ouvert trois après-midi par semaine, quatre après-midi par semaine pour l'accueil spécifique des femmes. Ce lieu est tenu quasi exclusivement par des bénévoles, et nous veillons à recevoir les personnes de la manière la plus digne possible. Nous ne recevons aucun soutien public pour faire fonctionner ce lieu, et d'ailleurs nous n'en demandons pas. Ce que nous souhaitons, en revanche, c'est que l'État ouvre des lieux similaires.

Depuis trente ans, le Secours catholique et toutes les autres associations présentes sur le littoral ne font que pallier les carences de l'État. Nous ne cessons de mettre l'État face à ses responsabilités, nous adressons des courriers, nous interpellons très régulièrement les autorités aux niveaux sous-préfectoral et préfectoral, mais l'État n'est pas disposé à entamer un dialogue, à avancer main dans la main pour améliorer la situation des personnes sur le terrain.

La seule politique publique menée avec constance depuis trente ans consiste à éloigner les personnes du littoral. Mais les personnes restent sur le littoral, et parce que nous, associations, sommes pragmatiques et réalistes, nous agissons auprès d'elles. La perspective qui se dessine est celle d'une fuite en avant sécuritaire et répressive des politiques publiques. Nous réclamons un changement de paradigme, parce que, de fait, ces trente ans de politique d'inhospitalité se soldent par un échec. Des milliers de personnes vivent sur le littoral, quarante mille personnes sont passées en Grande-Bretagne cette année. Il est temps de se rendre à l'évidence : cette politique ne fonctionne pas, et il est grand temps de passer enfin à une politique d'hospitalité.

Lorsque l'on demande à l'État d'agir, il agit parfois, c'est vrai, mais uniquement lorsque nous allons au contentieux devant le tribunal administratif, et que nous obtenons gain de cause. Mais nous n'obtenons que des solutions provisoires. En 2017, par exemple, nous avons obtenu quelques toilettes, quelques douches, mais ces toilettes et ces douches étaient installées sur des caravanes roulantes au nom de la politique du « zéro point de fixation ».

Mme Léa Biteau (Secours catholique). Nous avons parlé des entraves administratives et policières, mais j'aimerais également évoquer les entraves discursives à notre travail. Nos actions sont régulièrement discréditées par un large spectre politico-médiatique. Nous avons entendu Natacha Bouchart, maire de Calais, établir depuis un plateau de télévision une sorte de responsabilité commune des associations et des réseaux de passeurs. Pour nous, pour nos bénévoles, une telle affirmation est extrêmement violente.

S'engager auprès des personnes exilées réclame beaucoup de force. Certains bénévoles dissimulent leur engagement, parce qu'aujourd'hui il est vu comme une activité radicale, voire illégale. Faire reconnaître cet engagement est l'un des combats que nous menons à travers des actions de sensibilisation et différents projets.

Mme Camille Niel (Médecins sans frontières). Les violences sur la frontière franco-britannique sont intrinsèques à la politique d'externalisation de la frontière. La logique de l'Angleterre vis-à-vis de la France, qui est analogue à celle de l'Union européenne vis-à-vis de la Libye, contient les germes de la violence puisqu'elle est parfaitement contradictoire : on fait tout pour rendre la vie impossible aux personnes ici, tout en les empêchant de partir là-bas. Cette absurdité est la racine de la violence sur les frontières.

Dr Jean-François Corty (Médecins du monde). Soyons clairs : personne parmi nous, aucune association, n'est hostile aux forces de l'ordre. Le problème n'est pas celui de la police, il est celui de l'injonction politique qui leur est faite d'utiliser la violence comme outil de dissuasion. D'ailleurs je vous invite à auditionner des policiers qui présentent des troubles psychologiques consécutifs au fait d'avoir été obligés d'utiliser la violence, sur ordre politique, et cela sans considération pour leur propre sécurité. Nous ne sommes pas opposés par principe à la police, et d'ailleurs nous sommes soulagés qu'elle soit présente pour sécuriser nos interventions lorsque le niveau de violence est élevé. Le véritable sujet, c'est le discours politique qui sous-tend leur action. Je tenais à insister sur ce point.

En matière de soutien psychologique, nous proposons régulièrement des séances de débriefing et d'appui à l'attention des bénévoles et des salariés, qui sont soumis à une violence chronique. Nous éprouvons le décalage d'un discours politique qui prétend conjuguer humanité et fermeté, alors que, sur le terrain, il fait preuve uniquement de fermeté. Ainsi, non seulement l'État ne remplit pas ses engagements en lien avec les droits fondamentaux, mais dans de nombreuses situations il empêche les organisations et les acteurs de la société civile d'apporter un peu d'humanité dans notre territoire.

Même si j'estime, vous l'aurez compris, que l'État n'en fait pas assez, je considère que, dans une démocratie sanitaire, les acteurs de la société civile ont leur part à prendre dans l'accueil et l'humanité, et que l'on ne peut pas toujours se tourner vers l'État pour qu'il agisse. Mais l'État, depuis vingt ans, nous empêche de prendre cette part légitime. Laissez-nous faire notre travail, en conscience, laissez-nous prendre notre part, et prenez la vôtre : voilà ce que j'ai envie de dire à l'État.

M. Gaëtan Bourdin (ECPAT France). Le réseau ECPAT intervient dans de nombreux pays et, pour répondre à M. de Fleurian, nous avons parfaitement conscience des normes culturelles importées avec les flux de migration. Cependant, cette manière de poser le problème me semble biaisée. Il importe plutôt de s'interroger sur les formes spécifiques de violence et de vulnérabilité générées par les flux migratoires, et sur la manière d'y répondre. Je pose le même raisonnement à propos de la question policière : tant que nous en resterons aux caricatures, nous n'avancerons pas. La question de la dignité est une question qui se pose en termes politiques, et qui se pose à tous.

Les habitants du littoral sont pris dans une situation où ils sont engagés moralement. Notre travail consiste également à prendre en compte la vie quotidienne de ces habitants, qui pour une grande part ont été des soutiens extraordinaires depuis trente ans. Ce n'est pas une question idéologique, c'est une question de rapport à l'humanité. Lorsque vous vivez à proximité de quelqu'un qui vit une situation difficile et que vous n'éprouvez plus d'empathie, alors il est temps de nous poser collectivement la question de la nature de notre tissu social.

Mme Paloma Paraire (Croix-Rouge). La Croix-Rouge ne fait pas de distinction entre les enfants et les mineurs non accompagnés. Le ministère de la justice définit ainsi les mineurs non accompagnés : « on parle de mineur non accompagné lorsqu'un enfant étranger est présent sur le territoire français sans être accompagné d'un parent titulaire de l'autorité parentale ou d'un représentant légal ». Nous respectons cette définition, comme nous respectons l'article 2 de la Convention internationale des droits de l'enfant.

Aujourd'hui, se déclarer mineur n'apporte pas d'avantages particuliers, du fait de la défaillance et de l'inadaptation de la protection de l'enfance, par exemple en matière d'hébergement d'urgence. Ainsi, il n'existe pas de plan Grand froid dédié aux MNA dans le Nord, si bien qu'en hiver les mineurs ont tendance à se déclarer majeurs afin d'accéder à une mise à l'abri à la nuitée dans un gymnase. Cela relève de cette stratégie d'invisibilisation dont nous avons parlé, et qui complique l'identification des MNA. Les liens de confiance sont longs à établir, et parfois il faut plusieurs semaines avant qu'un jeune finisse par nous dire qu'il est mineur.

Mme Stella Bosc (L'Auberge des migrants). Sur le terrain, nous recueillons quotidiennement des témoignages de victimes de violences policières. Les accords du Touquet sont une manière, selon nous, d'assumer des objectifs de contrôle et de répression sur le littoral. De manière significative, le ministère de l'intérieur a clairement préempté le sujet. Les autres ministères, notamment le ministère du logement et le ministère de la santé, restent significativement muets.

Les expulsions toutes les 48 heures relèvent, de manière évidente, d'une forme systémique de violence et de harcèlement. Aussi j'ai du mal à saisir, monsieur de Fleurian, pourquoi vous ne comprenez pas ce terme, systémique, d'ailleurs employé dans un rapport du Défenseur des droits en 2015, et largement repris, depuis, dans tous les rapports produits sur ce sujet. Nous pourrions, si vous le souhaitez, vous les faire parvenir. Ils sont édifiants sur la question des violences systémiques.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, mesdames et messieurs, d'avoir participé à cette table ronde, et je rappelle que vous pourrez nous faire parvenir des contributions écrites si vous le jugez nécessaire.

*

* *

7. Audition, ouverte à la presse, de Mme Natacha Bouchart, maire de Calais (26 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Madame la maire de Calais, je vous remercie de vous être rendue disponible pour venir témoigner de votre expérience depuis votre première élection en 2008 concernant le sujet qui nous occupe.

Votre action a déjà été évoquée à plusieurs reprises et il nous semblait important de vous donner la parole dès maintenant, sachant que nous prendrons bien évidemment le soin d'entendre les autres élus de votre territoire ultérieurement.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission en direct.

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

(Mme Natacha Bouchart prête serment.)

Mme Natacha Bouchart, maire de Calais. Les élus locaux n'ont jamais été consultés sur le sujet qui nous occupe ; je vous remercie donc d'avoir répondu à la demande que je vous ai faite de me recevoir.

Depuis mon élection, en 2008, j'ai rencontré et reçu sur place deux présidents de la République, quatre Premiers ministres, trente-quatre ministres, neuf ministres étrangers, treize ministres de l'intérieur et j'ai accueilli vingt-sept visites ministérielles. Entre 2014 et 2016, j'ai effectué une trentaine d'interviews par semaine, soit plus de 3 000 au cours de cette période. J'estime leur nombre à près de 5 000 depuis mon élection. Pourtant, c'est la première fois que je suis reçue à l'Assemblée nationale – et je ne l'ai jamais été par l'Union européenne. Sachez que je ne compte ni mes heures, ni mes jours, ni mes semaines, ni mes nuits pour me mobiliser sur le sujet qui nous préoccupe.

Comme un funambule, j'essaie de trouver un équilibre entre la fermeté pour défendre les Calaisiens et l'humanité à l'égard des personnes qui cherchent à passer en Angleterre.

Voilà pour mon propos liminaire.

M. le président Sébastien Huyghe. Nous nous attendions à ce que vous fassiez un petit point sur la situation telle que vous la vivez.

Comment les choses se présentaient-elles lorsque vous avez été élue et quelle a été l'évolution depuis ? Pourriez-vous décrire les perspectives et faire part de vos demandes à l'État pour remédier à un certain nombre de choses ?

Mme Natacha Bouchart. Je tiens d'abord à rappeler que la municipalité n'a aucune compétence en matière migratoire, pas plus pour l'accueil que pour l'accompagnement. Cette politique relève exclusivement de l'État.

Cependant, comme j'ai recherché en permanence un équilibre entre l'humanité et la fermeté, j'ai mis en œuvre plusieurs dispositifs. Je rappelle qu'avant mon élection, en 2008, l'ancienne municipalité communiste en place depuis trente-sept ans n'avait jamais pris la moindre initiative en la matière.

J'ai donc créé le conseil des migrants, qui réunissait les associations humanitaires, les services de l'État et ceux de la ville. J'ai également créé une aire d'accueil digne pour la distribution de repas, aujourd'hui disparue, qui a été gérée un temps par les associations Salam, L'Auberge des migrants et la Belle Étoile. J'ai prévu des aires d'accueil avec des douches, lesquelles ont brûlé à trois reprises. Elles étaient gérées par le Secours catholique. Enfin, j'ai mis à disposition pendant quelques années une salle municipale lors de l'activation du plan Grand Froid, alors que je n'en avais pas le droit.

Puis est arrivée l'année 2015. On avait observé une augmentation constante des flux à partir de 2013 et une multiplication des squats dans de très nombreux quartiers. Entre 3 500 et 4 000 migrants y étaient dispersés. Cela commençait à poser des difficultés constantes pour la protection des citoyens calaisiens en raison des troubles à l'ordre public, des problèmes d'insalubrité et de l'instrumentalisation par certains activistes et partis politiques d'extrême droite et d'extrême gauche.

Face à cette situation déplorable, je me suis retrouvée seule. C'est alors que je suis allée pousser vigoureusement les portes de l'État et qu'il a été à un moment question de chercher un lieu permettant de mettre à l'abri les femmes et les enfants. Près de 450 d'entre eux erraient et étaient aux mains de passeurs et de personnes malveillantes qui les entraînaient parfois dans la prostitution. Il était de mon devoir de protéger la tranquillité des Calaisiens mais aussi d'essayer de trouver un abri pour ces personnes fragiles. L'État a alors demandé à utiliser le centre Jules-Ferry, qui était déjà en partie squatté – à l'image de ce qui avait lieu dans une dizaine de quartiers de la ville.

Les événements internationaux et l'attitude du gouvernement allemand qui a ouvert ses frontières ont provoqué un traumatisme, car le flux des personnes arrivant à Calais avec pour seule idée de se rendre en Angleterre est devenu incontrôlable.

Si les femmes et les enfants étaient plutôt bien abrités, le gouvernement n'a pas souhaité suivre mon conseil d'ouvrir un camp de réfugiés géré et encadré par l'armée, comme la situation l'exigeait selon moi. De ce fait, on a laissé construire des bidonvilles, des églises, des écoles, des mosquées, des restaurants et des épiceries. Tout cela au vu et au su de la préfète, qui a tout simplement fermé les yeux et laissé se créer la jungle dont nous avons beaucoup souffert.

Les Calaisiens ont toujours été dignes. Il n'y a jamais eu d'incident, comme cela aurait pu avoir lieu dans d'autres collectivités. Mon rôle a été de calmer la population et de ne pas monter les Calaisiens contre les migrants, tout en faisant en sorte, inversement, que les Calaisiens ne subissent pas d'incident grave du fait de migrants. La jungle a été démantelée quelques années plus tard.

Voilà le traumatisme que nous avons vécu. Les médias ont laissé une empreinte indélébile en raison des nombreux jugements et commentaires émis par des personnes qui n'ont pas vécu ce que nous avons subi quotidiennement.

Comme vous le savez certainement, l'histoire des migrants à Calais avait commencé bien plus tôt, lorsque Lionel Jospin a ouvert le centre de Sangatte. Il s'agissait à l'origine de faire face à un afflux de Kosovars en raison de la guerre dans leur pays. Ce centre a été fermé en décembre 2002. J'étais alors conseillère municipale dans l'opposition et j'avais sollicité M. Nicolas Sarkozy pour qu'il vienne voir, *in situ*, ce qui se passait à Sangatte. Il avait annoncé la fermeture du centre parce qu'il était déjà suroccupé et qu'il était devenu insalubre. Environ 76 000 migrants y ont transité entre 1999 et sa fermeture.

Plusieurs opérations de démantèlement ont été menées par la suite, dont certaines ont été décidées par le ministre Éric Besson. Après le démantèlement de la jungle en 2017, comme nous avons essayé tous les dispositifs humanitaires possibles, le Président de la République et le ministre de l'intérieur s'étaient engagés à ne plus laisser se reconstituer des campements. Le problème reste néanmoins entier.

Les flux ont considérablement diminué, ils sont très inférieurs à ceux que nous avons connus, mais des campements sont démantelés de façon régulière. Même si cela repousse le problème, ça permet aussi aux habitants de quartiers de Calais de vivre mieux. Nous en avons eu de très beaux exemples lorsque j'ai obtenu l'évacuation des squats de la rue Frédéric-Sauvage, de la route de Gravelines, du quai Paul-Devot et du boulevard Victor-Hugo. Je me concentre actuellement sur la partie squattée de la rue du Beau-Marais et de la zone du Virval.

M. le président Sébastien Huyghe. Pouvez-vous tout d'abord décrire les principaux effets de la situation migratoire pour les habitants et les acteurs économiques locaux ?

Ensuite, quelle est votre estimation de son coût annuel pour la commune, direct et indirect ? L'État compense-t-il ces charges de manière satisfaisante ?

Enfin, quelles évolutions institutionnelles ou opérationnelles permettraient selon vous d'améliorer la situation à l'échelle locale ?

Mme Natacha Bouchart. On a assisté à un effondrement économique entre 2014 et 2017, avec énormément de fermetures de commerces et un taux de chômage qui a considérablement augmenté.

En 2012, juste après les Jeux Olympiques de Londres, on nous avait demandé de mettre sous le boisseau les problèmes migratoires parce que beaucoup de gens passaient en Angleterre. C'est d'ailleurs à cette époque qu'un certain nombre d'activistes sont arrivés.

Le taux de chômage était compris entre 16 et 17,6 % au moment de la crise migratoire. Grâce aux efforts menés par la suite, il a été progressivement ramené à 10,5 % et s'établit désormais à 11,4 %.

Un pic vraiment très important avait donc été atteint, avec de lourdes conséquences sur les activités économiques. Nombre de commerces ont fermé et beaucoup de chefs d'entreprise sont partis. Le meilleur exemple est celui de l'entreprise Tioxide, qui était complètement squattée et dont on nous a expliqué qu'elle fermait pour des raisons économiques. On veut bien le croire, mais c'était une entreprise qui allait très bien.

Nous avons réussi à relever le défi avec force et détermination parce que nous avons été accompagnés par l'État à travers plusieurs plans. Ils nous ont permis de redonner l'image d'un territoire attractif et qui se développe, mais aussi de sécuriser les zones d'activité. À Calais, elles sont entourées de barrières. Si on ne le fait pas, les intrusions sont permanentes dans les entreprises et dans l'ensemble de la base logistique.

Nous avons aussi subi une diminution de la population. La crise migratoire a eu un impact considérable en faisant fuir un certain nombre d'habitants. On en comptait 74 978 en 2016 et ils sont désormais 68 246. Il faut noter que la courbe s'inverse enfin, puisque la population a augmenté pour la deuxième année consécutive.

Il faut aussi savoir que la population de la ville avait été artificiellement gonflée pendant les années de la jungle, car l'Insee comptabilisait les migrants. Cela s'était traduit par une augmentation conséquente de la population officielle, qui a forcément été réduite d'autant quand les campements ont été détruits. Cela a eu une incidence importante sur la manière dont certains ont interprété le taux d'évolution de la population.

L'image de Calais a été atteinte de manière forte et durable. Cela reste prégnant, même si le pari commence à réussir parce qu'on parle davantage de l'attractivité, de la plage et du dragon que du poids du phénomène migratoire.

Cependant, nous ne sommes pas capables de quantifier les pertes en matière d'image et d'attractivité. On sait que le port et le tunnel, qui étaient en première ligne, ont beaucoup perdu et qu'ils doivent continuer à payer pour leur sécurisation. L'activité des zones de la Turquie et Transmarck a énormément baissé.

Nous avons calculé que la collectivité a dépensé près de 14,8 millions d'euros TTC au cours du mandat 2020-2026, avec un reste à charge de 3,6 millions pour la ville et de 1,5 million pour la communauté d'agglomération. Les autres dépenses sont prises en charge à hauteur de 56 % par des fonds britanniques, soit 8,3 millions, et par d'autres dispositifs, avec 838 000 euros versés par l'État. La DSIL (dotation de soutien à l'investissement local) s'élève à 468 000 euros. Mais ni la région ni le département ne participent aux dépenses induites par le problème migratoire. Ces dépenses concernent par exemple les opérations de nettoyage et de débroussaillage, les frais de gardiennage, la vidéoprotection, la protection de l'enrochement et les frais juridiques – qui sont importants.

Je peux vous dire que nous avons largement engagé des dépenses depuis le 1^{er} janvier dernier, puisque nous en sommes déjà à plus de 200 000 euros pour les frais juridiques, les opérations de nettoyage et la pose d'enrochements dans la zone du Virval. Ces sommes sont aussi destinées à l'installation de clôtures sur des parcelles voisines de la gare des Fontinettes. Elles appartiennent à la SNCF, mais celle-ci ne veut pas assumer ses responsabilités.

Je considère que la contribution des Britanniques au financement de la sécurisation de la frontière reste insuffisante, et c'est encore plus vrai de la contribution de l'État en faveur de la collectivité, le reste à charge pour la ville étant toujours de 20 %.

Jusqu'à présent, on n'a jamais considéré qu'il fallait créer une ligne budgétaire concernant les migrants. Les dépenses qui leur sont liées sont de ce fait diffuses au sein du budget. Les Britanniques n'ont financé aucun projet à titre de compensation économique, quel qu'il soit. On peut légitimement considérer que les Calaisiens ne sont pas indemnisés à la hauteur de ce qu'ils subissent au quotidien.

Il y a eu plusieurs négociations et plusieurs contractualisations. Nous avons mené la première bataille avec Manuel Valls en 2015 pour demander à l'État de nous aider. Nous avons alors obtenu 50 millions. Puis, en 2023, l'État a mobilisé 44 millions pour nous accompagner. Cela peut paraître beaucoup mais c'est peu au regard des actions qu'il faut mener pour rétablir la confiance des commerçants, pour améliorer l'image et l'attractivité et pour favoriser l'industrie. Nous travaillons actuellement sur l'aménagement de nouvelles zones de développement dans l'ensemble de la ville de Calais.

M. le président Sébastien Huyghe. Et s'agissant de l'évolution institutionnelle que vous appelez de vos vœux ?

Mme Natacha Bouchart. À mon initiative, on a créé un collectif des maires, car il était assez facile de se tourner chaque fois vers le maire de Calais.

Je souligne que les accords se sont succédé – accords du Touquet, déclaration d'Évian et traité de Sandhurst – mais que nous n'avons jamais été consultés.

Encore récemment, nous avons sollicité les autorités compétentes pour présenter nos propositions. Le dernier ministre de l'intérieur qui a accepté de nous recevoir était M. Retailleu.

À la suite de la sécurisation du port et du tunnel et de la conclusion de plusieurs accords, nous avons constaté une évolution inquiétante. En effet, on s'est clairement rendu compte que, depuis l'abrogation du délit de séjour irrégulier en 2012, les forces de l'ordre n'avaient plus aucun moyen pour éloigner les populations migrantes de la bande littorale dans de bonnes conditions. Nous avons donc demandé qu'une loi permette de tester, à titre expérimental, un dispositif d'éloignement. Quel que soit le nom retenu pour cet outil juridique, il s'agirait d'éviter que les migrants tentent la traversée dans des petites embarcations et mettent leur vie en danger, puisque tel est bien le sujet. Cette loi permettrait aussi de créer un lieu d'accueil humanitaire, qui n'existe pas encore en France, destiné à accompagner des personnes à distance de la zone littorale.

Nous avons également sollicité la création d'une ligne budgétaire permettant de rembourser aux communes du littoral les dépenses liées au problème migratoire. Comme je vous l'ai indiqué, les sommes en question sont importantes pour Calais, mais elles le sont également pour les toutes petites communes, dont le budget est bien moindre.

Une sécurisation supplémentaire est nécessaire car certaines lignes sont exposées. La ligne ferroviaire Dunkerque-Calais ne fonctionne pas ou fonctionne mal lorsqu'elle est sous l'emprise des flux migratoires, empêchant de ce fait les usagers d'emprunter ce moyen de transport. Celui-ci est utilisé entre Gravelines et Calais pour faire des dépôts de migrants, tout simplement.

Nous avons également demandé la sécurisation de certaines lignes, non pas parce que des usagers s'y font agresser, mais parce que le nombre de personnes qui se présentent rend parfois nécessaire – pas tout le temps – une régulation de l'accès aux transports en commun, qui sont gratuits dans l'ensemble de notre agglomération. Certaines lignes sont sécurisées depuis quelque temps ; on peut donc dire que les choses se sont améliorées. Nous avons souhaité refaire un point avec le nouveau ministre de l'intérieur, M. Nuñez, mais celui-ci n'a pas considéré qu'il était important de revenir à Calais, ni de prendre en compte ce qui lui avait été demandé. Je regrette que M. Nuñez n'ait pas voulu faire ce déplacement alors qu'il connaît le sujet puisqu'il avait été présent un temps sur l'ensemble du dispositif.

Voilà pour les principales demandes et perspectives. Quoi qu'il en soit, il faut bien comprendre que ces personnes ne demandent pas l'asile en France et veulent mourir pour passer en Angleterre. Aujourd'hui, les seuls qui ont une réponse pour elles, ce sont les Britanniques. Nous sommes faibles par rapport aux gouvernements britanniques parce que nous ne voulons pas engager un bras de fer avec eux. De ce fait, ce sont eux qui nous dictent leurs décisions : ils décident pour nous sans un seul regard pour l'ensemble des élus du littoral. Or le nombre de traversées continue d'augmenter : près de 29 400 ont été réussies en 2023, 36 800 en 2024, 41 400 en 2025 et, à ce jour, 1 500 traversées ont déjà été accomplies en 2026. On voit bien que le problème reste entier, en dépit des accords, qui ne sont pas les plus performants pour notre bande littorale, en particulier pour Calais.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Madame la maire, vous avez prononcé ces mots, en parlant des personnes exilées : « [Elles] veulent mourir pour passer en Angleterre. » Avant d'en venir à mes questions, je vous laisse la possibilité de reformuler cette phrase car j'ai eu le sentiment qu'elle avait suscité un peu d'étonnement chez les députés présents dans cette salle.

Ma première série de questions porte sur les aspects financiers. Si j'ai bien compris, vous estimez à plus de 14 millions les coûts afférents à la présence de personnes exilées à Calais entre 2020 et 2026, avec une prise en charge par l'État de 11 millions et un reste à charge pour la ville de 3 millions. Pourriez-vous détailler ces 14 millions par types de dépenses ? Vous avez parlé, à l'image d'ailleurs des différents ministres de l'intérieur, d'un volet fermeté et d'un volet humanité. Je dois vous avouer, madame la maire, que nous voyons assez rarement la couleur du volet humanitaire, mais peut-être pourriez-vous détailler une ventilation des dépenses entre ces deux volets ?

Mme Natacha Bouchart. Tout d'abord, « elles sont prêtes à mourir pour passer en Angleterre » : telle était la teneur de mes propos.

Concernant la partie humanitaire qui est la mienne, je ne vais pas vous la chiffrer. Ce que je peux vous en dire, c'est que je suis le seul maire, et nous sommes la seule ville de France à avoir essayé des dispositifs humanitaires. Le premier lieu humanitaire que nous avons créé pour ces personnes est un lieu de repas digne ; jusqu'à mon arrivée, elles mangeaient comme des chiens sur une aire enherbée située quai de la Moselle.

La création de douches pour ces personnes a été un acte que je considère être un acte humanitaire ; elles ont brûlé trois fois, et pourtant la ville les a rachetées trois fois, afin que ces personnes puissent conserver leur dignité en ayant la possibilité de prendre une douche une fois par jour. Les protéger avec le plan Grand Froid alors que, à l'époque, nous n'avions pas le droit de le faire tant que le niveau 1 n'était pas déclaré, c'est un geste humanitaire. Créer le Conseil des migrants pour échanger avec les associations et les référents historiques, c'est un acte humanitaire, puisque c'est avec eux que nous essayons de trouver un équilibre. Protéger 450 femmes et enfants, c'est un acte humanitaire – l'État ne l'avait pas proposé. Mettre à disposition le centre Jules-Ferry pour permettre un accueil de jour des migrantes, pour qu'elles puissent manger dignement et prendre une douche, oui, c'est un acte humanitaire. Je n'ai donc pas de leçon d'humanité à recevoir : aucun maire de France n'a fait autant que moi en la matière.

Demander le démantèlement des campements est également un acte humanitaire. Insalubrité incroyable, trafics de drogues, prostitution, passeurs : on n'a pas le droit de laisser les migrants errer dans des campements dans une telle situation. Je préfère que l'on fasse en sorte de démanteler les campements et de mettre ces personnes à l'abri. Mais mettre à l'abri, ce n'est pas de mon ressort : c'est le rôle de l'État. J'essaie de faire en sorte que l'État les accompagne de force plutôt que de les laisser se faire manipuler pour traverser et mourir en mer. C'est peut-être contestable aux yeux de certains commentateurs mais, pour ma part, je considère que c'est de l'humanité.

La fermeté, cela consiste à défendre ma population. Je n'entends jamais parler de la dignité des Calaisiennes et des Calaisiens qui subissent cette crise migratoire depuis plus de vingt ans. Je rencontre des jeunes de 18 ans qui me disent : « Vous savez, les migrants, pour nous, ce n'est même pas un sujet puisqu'on vit avec cette problématique depuis qu'on est né. »

En revanche, avoir un campement devant chez soi, cela signifie que 300, 400, 500, 600 migrants s'organisent entre eux, s'alcoolisent et viennent faire la fête certains jours grâce à des associations, à une distance pas plus grande que la largeur de la salle où je suis assise.

Les parents d'enfants de 3 ou 4 ans, ou bien d'ados entre 11 et 15 ans, qui ont le droit de sortir de leur maison pour prendre le bus et se rendre en cours ou faire des activités, sont angoissés et ne veulent pas qu'ils sortent seuls, ils les conduisent au collège, etc. Alors oui, à un moment, cela pose un problème, et ce problème, il faut avoir le courage de le regarder en face. Je défends le droit des Calaisiennes et des Calaisiens de vivre comme vous le faites tous, dans vos collectivités, en essayant de trouver un chemin entre fermeté et humanité. Ce n'est pas toujours facile, ce n'est pas le plus simple, mais je fais en sorte de trouver ce chemin.

J'en viens à votre question, qui portait sur les dépenses. Nous finançons la vidéosurveillance, les opérations de nettoyage par la régie de la ville, les frais de gardiennage nécessaires pour sécuriser tout le monde, les frais juridiques concernant les opérations qui sont engagées, les indemnités des riverains qui portent plainte contre X sans parvenir à être remboursés – les personnes migrantes ne sont pas identifiées, et les habitants doivent payer les franchises pour des dégradations avérées –, les enrochements pour sécuriser certains dispositifs, la sécurisation de certains lieux – rue Clément-Ader, rue Frédéric-Sauvage –, les débroussaillages... Tels sont les frais auxquels nous faisons face au quotidien. Nous avons encore déposé récemment, il y a une quinzaine de jours, 1 200 tonnes d'enrochements ; il en manque encore 8 000 pour sécuriser l'ensemble du périmètre, ce qui représente 400 000 euros.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous allons poursuivre sur le financement. Je précise, madame Bouchart, que la question n'est pas ici de faire de procès, mais de tenter de comprendre et de recueillir du factuel, de la documentation, afin d'évaluer les effets tant sur les personnes exilées que sur les villes, leur aménagement et les populations locales qui y vivent. Personne ici ne niera la difficulté de la situation pour une élue locale, d'autant plus dans une période où l'État est souvent absent pour répondre aux demandes des élus locaux.

J'aimerais savoir si les 14 millions en six ans dont vous avez parlé concernent la vidéosurveillance, le gardiennage, le nettoyage, les frais juridiques, l'indemnisation, l'enrochement. Je ne fais pas un procès en inhumanité ; je souhaite simplement savoir si ces 14 millions sont destinés à des mesures de surveillance, d'empêchement et de nettoyage.

J'en profite également pour vous demander de préciser l'objectif exact de l'enrochement. Je me suis rendue à plusieurs reprises à Calais et, pour le dire très franchement, je ne suis pas sûre que cela soit exactement ce que vous avez envie de faire en matière d'aménagement urbain et paysager. Pourriez-vous nous expliquer l'objectif précis de cet enrochement ?

Mme Natacha Bouchart. J'ai communiqué à la commission les chiffres détaillés, année par année. Les 14 millions correspondent bien à de la vidéosurveillance, à des caméras, à des opérations de nettoyage par la régie de la ville, à des frais de gardiennage, à des prestations de sécurisation, à des frais juridiques, à des clôtures, à des aménagements paysagers concernant la route de Gravelines, à des enrochements. L'intégralité des chiffres vous a été communiquée, y compris ceux concernant les fonds britanniques et les dotations qui sont venus couvrir certains frais.

Concernant le barriérage, c'est l'État qui a pris la décision de sécuriser les sites du port et du tunnel, afin d'éviter les intrusions et les attaques de masse. Les travaux ont été financés par l'État et aussi par le port et le tunnel.

S'agissant des enrochements, la stratégie est claire. Les démantèlements relèvent exclusivement de la compétence de l'État ; je n'en ai aucune en ce domaine. Quand je sollicite l'État pour effectuer un démantèlement, je mets en route un outil juridique pour qu'il vienne constater qu'à tel endroit, le campement devient trop grand et que la situation devient

incontrôlable du point de vue de l'insalubrité et des troubles à l'ordre public. Il peut ensuite s'écouler six mois, un an, deux ans avant que l'État agisse. Ainsi, entre le moment où la demande est faite et le jour où le démantèlement intervient, le camp a pu passer de 50 à 600 tentes, entassées dans le même périmètre, ce qui crée divers troubles.

Or si, après le démantèlement, les 600 tentes reviennent, je n'y vois aucun intérêt. L'État est impuissant : il fait les mises à l'abri mais il ne peut ensuite empêcher que les tentes se réinstallent. Le seul moyen dont je dispose – le seul que j'ai trouvé, en tout cas –, c'est de mettre des enrochements pour éviter qu'une tente ne se replace à cet endroit, et rendre ainsi un peu de sérénité aux riverains. Nous le faisons essentiellement quand ceux-ci nous disent qu'ils ne peuvent plus supporter cette situation. Nous l'avons donc fait autour de la mairie, dans une autre zone au bord du canal, ou encore, récemment, en face de la rue du Beau-Marais. Nous projetons de le faire sur l'avancement de la rue du Beau-Marais pour avoir une aire de recul par rapport aux habitations.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez soulevé la question de la mobilité. Je crois avoir vu, il y a quelques mois, que vous – ou peut-être votre premier adjoint – avez évoqué la possibilité de réserver les transports aux Calaisiens et aux Calaisiennes, afin que les personnes exilées ne puissent plus emprunter les transports locaux – vous confirmerez ou non. Or vous nous avez dit que les centres d'accueil et d'examen des situations (CAES) étaient éloignés de Calais, et nous avons entendu lors de la précédente audition que certaines démarches se faisaient à Lille.

Où en êtes-vous dans vos réflexions sur l'interdiction de bus ? Ne pensez-vous pas qu'il y a une apparente contradiction entre le fait de permettre d'effectuer des démarches et, en même temps, d'empêcher les mobilités ?

Enfin, il a été évoqué des agressions dans ces mêmes bus. Pouvez-vous nous donner des indicateurs concrets, des chiffres sur ces agressions ?

Mme Natacha Bouchart. Nous sommes une collectivité plutôt sympathique puisque nous sommes l'une des rares agglomérations à proposer le transport gratuit pour tous. C'est une très belle décision qui a été prise par l'ensemble de mes collègues maires en 2019.

La gratuité est un faux problème. Si l'on rétablissait le paiement des bus, les associations achèteraient des tickets ou des cartes de bus pour les personnes migrantes, comme elles le faisaient avant 2019. En outre, ce serait discriminatoire, et il serait impossible en pratique d'appliquer la gratuité aux populations de l'agglomération tout en faisant payer les migrants – comment d'ailleurs faire la distinction entre les migrants et les touristes ou les voyageurs ? Cette proposition n'a donc pas lieu d'être, d'une part parce qu'elle est discriminatoire et, d'autre part, parce qu'elle est inapplicable.

Nous assumons notre décision : si nous avons mis en place la gratuité, ce n'est pas pour rétablir le paiement. Celui-ci supposerait de réinstaller sur l'ensemble du réseau des badgeuses, des contrôles en tous genres... Ce que nous demandons, c'est de sécuriser certaines lignes. Le chemin emprunté par les migrants est en effet connu : ils voyagent entre Dunkerque, Loon-Plage, Gravelines et Calais. C'est sur cet axe que se situent les deux bases d'organisations mafieuses, où l'on se renvoie les campements. Aujourd'hui, les départs à la mer se font sur l'ensemble du littoral.

Avec le maire de Gravelines, nous avons donc demandé la sécurisation de la ligne entre Gravelines et Calais pour contrôler non pas les gens, mais les flux. S'il peut exister un sentiment d'insécurité, il n'y a quasiment pas de faits avérés ou de plaintes pour des agressions

dans l'ensemble des transports – le Sitac (syndicat intercommunal des transports urbains de l'agglomération du Calaisis) ne nous en a pas remonté. En revanche, lorsque 200 ou 250 migrants arrivent à la gare du Beau-Marais et se rendent à l'arrêt de bus qui se trouve 200 mètres plus loin, sur l'avenue Saint-Exupéry, il serait intéressant que des forces de l'ordre soient présentes pour assurer la gestion des flux. La difficulté, c'est toujours le problème de masse. C'est pour gérer les flux, et non pour prévenir les attaques contre les biens ou les personnes, que nous avons demandé la sécurisation de certaines lignes. Du reste, en matière de sécurité publique, nous obtenons de très bons chiffres, quoi qu'on en dise, puisque les faits constatés ont baissé de plus de 6 % en 2025.

Nous souhaitons que l'État fasse preuve de capacité d'adaptation. Nous demandons clairement au préfet de consacrer des forces de sécurité à la régulation de certaines lignes, comme la police des transports pourrait le faire, et comme cela se fait dans d'autres collectivités : pourquoi cela existerait-il à Lens ou à Dunkerque – en tout cas, c'est ce qui m'a été rapporté – mais pas à Calais, où la gestion des flux sur certaines lignes le nécessite ?

Quoi qu'il en soit, proposer la gratuité à certains et faire payer les autres serait discriminatoire : nous ne le faisons donc pas.

Mme Gabrielle Cathala (LFI-NFP). Pour celles et ceux qui nous regarderaient, je rappelle votre parcours politique : vous êtes sarkozyste ; vous avez été favorable, au début des années 2010, à la construction d'un mur à Calais pour ne pas voir ce que vous appelez la crise migratoire, avant d'y renoncer.

J'ai plusieurs questions. En janvier 2025, vous avez tenté d'interdire une manifestation pro-accueil qui avait été pourtant autorisée par la préfecture, alors que ce n'est pas du tout la compétence de la mairie. Les organisateurs de la manifestation ont donc contesté votre arrêté municipal devant le tribunal administratif et ils l'ont emporté. Pourquoi mettez-vous en place ces dispositifs d'entrave à l'égard des associations ? Pourquoi le faites-vous, alors que vous dites être une collectivité « bien sympathique » ?

En votre qualité de présidente de la communauté d'agglomération Grand Calais Terres et Mers, quand prévoyez-vous de réaliser le diagnostic territorial de l'accès à l'eau ? Comment ce diagnostic intégrera-t-il les personnes exilées ? Il me semble que la communauté d'agglomération dont vous êtes la présidente a refusé à plusieurs reprises à des associations l'installation de points d'accès à l'eau à proximité des lieux de vie des personnes exilées, a installé des fontaines à eau qui ne permettent pas aux personnes exilées de remplir un jerrican ou une gourde, a saisi à plusieurs reprises les cuves d'eau de l'association Calais Food Collective en 2022, 2023 et 2024, période où les cuves d'eau ont été vidées par les agents municipaux eux-mêmes. Quelles sont vos justifications pour toutes ces mesures qui empêchent l'accès à l'eau des personnes, qui est un droit fondamental ?

À partir de 2015, il a même été ordonné à la piscine Icéo de demander à toute personne qui souhaite bénéficier de la piscine de montrer à l'entrée un justificatif de domicile et une carte d'identité. Sur quelle base légale peut-on discriminer des gens pour un accès à la piscine ? Quelle base légale en France permet à une mairie de demander à des gens de justifier de leur nationalité et de leur domicile pour aller simplement se baigner ?

Quelles mesures votre mairie met-elle en place pour répondre aux besoins élémentaires des personnes présentes sur son territoire ? Comment justifier par exemple qu'en 2017, vous ayez interdit les douches et les distributions de repas en centre-ville ?

Même question concernant le ramassage des déchets : qu'est-ce qui est prévu par la mairie ?

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Je serai bref, et je ferai évidemment preuve de plus de nuances que l'interlocutrice précédente. Je vous connais depuis longtemps, madame la maire, et je sais qu'être maire d'une commune confrontée aux difficultés que vous connaissez, c'est autre chose que de les commenter à distance.

Comment appréciez-vous le fait que l'État laisse une contribution financière à la charge de la ville de Calais et de l'agglomération ? J'estime pour ma part que l'État devrait assumer l'intégralité des dépenses qui pèsent sur votre territoire, compte tenu de la situation.

Quelles demandes avez-vous formulées dans le cadre de la réactualisation des accords du Touquet ? Vous dites que vous êtes peu ou pas consultée, ce qui est assez scandaleux. Avez-vous très clairement exprimé vos demandes auprès des ministres et des présidents de la République successifs ? Quelles sont les mesures qui ont été reprises et celles qui ne l'ont pas été ?

Enfin, seriez-vous favorable à l'existence d'un point de dépôt des demandes d'asile sur le littoral, à Calais, à Boulogne ou à Dunkerque, plutôt qu'à Lille ? C'est une question que j'ai posée également aux représentants du Secours catholique lors de la précédente audition. On nous a dit en effet que nombre de demandeurs d'asile n'utilisaient pas cette possibilité en raison de l'éloignement du lieu de dépôt des demandes d'asile, situé dans la commune de Lille.

M. Marc de Fleurian (RN). Je salue la décision prise par la commission de vous recevoir, à votre demande ; je vous remercie également de l'hommage que vous avez rendu à la dignité des Calaisiens, qui sont exemplaires depuis le début de la crise migratoire il y a plus de trente ans.

En septembre 2014, vous avez décidé de mettre à disposition le camp Jules-Ferry afin d'établir un accueil institutionnel des clandestins présents illégalement à Calais. Au même moment, je suis déployé comme officier en République centrafricaine dans le cadre de l'opération Sangaris. On constate que les populations quittent leur village pour s'installer en masse autour des bases françaises. Le marqueur de la réussite de notre mission, c'est le retour des habitants dans leurs villages. Pourquoi, dans une situation identique, avez-vous fait le choix du risque de créer un point de fixation et un appel d'air connu dans toute l'Europe et même dans les pays de départ grâce aux messageries utilisées par les migrants ? Pourquoi avoir tant attendu pour reconnaître la nécessité de mener une politique dissuasive d'éloignement systématique ?

Mme Stella Dupont (NI). Nous nous sommes déjà rencontrées à plusieurs reprises à Calais, et j'ai moi-même longtemps été maire : je ne viens pas ici en donneuse de leçons, car le contexte chez vous est vraiment particulier. J'ai pu moi aussi mesurer les impacts sur les Calaisiens, ainsi que leur grande humanité et leur grande tolérance.

J'ai constaté sur place, au cours d'un hiver où le plan Grand Froid avait été déclenché, que l'État avait organisé un accueil totalement maîtrisé. Cela m'a semblé intéressant et adapté aux besoins. Quelle est votre analyse de cette politique de l'État ? Ces mesures exceptionnelles pourraient-elles être à votre sens être pérennisées ? Quels pourraient être les inconvénients de les maintenir dans la durée ?

Vous avez évoqué la proposition d'un lieu humanitaire éloigné du littoral, qui serait construit à l'initiative de l'État. Que signifie pour vous « éloigné du littoral » ? Une multiplicité de lieux d'accueil proches ne permettrait-elle pas d'éviter l'installation d'exilés

en grand nombre, ce qui pose des problèmes spécifiques ? Cela vous paraîtrait-il une alternative possible à la stratégie du zéro point de fixation, qui présente des difficultés pour les personnes exilées, amenées à se déplacer tous les deux jours et souvent à perdre une partie de leurs affaires ?

Mme Natacha Bouchart. Madame Cathala, vos informations sont fausses : je n'étais pas favorable au mur. Je n'ai réussi à obtenir que sa végétalisation, qui commence seulement à prendre un peu. Cela a été un long combat avec le ministre et le président de la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD).

S'agissant des manifestations, de façon générale, quelles qu'elles soient, la ville de Calais n'y est pas favorable. Si elle considère qu'il existe un risque avéré pour l'ordre public, et même si elle sait bien que ce sont les services de l'État qui autorisent les manifestations, elle émet un avis négatif pour prévenir son désaccord et prévenir du danger – quitte à voir l'arrêté cassé.

Les fontaines à eau existent, il y en a même beaucoup, y compris à la plage. Nous avons un contrat avec la société des eaux. En ce qui concerne l'accès à l'eau, c'est le Conseil d'État qui a décidé que certains lieux étaient favorables et d'autres pas, et que c'est à l'État de donner accès à l'eau. Et jamais les agents municipaux ne sont allés vider des citernes ! La prise en charge de la problématique migratoire est entièrement du ressort de l'État : accès à l'eau mais aussi distribution de repas et gestion des troubles à l'ordre public.

S'agissant de la piscine, il y a des tarifs différenciés.

Pour revenir sur la jungle, il faut rappeler que les personnes qui arrivent à Calais ont déjà parcouru des centaines de milliers de kilomètres ; quand elles arrivent chez nous, leur seul souhait, quitte à perdre la vie, c'est de traverser la Manche pour passer en Angleterre. De 2012 à 2014, quand Angela Merkel a ouvert les portes de l'Allemagne, nous avons immédiatement senti l'impact : il y a eu des arrivées et l'État n'a pas su contrôler les flux. Ces 4 000 à 5 000 personnes squattaient l'avenue Blériot, la rue Masséna, la rue Aubert, la rue de Vic, la rue Lamy, la rue Mollien, le Beau-Marais, le quai Paul-Devot, le fort Nieulay et bien d'autres endroits. Le maire que j'étais était seul face à cette situation, sans qu'un seul ministre de l'intérieur ou même un seul gouvernant ne s'inquiète de cette situation, ne demande ce qu'il pouvait faire.

C'est le maire que je suis qui s'est dit qu'il fallait éloigner ces populations de là où elles étaient, c'est-à-dire devant les habitations, dans les rues, sur les pas-de-porte, afin d'éviter une explosion et un trouble à l'ordre public. C'est à ce moment-là qu'il aurait été important de créer un centre de réfugiés. L'État n'a pas voulu créer un tel centre, dont je répète que je pensais qu'il fallait qu'il soit encadré par l'armée – même si on me dit que ce n'était pas adéquat. Voilà comment nous nous sommes retrouvés avec un campement de 10 000 migrants à côté d'une ville de 70 000 habitants. Si je n'avais pas fait cette proposition, on risquait des débordements importants. Je redis que l'État a laissé la jungle s'installer et qu'il a laissé construire, en toute connaissance de cause, sur l'ensemble du périmètre concerné.

En ce qui concerne le droit d'asile, oui, je préférerais que les bureaux soient à Lille ou à Arras, qui sont deux préfectures. Il est vrai que nous avons eu un bureau alternatif à la sous-préfecture de Calais, pour les Ukrainiens par exemple. Je tiens à rappeler que Calais est une ville moyenne, mais entourée d'un port et d'un tunnel, et face à l'Angleterre : sa sous-préfecture mériterait de recevoir un peu plus de moyens, notamment en personnel. Je tiens à remercier l'ensemble des services de l'État sur place, car ils ont fort à faire et doivent gérer des situations inédites, et inconnues sur d'autres territoires.

Cela dit, je préfère largement voir arriver des gens qui demandent l'asile parce qu'ils ont envie de s'installer et de s'intégrer plutôt que gérer la situation que je connais depuis près de quinze ans.

S'agissant des accords du Touquet, ils doivent être révisés : ils ne correspondent plus à la réalité. Encore faudrait-il pour cela que les partenaires français soient forts et prêts au bras de fer avec le gouvernement britannique. Nous savons tous que les Britanniques ne savent pas négocier, ou plutôt qu'ils ne négocient que pour eux. Or nous avons beaucoup à exiger d'eux, à commencer par la révision du droit d'accueil : ils continuent à accueillir les migrants, à les régulariser, à leur donner du travail. Rien n'a changé et les migrants continuent à passer en Angleterre. Supprimer les accords du Touquet ne réglerait donc pas le problème : la frontière est là.

On ne peut pas non plus exiger seulement des Britanniques qu'ils s'occupent de la sécurisation. Il faut aussi envisager l'aspect économique de la situation, la façon dont les populations vivent. Ils doivent se mettre à la page. Ils devraient aussi ouvrir un camp dans leur propre pays pour choisir eux-mêmes les populations qu'ils veulent accueillir. Ce n'est pas à nous de faire ce tri pour eux.

En ce qui concerne le plan Grand Froid, il fonctionne plutôt bien. Il est vraiment bien encadré. Faut-il le pérenniser ? Tout dépend comment c'est fait. Sans encadrement des entrées, des sorties, sans accompagnement, on se retrouvera avec une nouvelle jungle.

Ce que j'ai proposé, c'est que l'État ouvre de nouveaux lieux d'accueil humanitaire (LAH), loin de la bande littorale, c'est-à-dire à trente ou quarante kilomètres, afin de mettre les migrants à l'abri dans un lieu équipé, adapté, où ils seraient encadrés. Ainsi, on pourrait mieux contrôler mais aussi aider ces personnes – qui ne sont pas toujours dans les bonnes mains. C'est une réflexion à mener.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Afin de vous laisser la possibilité de préciser votre réponse, j'aimerais vous entendre revenir sur la question du mur. J'avais cru comprendre que vous y étiez favorable au départ, puis qu'au vu des circonstances, vous aviez fini par le refuser.

J'aimerais également des précisions sur la piscine. Étant moi-même élue locale, je confirme qu'il existe des tarifs préférentiels pour les habitants. En revanche, j'aimerais savoir s'il est arrivé que l'entrée soit refusée sur la base de l'irrégularité du séjour.

Enfin, la présence de femmes parmi les personnes exilées est évidemment un enjeu. Les associations que nous avons entendues ce matin nous ont dit que la situation sur le littoral pouvait amener à des drames pour ces femmes. Il existe une maison des femmes à Calais : des consignes ont-elles été données pour que les femmes exilées n'y soient pas accueillies ?

Mme Natacha Bouchart. La création de la maison des femmes est pour moi une grande fierté. C'est un lieu exclusivement réservé aux Calaisiennes, le dispositif étant géré par le centre communal d'action sociale (CCAS). Je n'ai pas connaissance de sollicitation pour l'accueil de femmes exilées : à suivre, je dirais. En tout cas, elles n'y sont pas interdites – les hommes le sont.

S'agissant de la piscine, les agents n'ont pas le droit de refuser telle ou telle personne. Depuis 2015, parce que c'était urgent et pour éviter des troubles, nous demandons effectivement une pièce d'identité.

Pour revenir sur le mur, je n'étais pas d'accord pour que soit bâti le mur de la rocade. J'ai accédé à la demande parce que je me suis rendue compte qu'il n'y avait pas d'autre moyen pour éviter que le port soit envahi. À l'époque, 400 à 600 migrants envahissaient la rocade pour accéder au port. Je l'ai accepté par dépit, en ajoutant, pour que l'installation soit moins brutale, une végétalisation.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci.

*

* *

8. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la Direction générale des étrangers en France (DGEF) du ministère de l'intérieur : M. Laurent Touvet, Directeur général, M. Cyriaque Bayle, sous-directeur chargé de la lutte contre l'immigration irrégulière, M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière, et M. Antonin Bernard, adjoint au chef du bureau de la circulation transfrontalière (26 février 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. La direction générale des étrangers en France (DGEF) agit dans des domaines qui couvrent l'intégralité du parcours des personnes étrangères en France. Elle se trouve donc en première ligne pour traiter de la situation des personnes migrantes dans le Calaisis.

D'après nos premières auditions, vous assurez également le pilotage de la politique de coopération franco-britannique en matière migratoire et le suivi des différents accords qui nous intéressent, y compris sur le plan budgétaire et financier.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et qu'elle fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct.

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

(M. Laurent Touvet, M. Cyriaque Bayle, M. Frédéric Sampson et M. Antonin Bernard prêtent successivement serment.)

M. Laurent Touvet, directeur général des étrangers en France. Avant de répondre aux questions de votre commission d'enquête, j'exposerai le cadre général de notre action en cinq points. D'abord, je présenterai la DGEF, puis j'évoquerai les accords de gestion du contrôle frontalier franco-britannique ainsi que la prévention des traversées maritimes, qui occupe beaucoup les services de l'État sur le littoral. Je répondrai ensuite rapidement à la question que vous m'avez soumise concernant les risques que comporterait une dénonciation des accords du Touquet. Enfin, j'en viendrai aux perspectives d'européanisation, c'est-à-dire d'extension des accords franco-britanniques à des accords liant le Royaume-Uni à l'Union européenne (UE), puisque c'est la perspective dans laquelle nous nous situons.

La direction générale des étrangers en France m'a été confiée par décret le 26 novembre 2025. Au sein du ministère de l'intérieur, la direction assure la négociation et la mise en œuvre des accords migratoires. Aux termes d'un décret de 2013, elle exerce les attributions du ministre de l'intérieur en matière d'immigration, d'asile, d'intégration et d'accès à la nationalité française, ce qui couvre effectivement tout le parcours des étrangers en France au regard de leurs obligations réglementaires.

La DGEF n'est pas seule à s'intéresser à ces questions au sein du ministère et nous travaillons étroitement avec la direction nationale de la police aux frontières (DNPAF), comme avec les autres services impliqués. Cependant, compte tenu de son expertise et de celle de ses équipes, c'est la DGEF qui participe à la définition et à la mise en œuvre des missions en matière de contrôle des flux aux frontières, qu'ils soient réguliers ou irréguliers. Nous portons une attention particulière à la situation en Manche-mer du Nord, où s'étend la seule frontière extérieure de l'UE dont la France a la responsabilité. Nous travaillons aussi avec la direction des affaires européennes et internationales du ministère, qui nous fait profiter de son expérience des arcanes bruxelloises. Cependant, l'expertise technique et métier se situe à la DGEF, ce qui justifie son rôle dans la négociation et le suivi de la mise en œuvre du traité de

Sandhurst et des accords relatifs aux cycles triennaux qui en découlent : le cycle 2023-2026 et le cycle 2026-2029, qui est en cours de négociation.

Lors de la conclusion des accords du Touquet en 2003, la DGEF n'existait pas. La direction des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'intérieur remplissait alors ces missions. Le 31 décembre 2007, une partie de cette direction a été séparée du reste pour constituer le secrétariat général à l'immigration et à l'intégration (SGII), devenu DGEF en 2013.

Nous travaillons aussi dans un cadre interministériel avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères pour assurer une approche cohérente et globale de nos négociations avec un pays tiers. Notre concertation est étroite. Elle vise à faire valoir un équilibre entre les enjeux migratoires et les enjeux de sécurité, du côté du ministère de l'intérieur, et la politique d'attractivité de la France, du côté du ministère des affaires étrangères. Nos discussions sont assez fructueuses et la participation active des équipes du ministère de l'intérieur à la Conférence des ambassadeurs de janvier 2026 a permis de renforcer ces liens.

J'en viens aux accords franco-britanniques de contrôle frontalier. Dans un premier temps, le traité de Cantorbéry et le protocole de Sangatte ont réglé les modalités de construction et d'exploitation du lien fixe transmanche, avant sa concession à Eurotunnel, et la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés (BCNJ) dans les installations de Coquelles et de Folkstone. En 2000, un protocole a étendu leur présence aux gares internationales, notamment à la gare du Nord.

Si les concessionnaires sont chargés de financer la construction et l'entretien des installations terminales, ce sont les États qui les font fonctionner. Le parti a été pris d'effectuer les contrôles frontaliers d'entrée dans le pays voisin dans la gare de départ, à l'inverse de ce qui se passe dans les aéroports. Ce fonctionnement permet d'assurer une plus grande fluidité de la circulation entre les deux pays. Il permet aussi d'éviter d'avoir à gérer des situations dans lesquelles on arrêterait des personnes ayant déjà franchi la frontière, ce qui nécessiterait la mise en place de zones d'attente et de mécanismes de refoulement vers le pays de départ. Il est plus simple d'interdire au départ l'entrée dans le pays voisin aux personnes ne présentant pas les titres nécessaires.

Ce mécanisme mis en place pour le vecteur ferroviaire a été reproduit pour le vecteur maritime avec les accords du Touquet de 2003. Le contrôle des personnes et des marchandises a lieu sur le territoire de l'État de départ, avant l'embarquement. Cette organisation est très importante pour assurer la fluidité de la circulation transmanche. En effet, des contrôles effectués après l'arrivée des personnes et des poids lourds risqueraient d'engorger le débarquement et de ralentir considérablement la circulation maritime. Cette situation est équilibrée, le trafic étant à peu près aussi important dans un sens que dans l'autre. Il faut noter toutefois que, pour la France, ce point frontière n'est pas le seul, même si Calais enregistre le plus grand trafic de navires rouliers à passagers d'Europe, tandis que, pour le Royaume-Uni, ce point est plus vital puisqu'il voit transiter la plupart de ses échanges de marchandises et de personnes avec le continent.

Dans un troisième temps, le traité de Sandhurst a été signé en janvier 2018. Il complète les deux précédents puisqu'il a intégré un volet de lutte contre l'immigration clandestine en raison des événements observés sur le littoral. Le but est de réduire le nombre de personnes cherchant à franchir illégalement cette frontière, d'agir de concert pour réduire la pression migratoire dans la Manche et en mer du Nord et d'organiser une meilleure coopération entre les deux États en matière de lutte contre les filières de criminalité organisée, de fraude et de circulation irrégulière de biens et de personnes.

Ce traité présente la particularité d'être assorti d'un financement britannique. Ainsi, depuis 2018, le Royaume-Uni finance une partie des investissements nécessaires et des coûts de fonctionnement induits, tels que les dépenses liées aux ressources humaines. Il s'agit de prendre en compte le fait que la France garde cette frontière britannique. À l'origine, les montants étaient définis de manière annuelle, mais ils le sont de manière triennale depuis 2023. Ces montants sont en augmentation constante. Dans notre réponse écrite, nous donnerons tous les chiffres qui montrent le caractère significatif de cet engagement. À titre d'exemple, pour le cycle 2023-2026, ces financements britanniques s'élèvent à 540 millions d'euros, qui couvrent pour l'essentiel des dépenses de personnel, mais aussi des investissements réalisés sur le sol français.

Ce remboursement ne couvre cependant pas la totalité des sommes dépensées par la France. En effet, une partie de l'activité menée par les forces de police et de gendarmerie dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais est consacrée à la lutte contre l'immigration clandestine. Des forces supplémentaires sont financées par les Britanniques, mais une part de l'activité ordinaire des policiers et gendarmes est la conséquence directe de la présence de nombreux migrants sur le littoral. La part financée par le Royaume-Uni dans cette lutte contre l'immigration clandestine est estimée à environ 62 % du total des sommes dépensées, 38 % restant à la charge de la France. Cette répartition s'explique en partie par le fait que la sécurisation des infrastructures n'est pas seulement destinée à la lutte contre l'immigration clandestine, mais aussi à la lutte contre d'autres formes de menaces, qu'il s'agisse de terrorisme ou de transit de produits dangereux, ou à des contrôles sanitaires. La présence des autorités publiques françaises est confrontée à de nombreux enjeux sur ce littoral.

Le dispositif humanitaire est entièrement financé par la France. Il comprend l'accueil et la prise en charge d'une partie des migrants, qui attendent de traverser ou ont échoué à le faire.

Après avoir évoqué les traités de Cantorbéry, du Touquet et de Sandhurst, je veux mentionner l'accord pilote migratoire de juillet 2025, qui est entré en vigueur immédiatement après sa signature et dont la validité a été confirmée par une décision du Conseil d'État de fin décembre 2025.

Cet accord prévoit une sorte d'équilibre entre deux procédures : une procédure d'admission légale au Royaume-Uni, organisée par les Britanniques au profit de personnes situées sur le territoire français, et une procédure de réadmission de certains migrants ayant effectué la traversée, qui sont proposés par le Royaume-Uni à la France pour être réadmis sur le sol français et pris en charge selon les procédures de droit commun applicables en France.

Il s'agit d'un dispositif pilote et expérimental, d'autant qu'il n'est valide que jusqu'au 11 juin 2026. Jusqu'à présent, les contingents concernés sont restés modestes et très inférieurs au nombre de personnes ayant réussi à traverser. Ainsi, nous comptons 338 personnes réadmises en France et 370 personnes admises légalement au Royaume-Uni. Il est encore tôt pour dresser un bilan définitif.

Le but était de produire un effet dissuasif en montrant que, même pour les migrants ayant réussi à traverser, il n'y a pas de certitude de pouvoir s'installer définitivement sur le territoire britannique. L'idée était de créer un aléa pouvant dissuader les migrants. Au vu des chiffres actuels, l'effet dissuasif est limité.

Cependant, cet accord a été complété par la mise en place d'opérations conjointes. Des agents britanniques sont présents dans des centres d'hébergement en France pour expliquer les dangers que comporte la traversée maritime et pour déconstruire le mythe de l'eldorado britannique, pour lequel il vaudrait le coup de risquer sa vie.

Ces opérations rencontrent un certain écho. Après avoir effectué une présentation devant un groupe, les agents proposent des entretiens individuels. Sur la totalité des personnes ayant assisté à l'exposé global, environ la moitié ont demandé un entretien. De plus, un quart ont fait part d'une intention de renoncer à leur tentative de traversée. Peu ont concrétisé cette intention en acceptant un retour dans leur pays d'origine ; nous en avons compté une dizaine, tous des Irakiens.

Ces derniers chiffres montrent bien que ces populations ont connu des drames, ont traversé l'Afrique, la Méditerranée et l'Europe dans l'idée de s'installer au Royaume-Uni. Un volet de l'accord pilote migratoire vise donc à réduire l'attractivité de ce pays auprès des populations migrantes. Ce dispositif est complété par des accords *upstream*, qui visent à déployer des actions diplomatiques dans les pays d'origine pour obtenir de leur part, ou de celle des pays de transit entre la Corne de l'Afrique et l'Europe, la réadmission de certains de leurs ressortissants et pour limiter le flux migratoire en amont.

J'en viens au bilan contrasté de la prévention des traversées maritimes. En 2025, 41 000 traversées maritimes ont eu lieu, ce qui constitue le deuxième chiffre le plus élevé depuis que ce phénomène a commencé à être observé, il y a dix ans, et une augmentation de 13 % depuis 2024.

Il faut mettre ce chiffre en regard d'autres facteurs. D'une part, la météo a été particulièrement favorable aux traversées en 2025. De plus, le nombre de bateaux ayant réussi à traverser a diminué, mais le nombre de personnes sur chaque bateau a nettement augmenté. Nous constatons une très grande réactivité des réseaux de passeurs, qui font du trafic d'êtres humains et ne s'embarrassent pas de considérations éthiques. De nombreux bateaux tentent la traversée alors que les passagers n'ont pas tous des gilets de sauvetage et que le fond du bateau a été retiré. La plupart des décès constatés lors des traversées ne sont pas liés à des noyades, mais à l'étouffement de personnes installées au centre du bateau, quand celui-ci est trop chargé et qu'il se met « en portefeuille ».

Le taux d'interception des traversées, dont le calcul résulte d'une mise en rapport de ceux que nous avons vu partir et de ceux que les Britanniques ont vu arriver, s'élève à 56 %. Nous avons donc empêché la traversée de plus de 20 000 personnes, soit parce que les forces de l'ordre sont intervenues en amont ou lors de la mise à l'eau du bateau, soit parce que le bateau a rencontré des avaries mécaniques et que les passagers ont été récupérés par les forces françaises dans les eaux françaises, avant d'être ramenés dans un port français. Plus de 6 000 personnes ont ainsi été sauvées en 2024, puis de nouveau en 2025.

Ces chiffres sont le fruit d'un combat permanent et difficile. Les forces de police et de gendarmerie mènent des actions sur les plages mais aussi en profondeur, le long d'un littoral qui s'étend sur près de 200 kilomètres de long, et ces actions ont lieu principalement la nuit.

Grâce aux méthodes de renseignement utilisées et à la coopération judiciaire, ce travail compliqué permet des découvertes importantes de matériel nautique. Ainsi, 157 bateaux ont été découverts en 2025, plus de 450 trafiquants ont été interpellés et 19 filières démantelées. Cette action nous permet, grâce à des réorganisations, d'obtenir des résultats mitigés mais assez positifs. Au second semestre 2025, nous avons compté moins de traversées qu'au second semestre 2024, grâce à une meilleure coordination entre police et gendarmerie ainsi qu'aux actions judiciaires qui ont permis de mettre à l'écart certaines filières.

On ne voit pas les choses de la même façon selon que l'on se trouve en France ou au Royaume-Uni. Certes, le chiffre de 41 000 traversées est trop élevé, mais on parle peu des 6 000 personnes sauvées et davantage des 31 personnes décédées.

N'oublions pas le travail quotidien fourni par les forces de l'ordre et les acteurs du sauvetage en mer qui, toutes les nuits où la mer est passante, c'est-à-dire à peu près la moitié du temps, sont présentes pour escorter les bateaux. Ces derniers attendent souvent la dernière extrémité physique pour demander assistance et secours, puisque leur objectif est de franchir la ligne médiane de la Manche et de se retrouver dans les eaux britanniques. Quand ils y parviennent, ils appellent les sauveteurs britanniques pour être conduits dans un port du Royaume-Uni par un bateau sûr. Ils ne demandent aucun secours pendant la première partie du trajet, ce qui complique le travail des autorités françaises.

Quels risques comporterait la dénonciation des accords du Touquet et des autres traités bilatéraux ? Elle enverrait un signal inquiétant à toutes les filières, qui feraient le constat d'un manque de coordination entre Français et Britanniques et pourraient penser que la frontière est grande ouverte. C'est en menant une action concertée que nous nous donnerons les meilleurs moyens d'empêcher les flux.

De plus, tous les points de contrôle migratoire et de police ont été installés sur les territoires français et britannique de manière à effectuer les contrôles avant le franchissement de la frontière. Il faudrait donc se réorganiser pour transformer toutes les installations et pouvoir effectuer les contrôles à l'arrivée. Un tel changement comporterait un risque d'allongement des temps de parcours qui inquiéterait gravement les opérateurs de transport, qu'il s'agisse du passage ferroviaire ou maritime.

J'en viens, pour terminer, à l'eupéanisation de la lutte contre l'immigration clandestine dans la région. Le gouvernement veut faire prévaloir cette perspective, en partant du constat suivant : un peu plus de 60 000 personnes ont essayé de traverser la Manche. Ce chiffre représente entre le quart et le tiers du nombre total des migrants qui entrent dans l'UE, qui a été de 230 000 personnes en 2024 et de 170 000 personnes en 2025. Le gouvernement français ne veut pas rester seul à gérer cette question, qui peut avoir des effets sur les autres pays de rebond. Nous cherchons donc à associer les autres États européens.

Je noterai un point positif : la Commission européenne, longtemps restée à l'écart, a reconnu que ce sujet était d'intérêt européen, que ce soit dans la déclaration adoptée à l'occasion du sommet UE-Royaume-Uni de mai 2025, dans la définition de la stratégie européenne de gestion de l'asile et de la migration du 29 janvier 2026 ou dans des déclarations de la présidente von der Leyen. L'UE reconnaît désormais qu'il s'agit d'un sujet qui la concerne.

Dans le cadre du suivi de l'accord pilote migratoire, un comité conjoint se réunit à peu près une fois par mois, dont les réunions sont partagées en deux séquences. L'une est franco-britannique ; l'autre est ouverte à la Commission européenne et aux États de l'Union, dans l'objectif de les informer sur la question, de les y sensibiliser et d'essayer de les associer à la préparation d'un accord migratoire entre l'UE et le Royaume-Uni. Les progrès sont lents et nous ne sentons pas d'appétence particulière, même s'il est prouvé depuis quelque temps que certains bateaux partent de Belgique, ce qui constitue un argument supplémentaire en faveur de l'association d'autres États européens.

Dans le cadre de l'eupéanisation et compte tenu des enjeux décrits, nous essayons aussi d'associer davantage l'agence Frontex, qui fournit 74 personnels sur le littoral du Nord et du Pas-de-Calais.

M. le président Sébastien Huyghe. Votre présentation était exhaustive puisqu'elle a répondu à certaines de mes questions, notamment sur Frontex.

Les 6 000 personnes sauvées l'ont-elles été uniquement par les Français ? Les Britanniques ont-ils communiqué sur le nombre de personnes sauvées par leurs soins dans leurs eaux territoriales ?

Depuis le Brexit, la France est devenue une frontière extérieure de l'Europe. Vous avez dit que l'eupéanisation de la gestion de cette frontière était dans tous les esprits, mais qu'elle avançait doucement. Y a-t-il un espoir de la voir se concrétiser avant la fin de la décennie ?

M. Laurent Touvet. Les 6 000 personnes sauvées l'ont été du côté français, par des bateaux français, et ont été ramenées dans des ports français. Dès que le bateau émet un signal de détresse, des bateaux sont affrétés, soit par la marine nationale soit par la France auprès d'opérateurs privés, qui viennent au plus près du bateau pour l'accompagner et récupérer les personnes, avant l'issue fatale ; nous n'attendons pas qu'il soit sur le point de couler.

Nous n'avons pas le nombre de personnes sauvées par les Britanniques, mais nous savons que dès que les bateaux franchissent la ligne médiane, ils appellent les secours en mer britanniques pour être pris en charge par un bateau digne de ce nom et conduits jusqu'au port de Douvres. Ainsi, d'une certaine manière, tous ceux qui réussissent la traversée sont sauvés par les Britanniques. Il est très rare que les bateaux pneumatiques poursuivent leur route seuls jusqu'au littoral britannique.

En ce qui concerne les perspectives d'un accord européen, je ne peux rien affirmer. J'ai rencontré la directrice générale de la migration et des affaires intérieures (DG Home) de la Commission et l'écoute est bienveillante. Cependant, si le soutien de la Commission est nécessaire, il ne sera pas suffisant ; il faut aussi réussir à embarquer les autres pays qui se contentent assez bien, pour l'instant, de voir la France faire le travail toute seule. Nous ne renonçons pas à déployer de nouveaux efforts, tant au niveau administratif que politique. Dans le cadre de leurs contacts avec les autres États membres de l'UE, les Britanniques insistent aussi beaucoup sur cet enjeu. Je ne peux donner aucun délai.

M. le président Sébastien Huyghe. En ce qui concerne Frontex, peut-on attendre une augmentation du nombre d'agents présents sur le littoral ou cette présence restera-t-elle figée tant que l'eupéanisation de la gestion de la frontière n'avancera pas ?

M. Laurent Touvet. Le ministre de l'intérieur s'adressera bientôt à Frontex pour demander des renforts supplémentaires.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je procéderai par séries de questions sur chaque sujet, en commençant par celui des financements.

Vous nous avez éclairés sur quelques points, tout en signalant qu'il était difficile de budgéter la partie liée à la sécurisation. Cependant, vous avez dit que les 540 millions d'euros versés par les Britanniques représentaient environ 62 % du coût total couvert par la France ; quelle est votre méthode de calcul ? Nous avons l'impression de faire face à beaucoup de flou et à peu de transparence sur la question de l'argent déployé.

Nous avons trouvé des chiffres selon lesquels 85 % de la somme totale dépensée serviraient à financer des missions sécuritaires et 15 % des missions sociales, sanitaires et humanitaires ; ils ont également été avancés par une mission d'information du Sénat. Confirmez-vous cette répartition ? Confirmez-vous que toute la partie sociale, sanitaire et humanitaire est en réalité assumée par la France ? Des demandes ont-elles été formulées dans

le cadre diplomatique auprès des Britanniques afin qu'ils prennent aussi en charge cette dimension ?

M. Laurent Touvet. En ce qui concerne le calcul, je ne pourrai pas décrire la méthode. Nous partons d'une estimation du temps et des effectifs que les forces de police et de gendarmerie consacrent à leur mission de lutte contre l'immigration clandestine (LIC), que nous valorisons. Nous prenons en compte le coût de fonctionnement de ces équipes, de leurs matériels et équipements, ce qui nous permet d'aboutir à ce ratio.

Je ne connaissais pas la répartition que vous évoquez de 85 % et 15 %, mais elle paraît assez vraisemblable. Sur la somme totale, 85 % seraient consacrés à des actions de sécurité et 15 % au dispositif social et humanitaire déployé par l'État à Calais, qui comprend le sauvetage en mer et d'autres opérations annexes, auxquelles les collectivités locales sont très attentives, et qui comprennent notamment le nettoyage des déchets. Quand un groupe de migrants reçoit le top départ sur un téléphone et se précipite vers la plage, il abandonne tout sur place. On trouve parfois dans les dunes et les forêts des tas d'effets personnels abandonnés, que l'État s'emploie à faire nettoyer par des associations et des prestataires.

Nous vous fournirons des réponses par écrit. Je peux vous lire ce que nous avons préparé, mais je ne suis pas sûr de l'intérêt...

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pouvez-vous nous donner les faits saillants ?

M. Laurent Touvet. En ce qui concerne le financement lié à Sandhurst pour le cycle 2023-2026, 454 millions d'euros ont été consacrés au personnel, 281 millions aux ressources humaines, 95 millions à l'équipement du personnel, 50 millions à l'immobilier, 28 millions au centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque, que les Britanniques ont accepté de financer, et 86 millions aux infrastructures, qui couvrent notamment des dépenses réalisées pour les collectivités locales afin de renforcer leurs dispositifs de sécurité ou de surveillance.

M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière. La DGEF s'intéresse principalement au volet sécuritaire de ces financements, ce qui ne signifie pas que nous nous désintéressons de la dimension humanitaire. Toutefois, celle-ci relève de la responsabilité du corps préfectoral, qui monte les opérations de mise à l'abri et d'hébergement. Côté DGEF, nous négocions avec la partie britannique la quote-part du financement consacrée au dispositif de sécurisation ; c'est donc ce que nous comptons essentiellement.

La France et le Royaume-Uni ont chacun leur dispositif de secours en mer et chacun opère dans ses eaux territoriales respectives. Les Britanniques ne nous rendent pas beaucoup de comptes sur leurs résultats en la matière. Cependant, dans le cadre de nos négociations, nous essayons de faire monter en puissance la prise en charge d'une partie de notre dispositif de secours.

M. Laurent Touvet. Nous ne demandons pas aux Britanniques de financer la partie sociale et humanitaire pour les personnes situées sur le sol français. De leur côté, quand ils récupèrent 41 000 migrants, ils s'en occupent seuls. Chacun s'occupe de l'accompagnement social et humanitaire des personnes se trouvant sur son sol.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous dites que cette partie ne relève pas du ministère de l'intérieur. Pourtant, la gestion des questions migratoires est quasiment exclusivement gérée par le ministère, ce qui a été voulu par différents premiers ministres au cours des dernières années.

Vers quel ministère se tournent les préfets et sous-préfets dans les cas de grande détresse humanitaire qui surviennent sur le périmètre concerné par les traités du Touquet et de Sandhurst ? Si les exilés sont localisés sur ce territoire, c'est parce qu'ils souhaitent se rendre au Royaume-Uni. Vers qui les services de l'État se tournent-ils, si ce n'est vers vous ? Il faut bien qu'ils se tournent vers quelqu'un, à moins que les conditions de vie des exilés ne soient gérées par personne.

M. Laurent Touvet. Ils se tournent principalement vers le ministère de l'intérieur. Les services de chaque département, notamment la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités, exercent une mission de présence quotidienne, en lien avec des associations. Il s'agit d'identifier la présence et les besoins des migrants, d'organiser le dispositif social d'hébergement d'une partie d'entre eux, de fourniture d'eau, de vêtements et de douches, et de proposer un dispositif médical, même si la plupart d'entre eux ne voient le médecin qu'une fois, puisqu'ils sont présents pour une durée brève et ont pour priorité de passer au Royaume-Uni. Tout un dispositif social est mis en œuvre par les différents services de l'État dans les deux départements concernés.

M. Frédéric Sampson. En 2025, la somme consacrée au dispositif humanitaire dans le Calaisis s'élevait à environ 20 millions d'euros en exécution. Elle était financée par des crédits de la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités.

Ce montant couvre des opérations de mise à l'abri quotidiennes et conjoncturelles, liées par exemple au grand froid, des dispositifs d'accès à l'eau, à l'hygiène et à l'alimentation, le nettoyage des sites, la sécurisation des opérateurs par les forces de sécurité intérieure lorsque des actions associatives sont conduites dans les campements, la ressource et la restitution des effets personnels lors des évictions, le dispositif de prise en charge des naufragés, notamment par le service départemental d'incendie et de secours (Sdis), les transports vers les centres d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) et les dispositifs de maraude et d'accompagnement social.

Des dispositifs similaires existent dans le Dunkerquois et sur l'ensemble du littoral, en fonction des points de concentration du phénomène. À titre d'exemple, lorsqu'un bateau est en difficulté et qu'il doit revenir sur le littoral, nous activons un plan de secours avec le maire de la commune concernée pour ouvrir une salle communale, accueillir les naufragés, les prendre en charge et éventuellement leur proposer un transfert vers un CAES, notamment pour les familles.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous évoquez un montant de 20 millions d'euros pour le Calaisis. Nous pouvons estimer qu'un même montant est consacré à ces activités à la fois dans le Dunkerquois et sur le reste du territoire concerné. La somme consacrée au volet humanitaire s'élèverait donc à environ 60 millions d'euros, ce qui est loin des 15 % annoncés du montant total.

M. Laurent Touvet. Je ne sais pas comment vous êtes passée de 20 à 60 millions d'euros. Il faut inclure le sauvetage en mer, qui représente plus de 55 millions d'euros chaque année. En additionnant les sommes dédiées au sauvetage, au social et à l'humanitaire, on obtient un petit 100 millions d'euros, ce qui m'a conduit à vous répondre que l'estimation de 15 % du total des dépenses liées à la présence des migrants sur le littoral me semblait vraisemblable.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La DGEF a-t-elle pour mission d'évaluer la politique menée depuis des décennies sur ce territoire ? L'accord pilote « un pour un » comprend la mise en place d'un comité de suivi, mais les traités prévoient-ils une évaluation

régulière des politiques publiques menées ? À quel rythme ? Selon quels critères décide-t-on de continuer à mettre en œuvre ces politiques, puisqu'on observe plutôt une continuité en la matière ? Les conditions de vie des exilés, que nous nous accorderons à qualifier de terribles, font-elles partie des critères retenus ? Qu'en est-il du nombre de morts en mer – car il faut bien admettre que beaucoup de personnes sauvées tentent à nouveau leur chance ?

En 2017, sans dire qu'il s'agissait de revisiter complètement les accords du Touquet, Emmanuel Macron a dit qu'il faudrait réinvestir le champ des mineurs non accompagnés (MNA). Cette question est-elle couverte par les missions de la DGEF ?

M. Laurent Touvet. Comme vous l'avez dit, la politique de la France se caractérise par sa continuité en la matière, puisque le phénomène contre lequel il s'agit de lutter existe depuis longtemps, même s'il a beaucoup évolué. Dans les années 2010, les traversées avaient surtout lieu par les vecteurs routier et ferroviaire. Autour de 2012, nous comptions plus de 40 000 traversées maritimes ou ferroviaires ; le chiffre est descendu à environ 3 000. Cette baisse est la conséquence de très lourds investissements réalisés autour des infrastructures concernées, notamment autour du port de Calais et des derniers kilomètres de l'autoroute y menant, qui sont entourés de clôtures difficilement franchissables.

L'évaluation fait partie de la mission de toute administration, qui doit veiller au bon usage des crédits dont elle a la charge. En ce qui concerne Sandhurst, un comité conjoint se réunit tous les deux mois, dans le cadre duquel nous examinons l'efficacité – autant qu'il est possible de le faire – de l'action des forces de police et de gendarmerie françaises. De leur côté, les Britanniques sont des observateurs très attentifs des résultats obtenus par les forces françaises au financement desquelles ils contribuent.

Chacun des préfets concernés, dans le cadre de la coordination assurée par le préfet de la zone Nord, tient un suivi très précis des traversées et de l'affectation des forces. Même si les cycles sont triennaux, il faut pouvoir adapter le dispositif en fonction des priorités. À titre d'exemple, lors du deuxième semestre 2025, nous avons constaté que les tentatives de traversée portaient plus du port de Dunkerque que des plages du Pas-de-Calais, ce qui représentait un changement. Dans ce genre de cas, les préfets réagissent en réorientant les forces et l'effort.

Nous essayons de rendre notre action la plus efficace possible en effectuant des suivis réguliers et quantifiés. Il faut néanmoins composer avec des éléments d'ambiance qui ne sont pas quantifiables, comme l'usage de nouvelles techniques par les passeurs et leur réactivité, qui conduisent aussi les forces de sécurité à réorienter leurs efforts, sous la conduite des autorités publiques, là où elles sont le plus fragiles et où notre action sera la plus efficace pour contrecarrer les traversées maritimes clandestines.

M. Cyriaque Bayle, sous-directeur chargé de la lutte contre l'immigration irrégulière. Concernant le volet Sandhurst de lutte contre l'immigration irrégulière, il faut noter plusieurs nouveaux faits marquants parmi les facteurs qui nous poussent à négocier un nouveau cycle triennal.

D'abord, en 2024, le nombre de décès en mer a été très important puisqu'il s'est élevé à 78. Il était de 31 en 2025.

Ensuite, pendant la période 2023-2026, la capacité d'adaptation des passeurs a été très forte : ils ont adopté de nouvelles techniques comme l'utilisation des *taxi boats*, qui viennent chercher les migrants en cabotage, les mettant davantage en péril.

Ce phénomène a confirmé qu'il était nécessaire d'avoir un volet maritime plus important dans la lutte contre l'immigration irrégulière et nous a poussés à négocier une prolongation renforcée. Il a également induit une montée en puissance de la coopération franco-britannique en matière de lutte contre les filières et de l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim), qui a détecté davantage de filières et interpellé plus de trafiquants en 2025 qu'en 2024. Il faut poursuivre l'effort.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Deux stratégies s'opposent en matière d'évaluation. La première repose sur l'idée que l'hospitalité permet de protéger la vie des personnes, de sécuriser et d'apaiser la zone ; elle reconnaît qu'éloigner les personnes des zones de passage revient à les disperser, à fragiliser la gestion des flux et à rendre plus difficile la prise en charge sanitaire, sans empêcher la volonté de passage.

La deuxième stratégie, celle de l'État, que défend le préfet du Nord avec lequel j'ai discuté il y a quelques mois, repose sur l'idée que les campements sont des lieux dans lesquels les personnes sont en proie aux réseaux criminels et qu'il faut les démanteler.

Nous pourrions faire ensemble le constat que les passeurs et les réseaux criminels sont toujours présents et que le nombre de passages reste très important. Vous avez mentionné que 40 000 passages ont été évités du fait des accords du Touquet parce que l'on a fermé les accès au tunnel et aux ferries. On pourrait penser qu'il s'agit d'une efficacité complète mais, lors des dernières auditions, le chiffre de 40 000 passages effectués par *small boats* a été avancé.

Comment évaluer l'efficacité de la politique menée, avec une continuité que je juge consternante, alors que des moyens supplémentaires sont demandés au Royaume-Uni et que la France continue de fournir des moyens très importants ? En effet, la partie française fournit 331 millions d'euros – contre 540 millions d'euros pour les Britanniques. Cette somme équivaut, à titre de comparaison, à trois fois le budget consacré à l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra), qui traite 100 000 demandes d'asile par an. On enregistre pourtant 40 000 passages par an et de nombreuses atteintes aux droits humains. Quel est votre critère final d'évaluation ? Le nombre de passages observés ne doit-il pas nous amener à nous interroger sur l'efficacité de cette politique ?

M. Laurent Touvet. Les autorités publiques ne maîtrisent absolument pas le flux d'arrivées, qui résulte de l'action des filières de passeurs. Des migrants souhaitent passer au Royaume-Uni illégalement ; ils sont dans des situations de détresse et d'exploitation humaine épouvantables. Nous cherchons à déployer les moyens les plus efficaces possible pour contrecarrer, empêcher et retarder ces passages. Nous n'avons pas l'illusion d'être capables d'interdire toute traversée.

Nous déployons une action multiforme qui comprend la présence de policiers et de gendarmes, le sauvetage en mer, des activités de dissuasion et une prise en charge sociale et humanitaire. On ne peut pas attribuer à l'une ou l'autre de ces actions un nombre de passages empêchés ou abandonnés. Il s'agit d'une action globale.

Ce qui sous-tend notre raisonnement, c'est que, si nous ne faisons rien, les filières pourraient agir librement et les migrants entrant dans l'UE seraient bien plus nombreux. Ils se rendraient directement sur les plages du Nord et du Pas-de-Calais pour rejoindre le Royaume-Uni. Il est de notre responsabilité d'essayer de contrecarrer l'action de ces réseaux criminels, qui accaparent aussi une part significative de nos forces de sécurité dans la région.

La France demande aussi au Royaume-Uni de limiter son attractivité. Quand un migrant en situation irrégulière peut obtenir un emploi sans délai une fois arrivé, percevoir une rémunération et ainsi rembourser les passeurs, on comprend qu'il ait toujours envie de prendre le risque de traverser, puisque le bilan coût-avantages reste positif pour lui.

Nos actions prennent de nombreuses directions et je suis incapable d'attribuer à l'une ou l'autre un nombre de migrants empêchés ou dissuadés de traverser.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je reviens à la question des MNA, qui a fait l'objet d'une annonce du Président de la République avant son élection. Dans les accords de Sandhurst, les voies sûres et légales étaient évoquées comme un moyen de dissuasion des tentatives de traversée, en particulier pour les MNA. Dans l'accord « un pour un », leur cas n'est pas prévu.

Je souligne que la question des MNA fait partie du champ de la protection de l'enfance, ce qui est important. Dans le cadre des négociations en cours avec le Royaume-Uni, où les ministères chargés de la protection de l'enfance ne sont pas représentés, comment le sujet est-il abordé ? Je rappelle aussi que les Britanniques ont supprimé l'amendement Dubs, qui permettait d'assurer l'existence de voies légales et sûres pour les MNA.

M. Laurent Touvet. Les MNA sont assez peu nombreux. La plupart des migrants sont des hommes jeunes mais adultes. En 2025, 1 629 mises à l'abri de MNA ont été réalisées dans le Calais. De plus, malgré les dispositifs mis en place par la France, les populations concernées ne souhaitent pas tellement être prises en charge : elles ne demandent pas l'asile, ne veulent pas être sauvées quand elles sont en mer, ne viennent que lorsque c'est urgent quand on leur propose des soins et ont du mal à accepter des soins suivis. Beaucoup de MNA refusent une prise en charge.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En 2024, le préfet du Nord évoquait une proportion de 10 % de MNA dans les campements, ce qui n'est pas marginal. Par ailleurs, la part de jeunes filles augmente. Ces mineurs veulent passer pour retrouver de la famille au Royaume-Uni. C'est pour cette raison qu'une voie légale et sûre leur était proposée, mais cette possibilité a été supprimée. Que dit la France en empêchant des MNA de rejoindre leur famille ?

M. Cyriaque Bayle. Depuis le Brexit, nous avons un problème de vide juridique. Depuis août-septembre 2025, le Royaume-Uni a suspendu la procédure de réunification familiale et il existe donc un vide pour les procédures concernant l'UE et le Royaume-Uni.

L'accord pilote migratoire de juillet 2025 exclut les MNA de la procédure de réadmission dans son article 4. En revanche, pour la partie concernant les admissions légales, les mineurs accompagnant des parents sont éligibles.

L'accord devait se faire à droits nationaux, européen et international constants, tout en suivant le principe cardinal du respect de l'intérêt supérieur de l'enfant en vigueur dans les droits concernés et auxquels est aussi assujéti le Royaume-Uni.

Nous sommes très vigilants à cette question dans le cadre de l'accord. Une grande partie des personnes proposées à la réadmission déposent des recours devant des tribunaux britanniques, alléguant qu'elles sont mineures, victimes de traite d'êtres humains ou en situation de vulnérabilité. La DGEF instruit les demandes de réadmission et, quand nous avons le moindre doute sur l'âge de la personne candidate ou sa vulnérabilité, nous avons la possibilité de refuser et n'hésitons pas à le faire, même si les Britanniques peuvent se montrer assez pressants.

Il s'agit de l'une de nos prérogatives, qui a permis au Conseil d'État de rejeter le recours déposé contre le décret portant application de l'accord. Parmi les deux motifs du recours se trouvait le non-respect de l'intérêt supérieur de l'enfant. Le Conseil d'État a écarté ce moyen. Ce point a été souligné par le Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR).

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En ce qui concerne l'accord « un pour un », pourquoi avoir choisi la forme d'un arrangement administratif qui contourne le Parlement ?

La semaine dernière, M. Bernard Cazeneuve a présenté cet accord comme « déséquilibré » ; quel est votre avis ? Y a-t-il une asymétrie ?

L'article 20 de l'accord prévoit un examen mensuel de sa mise en œuvre, qui comprend des analyses statistiques portant notamment sur l'origine des exilés, les routes qu'ils ont empruntées et les pays dans lesquels ils ont déposé des demandes d'asile. Pouvez-vous mettre à disposition de la commission ces examens mensuels ?

Il y a deux semaines, lors d'une audition, nous nous sommes rendu compte que le ministère de l'Europe et des affaires étrangères ne faisait pas partie du comité de suivi. Est-ce à dire que les questions de sécurité et de sécurisation sont traitées au détriment de la diplomatie ?

Au regard des premiers comités de suivi, constatez-vous une volonté de prolonger l'accord ?

M. Laurent Touvet. La ratification d'un accord international par le Parlement ne dépend pas de son intitulé mais de son contenu. Cette question a été portée devant le Conseil d'État, qui a rejeté le moyen, estimant que l'autorisation du Parlement n'était pas nécessaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il aurait pu être soumis au Parlement ?

M. Laurent Touvet. Il aurait pu, comme il arrive que des dispositions soumises au Parlement relèvent du domaine du règlement. L'un des avantages de l'arrangement administratif ratifié par accord ministériel est de permettre d'agir vite, ce qui était d'autant plus important que la durée d'application de l'accord ne court que jusqu'au 11 juin 2026, date d'entrée en vigueur du pacte sur la migration et l'asile de l'UE.

Cet accord est-il équilibré ou déséquilibré ? La volonté des signataires était d'assurer un rapport d'un pour un entre les admissions légales et les réadmissions ; c'est à peu près ce que nous constatons.

Dans les premiers mois, jusqu'à décembre, la France avait réadmis plus de personnes que le Royaume-Uni n'en avait admises et depuis, c'est l'inverse. Le rapport varie d'une semaine à l'autre, en fonction des personnes soumises par les Britanniques, en fonction des résultats des contrôles auxquels nous procédons pour nous assurer qu'aucune personne risquant de créer des troubles à l'ordre public ne figure dans l'effectif et en fonction de nos capacités d'hébergement. À titre d'exemple, début janvier 2026, la France a demandé aux Britanniques de suspendre l'envoi d'un contingent car nous étions en période de grand froid et avions du mal à tout gérer à la fois.

Le rapport de 338 personnes réadmisées pour 370 personnes admises légalement au Royaume-Uni est proche de l'équilibre. Cependant, il s'agit de deux procédures différentes et je ne sais pas ce que le Premier ministre Cazeneuve a voulu signifier. Ce sont des populations différentes, mais la charge est à peu près équivalente pour chaque pays.

En ce qui concerne l'examen des populations concernées, nous connaissons leur répartition par nationalité : sur 370 personnes admises au Royaume-Uni, 172 sont des Afghans, 163 des Soudanais et 67 des Yéménites. Ce sont les trois nationalités principales. Par ailleurs, 89 % sont des hommes, 89 % sont des personnes majeures isolées, 54 % ont entre 20 et 29 ans et 30 % entre 30 et 39 ans.

Pour les personnes réadmissées en France, c'est à peu près la même chose et les nationalités de la Corne de l'Afrique sont principalement concernées. Une proportion d'environ un quart des personnes demandent l'asile en France. Parmi ces personnes, que nous plaçons dans un hébergement du dispositif national d'asile, une part significative ne reste pas dans les hébergements assignés et disparaît dans la nature.

M. Cyriaque Bayle. Le ministère de l'Europe et des affaires étrangères et le ministère de l'intérieur ont discuté de l'accord pilote, notamment en mai et en juin, avant sa conclusion. Nous avons notamment échangé avec la direction juridique et la direction de l'UE car nous avons besoin de leur expertise juridique et métier. De plus, le groupe de Calais, qui était à l'origine de l'idée de l'accord pilote, implique le Quai d'Orsay, le ministère de l'intérieur et l'ambassadeur chargé des migrations. L'accord constitue un arrangement administratif, mais il a été discuté dans l'enceinte interministérielle.

Les modalités de suivi mensuel de l'accord intègrent l'ambassade de France au Royaume-Uni et la représentation permanente de la France auprès de l'UE, ce qui permet un regard interministériel.

M. Marc de Fleurian (RN). Quels sont les moyens humains et matériels affectés à la mission de sauvetage en mer du côté français ?

Confirmez-vous que les campements les plus peuplés, qui se situent dans le Dunkerquois, sont aussi les plus soumis à la pression et à l'emprise des passeurs les plus organisés et les plus violents ? Je mentionnerai notamment les règlements de comptes par arme à feu, qui n'existent pas dans le Calaisis.

Quelles sont les perspectives de l'eupéanisation ? Que peut-on concrètement attendre des autres États membres en termes de déploiement de moyens à la frontière, de participation financière ou d'autres types de contribution ?

M. Cyriaque Bayle. Concernant les moyens français consacrés au SAR (*Search and Rescue*), le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (CROSS) de Gris-Nez a vu ses effectifs augmenter de 7 équivalents temps plein (ETP) entre 2022 et 2025. Il faut aussi mentionner quatre sémaphores, six navires et un hélicoptère de secours maritime de la marine nationale, des drones et l'implication de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) ainsi que du Sdis du Pas-de-Calais.

M. Laurent Touvet. En ce qui concerne les campements, la politique du gouvernement, appliquée par les préfets, vise à ne pas laisser s'enkyster des situations difficiles du point de vue humanitaire et sécuritaire. Des campements de trop grandes dimensions permettent aux filières de prospérer et créent des situations sanitaires plus difficiles à gérer, notamment parce que les personnes apportant l'assistance humanitaire se sentent en insécurité et demandent à être accompagnées par des policiers ou des gendarmes.

En 2025, nous avons constaté la présence de campements plus peuplés dans la région de Dunkerque que dans celle de Calais. Des règlements de comptes par arme à feu ont effectivement eu lieu – même si leur nombre n'est que de quelques unités –, ce qui justifie

notre volonté de démanteler les campements le plus souvent possible, qu'il s'agisse de Calais ou de Loon-Plage près de Dunkerque. Nous assurons toujours une prise en charge humanitaire des personnes déplacées.

Le démantèlement ne consiste pas seulement à lancer des opérations de police, qui constituent un concours de la force publique apporté à un propriétaire voyant ses biens squattés, ce qui nous place dans le cadre du droit commun. Une action préalable est aussi conduite par des associations mandatées par l'État afin d'informer les personnes du prochain démantèlement et de leur proposer des hébergements dans des centres d'accueil situés plus loin du littoral. À plusieurs reprises, quand les forces de l'ordre arrivent pour démanteler, elles trouvent moins de personnes qu'il n'y en avait une semaine auparavant parce que l'action préventive a permis d'en placer certaines à l'abri, dans des lieux où les conditions sanitaires sont bonnes, et a entraîné la dispersion d'une autre part d'entre elles.

En essayant de ne pas laisser perdurer les campements au même endroit, nous perturbons l'action des filières de passeurs et nous rassurons la population, qui constate que les autorités publiques ne se contentent pas de subir et qu'elles mènent une action déterminée.

Ce n'est jamais parfait. Les campements démantelés se reconstituent parfois un peu plus loin, plus ou moins rapidement. La météo joue aussi un rôle : les campements sont beaucoup plus peuplés quand elle est mauvaise et que les personnes attendent une fenêtre propice à la traversée.

Comme toute opération nécessitant l'emploi des forces de sécurité, ces actions s'exercent toujours dans des conditions difficiles et ne relèvent pas d'une science exacte. Dans le contexte qui nous occupe, les conditions sont difficiles en matière de sécurité, mais aussi d'hygiène et d'humanité. Il faut les prendre en considération pour faire les choses au mieux et travailler à la fois à maintenir la sécurité publique, à lutter contre les filières, à assurer une meilleure hygiène et de meilleures conditions aux populations migrantes et à assurer la tranquillité des populations riveraines, dont certaines sont significativement perturbées par la présence nombreuse des migrants.

Je donnerai un exemple. Dans un certain nombre de cas, quand un bateau échoue à traverser, au petit matin, 60 ou 80 migrants se précipitent vers l'arrêt de bus le plus proche et cherchent tous à monter simultanément dans le bus, ce qui dissuade les enfants d'y monter pour aller au collège. Cet exemple montre la diversité des actions qu'il faut déployer. Ici, il s'agit d'orienter des forces de police et de gendarmerie pour assurer le suivi de l'échec d'une traversée et assurer qu'elle n'ait pas de conséquences trop importantes sur la vie des populations locales.

M. Frédéric Sampson. En ce qui concerne la mission SAR, nous avons sollicité le renfort d'un bâtiment de Frontex. Nous sommes en discussion avec l'Espagne et la Finlande pour obtenir la fourniture du bâtiment à l'été ou à l'automne.

Mme Stella Dupont (NI). Je suis députée du Maine-et-Loire et ancienne rapporteure spéciale pour la commission des finances de la mission *Immigration, asile et intégration*. À ce titre, j'ai régulièrement auditionné vos prédécesseurs.

À Calais, l'hébergement en cas de plan grand froid est très bien organisé par les services de l'État. Ce dispositif apporte sécurité et respect des droits élémentaires. Pourquoi ne pas le développer sur des périodes plus longues ou tout au long de l'année, plutôt que de poursuivre la stratégie actuelle, qui consiste à démanteler et à chercher à éloigner du littoral vers les CAES ?

Nous avons beau dresser des obstacles autour du tunnel et du port et développer des enrochements pour limiter les installations, les arrivées continuent et la volonté de traverser perdure pour diverses raisons, y compris celle de l'attractivité britannique. L'efficacité des politiques coûteuses que nous menons doit être légitimement questionnée, tout comme son évaluation. Pourriez-vous nous transmettre les critères d'évaluation précis qu'utilise la DGEF pour mesurer l'efficacité des politiques conduites ? Les obstacles posés au fil du temps causent toujours plus de risques pour les personnes qui continuent à risquer de mourir en mer pour traverser, ce qui interroge légitimement l'efficacité de ce que nous faisons en lien avec les Britanniques.

Mme la maire de Calais propose de mettre en place un accueil humanitaire qui permettrait d'éviter la présence de points d'installation variés. Il s'agit d'une mesure pragmatique et de terrain qui mérite d'être étudiée. Quel est votre avis ?

J'en ai un peu assez du ping-pong récurrent auquel s'adonnent les services de l'État sur le volet financier. C'est toujours un casse-tête d'obtenir une vue globale du coût de ces politiques publiques. L'un des objectifs de notre commission est aussi d'aller au fond de ce sujet, pour avoir une vue exhaustive. Je vous remercie de tous les éléments que vous pourrez nous transmettre sur ce point, y compris pour ce qui relève de l'interministériel ; il s'agit aussi du rôle de la DGEF, même si votre priorité est la sécurité.

Je vous remercie pour les éléments que vous nous avez transmis concernant les dépenses prises en charge par les Britanniques. Mme la maire de Calais a évoqué un coût induit très important pour une collectivité comme la sienne. Ces dépenses, liées notamment à la mise en place de grillages, à l'enrochement et au nettoyage, sont-elles intégrées dans les chiffres que vous avez donnés ? Environ 20 % de ces dépenses ne sont pas financées par l'État et restent à la charge des collectivités.

Vous avez évoqué l'intervention d'agents britanniques dans les CAES, qui semble d'autant plus intéressante que les premiers chiffres indiquent une certaine efficacité de l'information délivrée. Combien d'agents sont présents dans l'ensemble des centres ?

Toujours au sujet de la présence britannique, des sources associatives ont indiqué qu'il existerait des lieux de rétention installés en France et placés sous la responsabilité des Britanniques. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette information ?

Un drame a eu lieu dans la Manche en 2021. Une enquête britannique a été menée, dont les conclusions pointent des responsabilités, y compris françaises ; quelle est votre réaction ? Quelles conséquences auront ces conclusions sur les relations entre la France et le Royaume-Uni, entre vos services et ceux de vos homologues britanniques ?

Vous avez évoqué l'eupéanisation des politiques actuellement menées de manière bilatérale. Au-delà de ce point, quelles évolutions sont souhaitables pour la gestion de cette frontière ?

M. Laurent Touvet. Je ne suis pas sûr de pouvoir répondre ici à l'ensemble de ces questions précises et je compléterai mon intervention par un document écrit.

Le dispositif d'hébergement grand froid résulte du renforcement ponctuel d'un dispositif existant le reste du temps. Vous m'interrogez sur l'opportunité de le déployer pendant toute l'année, mais cette question se pose partout en France. Nous ne déployons pas les mêmes moyens pour héberger les personnes dans une saison clémente et pendant l'hiver...

Mme Stella Dupont (NI). Bien entendu, mais la situation de Calais n'est pas la même que celle du reste de la France.

M. Laurent Touvet. Certes, mais on trouve des situations similaires dans de grandes agglomérations où des personnes sont à la rue. La mise en place d'un tel dispositif à toute période de l'année ne risquerait-elle pas de susciter une attraction du Calaisais ? Nous prenons en compte les considérations humanitaires, mais elles ne peuvent pas conduire à apporter un hébergement qui susciterait des mouvements migratoires.

En ce qui concerne le volet financier, vous souhaitez avoir une vue d'ensemble interministérielle. Nous essaierons d'apporter des éléments, mais je ne peux répondre que pour les programmes 303 et 104.

J'en viens aux dépenses des collectivités locales. Je sais que Mme la maire de Calais souhaiterait que l'État finance de nombreux dispositifs. Cependant, les dispositifs de sécurisation et de vidéoprotection ne servent pas seulement à la lutte contre l'immigration clandestine. Dans d'autres villes de France, où cet enjeu est beaucoup moins présent, ce sont les collectivités locales qui financent l'essentiel des dispositifs de vidéoprotection sans se tourner nécessairement vers l'État pour demander le remboursement d'une quote-part. La ville et l'agglomération de Calais bénéficient d'engagements financiers très significatifs. L'État finance certains équipements sur une période de plusieurs années, notamment dans le domaine de la sécurité, et il n'a pas failli à ses engagements.

Les agents britanniques mènent deux visites par semaine dans les CAES. Les effectifs se comptent en quelques unités et nous avons pour objectif de doubler cette présence en demandant aux Britanniques d'assurer trois à quatre visites par semaine consacrées à ce travail de dissuasion.

Les Britanniques ont suggéré que des agents de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) viennent eux aussi dans les centres de rétention britanniques pour présenter l'intérêt de l'aide au retour volontaire dans le pays d'origine et susciter quelques demandes. Cette proposition est à l'étude.

Je démens complètement la présence de lieux de rétention qui seraient placés sous la responsabilité des Britanniques sur le territoire français. Les seules forces de sécurité britanniques exerçant sur le sol français se trouvent aux points de passage à la frontière et ne se consacrent qu'au contrôle des documents permettant le franchissement de la frontière. S'il y a un souci d'ordre public dans ces lieux, ce sont des policiers français qui interviennent. Aucun agent britannique n'exerce la moindre force de contrainte sur le sol français. Il s'agit d'une question de souveraineté et nous y tenons beaucoup.

J'en viens au naufrage de 2021. Je suis un peu gêné pour vous répondre car il me semble que, lorsqu'une affaire donne lieu à une enquête judiciaire, elle ne peut pas être évoquée devant la commission d'enquête...

Mme Stella Dupont (NI). Il s'agit d'une enquête britannique et parlementaire, pas judiciaire.

M. Laurent Touvet. Les faits font l'objet de poursuites judiciaires. Cet élément est très présent dans toutes nos réflexions et nous veillons à ne pas mettre en difficulté les agents de police, de gendarmerie et du sauvetage en mer, à ne pas leur faire prendre de risques en termes de responsabilité pénale.

M. Cyriaque Bayle. Les maraudes menées de façon conjointe par l'Ofii et les agents britanniques du Home Office ont lieu dans les CAES du Nord et du Pas-de-Calais. Cette expérimentation a débuté fin octobre 2025, pour une durée d'un an. Il s'agirait de la prolonger pour prendre en compte ses résultats encourageants.

M. Frédéric Sampson. Nous vous donnerons par écrit le détail des crédits britanniques contribuant à la sécurisation des infrastructures, principalement à destination des collectivités territoriales, et leur part dans les financements effectués depuis la signature du traité de Sandhurst.

Au début de la mise en œuvre du traité, les Britanniques finançaient principalement des infrastructures de sécurisation. Avec le temps, le volet humain des opérations de police en matière de prévention des traversées en *small boats* est monté en puissance et les montants se sont rééquilibrés.

Sur le volet maritime, le questionnaire fait référence au travail d'un collectif de journalistes d'investigation, Lighthouse Reports, qui mentionne des faits de manœuvres dangereuses en mer qui auraient été réalisées par des services de police français. Nous avons effectué un travail précis de documentation de différents éléments factuels mentionnés dans un article de mars 2024 paru dans *Le Monde* et pouvant laisser penser des choses qui sont assez éloignées de la réalité. Nous vous communiquerons ces éléments dans nos réponses au questionnaire. Pour avoir interrogé le chef de poste de la SNSM de Berck-sur-Mer cité dans l'article et avoir documenté une manœuvre dans le bassin du port de Dunkerque, en face du terminal pétrolier qui était bloqué depuis trois heures par la présence d'un bateau de migrants, je peux dire que la réalité des faits est souvent assez différente des narratifs construits à partir des vidéos qu'on peut se procurer sur les réseaux sociaux. Quand une vidéo a été prise par les passeurs, qui l'utilisent comme un argument de vente du passage dans le cadre d'un trafic d'êtres humains, il ne faut peut-être pas y accorder une importance considérable.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans mon souvenir, des agents français – et pas seulement britanniques – sont déployés dans un objectif de prévention des risques. Le préfet nous avait parlé de 4 ETP, ce qui semble dérisoire. Est-ce toujours le cas ? Les effectifs sont-ils toujours les mêmes ?

Vous avez dit, monsieur le directeur, que des acteurs mandatés préviennent du démantèlement à venir dans les campements. Je n'en ai jamais entendu parler. J'ai entendu des exilés et, la plupart du temps, personne ne les prévient. Confirmez-vous qu'un acteur est mandaté afin d'assurer cette tâche pour chaque démantèlement ? Un diagnostic social est-il effectué à chaque fois ? Vous avez intégré les démantèlements dans une logique de protection face aux réseaux criminels ; ne pensez-vous pas qu'en retirant des tentes, des couvertures, des affaires personnelles et parfois des médicaments, on crée d'autres vulnérabilités ?

Les nouvelles méthodes d'interception liées à l'émergence des *taxi boats* sont-elles déjà effectives ? Quel premier bilan en tirez-vous ? Parlera-t-on de sauvetage ou seront-elles financées sur les missions de sécurisation ? Il y a ambiguïté en la matière.

Enfin, vous avez dit qu'il n'y avait pas d'agents britanniques en dehors des zones de contrôle. Il me semble qu'une zone de commandement conjoint se trouve sur le territoire français. Quel est le statut des agents britanniques qui y sont présents ? Quelles activités exercent-ils ? Nous visiterons sans doute ce lieu dans le cadre de notre prochain déplacement.

M. Laurent Touvet. En ce qui concerne les démantèlements, je n'ai pas dit qu'il était systématique que les personnes en voie d'expulsion soient informées, mais c'est arrivé. Lorsqu'elles le sont, on constate une dispersion préalable d'une bonne partie des personnes concernées vers d'autres lieux, que nous leur proposons ou qu'elles choisissent.

Crée-t-on de nouvelles vulnérabilités ? Quand on expulse quelqu'un d'un terrain qu'il occupe sans droit ni titre, il est certain que cela ne lui fait pas plaisir ; cela peut également créer des situations qui ne sont pas idéales, notamment en termes de santé. Comme dans toute action publique, celle-ci résulte d'une analyse de différents paramètres, de ses avantages et inconvénients. Il nous semble que lutter contre l'incrustation des campements sur les territoires du Calaisis et du Dunkerquois constitue un objectif d'intérêt général, qui est poursuivi par les forces de police avec proportionnalité. Ces dernières sont accompagnées par des services sociaux qui proposent une prise en charge aux personnes expulsées, lesquelles peuvent demander une assistance médicale, notamment pour récupérer des médicaments au cas où elles en auraient été privées.

J'en viens aux nouvelles méthodes d'interception. Les *taxi boats* prennent la mer assez loin du détroit, remontent la côte, font du cabotage et se rapprochent subitement du rivage à un endroit donné pour embarquer des personnes prévenues par téléphone, lesquelles se précipitent sur le bateau qu'elles rejoignent en ayant de l'eau au moins jusqu'à la taille, voire jusqu'aux épaules, puisqu'il faut avancer suffisamment loin pour que le bateau ne s'échoue pas.

Une doctrine a été élaborée par le préfet maritime, sous l'autorité du secrétaire général à la mer. Elle a fait l'objet de très nombreux échanges avec les autorités judiciaires pour étudier dans quelles conditions juridiques ces interceptions pouvaient être menées et pour éviter que les forces de gendarmerie maritime ne soient mises en cause lors de cette action. La doctrine élaborée vise à entourer les bateaux de migrants avant qu'ils ne soient trop chargés, auquel cas l'intervention devient trop dangereuse, pour les migrants comme pour les forces de l'ordre. Après avoir entouré les bateaux, on les conduit vers un port.

Cette technique a été déployée une dizaine de fois depuis novembre mais n'a donné lieu à aucune interception. Les bateaux intercepteurs n'ont pas pu intervenir car les conditions de sécurité n'étaient pas suffisantes.

S'agit-il d'une opération de sécurité ou de sauvetage ? Au départ, il s'agit de sécurité. Cependant, si les conditions d'intervention laissent penser que le bateau peut se trouver en difficulté, on bascule dans du sauvetage. C'est le sauvetage de la vie humaine qui prime. Les interventions de sécurité ne sont possibles que dans le respect de cette priorité. Il ne s'agit pas d'une opération de guerre, mais du détournement vers un port français, en prenant en compte la vie humaine, de bateaux dépourvus de tout papier d'identité, qui ne respectent aucun règlement de sécurité.

J'ai dit qu'il n'y avait aucune force britannique présente en France exerçant des contraintes sur les personnes, mais on trouve à Lille un état-major auquel participent des éléments britanniques, qui sont ainsi informés de nos actions et de nos priorisations. Ils assistent à l'état-major zonal hebdomadaire.

M. Frédéric Sampson. À Coquelles se trouve un centre d'information et de coordination dans lequel deux ou trois officiers de liaison britanniques sont présents. Ils participent notamment à la remontée des informations concernant les bateaux arrivés de l'autre côté.

M. Cyriaque Bayle. Depuis le 5 janvier 2026, le ministère de l'intérieur a conventionné un opérateur associatif, France Terre d'Asile, qui se rend dans les camps et campements franciliens pour faire la promotion de la nouvelle voie d'admission légale proposée dans le cadre de l'accord pilote. Cette action fait partie du travail de prévention des traversées périlleuses. C'est dans ces camps et campements informels franciliens que se concentrent plusieurs personnes ayant pour unique projet de traverser la Manche ou la mer du Nord. Nous réfléchissons à développer ces actions d'aller-vers et d'information avec l'aide d'autres opérateurs.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, messieurs, pour votre temps et vos réponses.

*

* *

9. Audition, ouverte à la presse, de Mme Alice Mesnard, professeure d'économie au City St George's - University of London, et de M. Antoine Guérin, doctorant en droit public à l'université Jean-Moulin Lyon III, sur l'externalisation des politiques migratoires (5 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mesdames, Messieurs, chers collègues, compte tenu de la pause parlementaire due à la campagne pour les élections municipales, peu de collègues sont présents à Paris et à l'Assemblée nationale cette semaine. Nous avons donc proposé aux membres de la commission d'enquête de pouvoir assister aux auditions en visioconférence, afin de ne pas les contraindre à revenir à Paris uniquement pour les deux auditions prévues aujourd'hui. C'est la raison pour laquelle cette salle est un peu plus vide que d'habitude.

Pour notre première réunion de ce jour, nous accueillons Mme Alice Mesnard, professeure d'économie, et M. Antoine Guérin, doctorant en droit public. Nous aborderons avec vous la question de l'externalisation de la politique migratoire, tant dans ses aspects juridiques que sous l'angle de l'évaluation coûts-bénéfices qui peut en être faite. Mme Mesnard et M. Guérin nous présenteront leurs travaux de recherche sur ce sujet et les enseignements qu'il est possible d'en tirer dans le cas qui nous intéresse, compte tenu de la spécificité de la situation à Calais et dans le Dunkerquois.

L'externalisation de la politique migratoire est un concept assez vaste qui renvoie à différentes approches. Nous essaierons de déterminer ensemble si ce concept peut s'appliquer à la situation créée par les accords du Touquet.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et qu'elle fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct sur le site de l'Assemblée nationale ; les internautes pourront également la visionner en différé.

Avant de vous donner la parole, 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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Mesnard et M. Guérin prêtent serment.)

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie et je vous cède la parole pour un propos liminaire, à la suite duquel nous vous poserons quelques questions.

M. Antoine Guérin, doctorant en droit public à l'université Jean-Moulin-Lyon III, sur l'externalisation des politiques migratoires. Monsieur le président, madame la rapporteure, à titre liminaire et avant de présenter brièvement mes travaux, je souhaite vous remercier de m'avoir invité à contribuer aux travaux de votre commission d'enquête, dont je tiens à saluer l'organisation pour une raison simple : sauf erreur de ma part, la dernière fois que votre assemblée s'est prononcée sur la conclusion d'un accord dans le cadre de la coopération franco-britannique en matière de contrôle des frontières, c'était il y a vingt-trois ans. On ne peut donc que se réjouir du rétablissement d'un contrôle parlementaire substantiel sur une série d'instruments bilatéraux, principalement conclus par la voie exécutive, sans consultation du pouvoir législatif. En effet, et nous y reviendrons probablement, le traité du Touquet n'est qu'un accord parmi de nombreux autres qui forment un régime juridique fondé sur une production normative incrémentale, dense, très accélérée et relativement opaque. Je forme donc le vœu que votre commission permette de vérifier si, derrière des instruments présentés comme techniques, opérationnels et administratifs, ne s'est pas progressivement construit un régime frontalier parallèle, engageant la souveraineté, les finances publiques et le

régime de garantie des droits fondamentaux de ce pays, sans un contrôle démocratique digne de ce nom.

D'un point de vue scientifique, je finalise une thèse de droit public sous la direction de la professeure Marie-Laure Basilien-Gainche à l'université Jean-Moulin-Lyon III, dont le sujet est « Les frontières Schengen : la structuration normative du contrôle de la circulation des personnes par l'Union européenne ». Cette thèse vise à analyser comment la suppression théorique des contrôles fixes et systématiques aux frontières intérieures de l'Union européenne a conduit en réalité à la redéfinition et à la multiplication des lieux, des formes et des fonctions du contrôle aux frontières. Ce travail de recherche porte donc sur l'espace Schengen, ordinairement présenté comme l'aboutissement d'un projet européen de libre circulation des individus sans contrôle aux frontières intérieures, et sur sa tension fondatrice réelle entre liberté et sécurité. Cette tension est partie du postulat, plus politique qu'empirique, du déficit de sécurité qui serait provoqué par la libre circulation des personnes, postulat qui a structuré la construction du régime Schengen de contrôle des frontières et son intégration dans le droit de l'Union. Je travaille sur l'hypothèse selon laquelle, pour compenser le principe de la suppression du contrôle frontalier traditionnel, de nombreux dispositifs alternatifs ont été développés non seulement aux frontières extérieures, mais également à l'intérieur même du territoire des États membres. Cela a abouti en réalité à une distribution spatiale du contrôle qui s'est également étendue matériellement, notamment en intégrant le droit d'asile comme un paramètre du contrôle des frontières. Je tends ainsi vers le constat, *in fine*, que le régime Schengen de contrôle des frontières n'a pas supprimé le contrôle, mais l'a reconfiguré de manière ubiquitaire, passant d'une logique de substitution à une logique de cumulation des dispositifs de contrôle.

C'est la situation à Calais, et plus généralement à la frontière franco-britannique, qui m'a conduit à ce sujet de recherche. Auparavant, j'avais mené mon mémoire de recherche sur les aspects juridiques européens de la situation migratoire à Calais, en cherchant à comprendre comment le droit, à travers plusieurs régimes juridiques – nationaux, bilatéraux, européens –, a structuré cette situation. Je parlais du constat que la frontière britannique n'est pas une frontière imperméable, comme on peut le lire ou l'entendre. En effet, elle est franchie par des millions d'individus et des tonnes de marchandises chaque année dont la mobilité est jugée légitime et désirable. Cela contraste avec d'autres mobilités, qualifiées d'indésirables, qui ne peuvent s'exercer qu'au prix de la clandestinité ou qui sont tout simplement rendues matériellement impossibles. Depuis plus de trente ans, la présence à Calais de ressortissants d'États tiers, dont des réfugiés, souhaitant rejoindre le Royaume-Uni, résulte de la dualité de cette frontière : l'une ouverte et fluide, l'autre fermée et sécurisée. Loin d'être une fatalité ou un simple dysfonctionnement, cette situation procède en réalité d'une construction juridique progressive. Premièrement, elle résulte d'une stratégie dite du « meilleur des deux mondes » menée par le Royaume-Uni, qui a mobilisé le droit de l'Union pour se maintenir à l'écart des textes en matière de libre circulation, tout en utilisant des mécanismes européens lui permettant de limiter l'accès à son territoire. Deuxièmement, et cet aspect intéressera plus directement votre commission, elle découle de l'étude des accords franco-britanniques qui ont consolidé ce système en neutralisant partiellement les logiques de Schengen, de Dublin et celles des instruments internationaux de protection. La conclusion est donc que la situation à la frontière franco-britannique, dans le Calaisais, est le produit d'une architecture juridique assumée et non une anomalie incontrôlable. Interpréter la situation à Calais comme le signe d'un retrait ou d'une faiblesse de l'État est donc une erreur, puisqu'elle est au contraire le produit d'une présence permanente de l'État et d'une densité exceptionnelle de dispositifs juridiques et policiers.

Cette situation à Calais est un pur produit du droit, provoqué et encadré par lui. Il s'agit d'un régime juridique totalement autonome, largement antérieur à l'accord du Touquet, qui repose sur des accords conventionnels, totalement dépendants du droit européen, et qui dispose

d'une organisation institutionnelle propre et d'un financement absolument conséquent. Je vous rappelle que la contribution britannique s'élève à près de trois quarts de milliards de livres sterling pour la seule période 2014-2026, d'après un rapport de recherche de la Chambre des communes du Royaume-Uni. C'est la raison pour laquelle, et je tiens à insister sur ce point, les liens qui ont été faits entre la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne et une possible fin de l'application de cette coopération bilatérale relèvent de la pure mystification.

Je vous rappelle à ce titre les propos de deux présidents de la République : le premier affirmait qu'il y aurait des conséquences sur la manière de gérer les situations migratoires en cas de sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne ; un autre, alors ministre de l'économie, déclarait que « le jour où notre relation franco-britannique se délitera, les migrants ne seront déjà plus à Calais ». Je citerai également les mots du président de la région Hauts-de-France pour qui, « si l'Angleterre sort de l'Europe, aussitôt, je le dis, la frontière quittera Calais pour aller à Douvres », et enfin ceux de la maire de Calais, pour qui la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne a transformé Calais en ville-frontière, ce qu'elle n'a jamais cessé d'être. De telles affirmations ne peuvent procéder que d'une double hypothèse : soit une méconnaissance profonde de la réalité empirique, soit une présentation des faits qui s'en affranchit délibérément. Un « oui » au référendum de 2016 n'aurait strictement rien changé, pas plus que le « non ». La situation à Calais est le produit d'une architecture juridique qui a désormais quarante ans et qui, de façon saisissante, a été constamment renforcée, indifféremment des alternances politiques en France ou au Royaume-Uni.

Il me semble tout d'abord pertinent de revenir sur les linéaments historiques de cette coopération bilatérale franco-britannique pour comprendre de quoi l'on parle lorsqu'on aborde la question du traité du Touquet, mais je laisse peut-être d'abord la parole à ma collègue.

Mme Alice Mesnard, professeure d'économie au City St George's – University of London. Merci, Antoine, pour cet exposé très circonstancié, qui adopte une approche juridique et historique que je trouve très importante. Je suis économiste, j'enseigne à l'université de Londres, et ma spécialité concerne l'étude de l'évidence empirique pour mieux comprendre les migrations. Mon objectif est de mieux appréhender l'évolution des migrations, leurs conséquences pour les pays d'origine, pour les migrants eux-mêmes et pour les pays de destination. En tant qu'économiste du développement, je me suis beaucoup interrogée ces dernières années, disons depuis dix ans, sur le problème du trafic et du marché illégal qui s'est créé autour de la migration. J'espère pouvoir apporter sur ce point des éclairages pertinents pour la situation à Calais. Néanmoins, mes recherches n'ont pas porté spécifiquement sur ce qui se passe sur la Manche, même si, habitant en Angleterre et étant passionnée par ces sujets, j'ai récemment examiné les données brutes sur les traversées en « *small boats* », ces petits bateaux qui posent d'énormes problèmes dans l'actualité politique, tant pour la France que pour l'Angleterre, et qui sont donc au cœur des travaux de cette commission.

Je vais d'abord questionner l'efficacité de la fermeture des frontières, qui est au cœur de certaines de mes recherches menées avec une équipe interdisciplinaire. Cette équipe rassemble des spécialistes en sciences politiques de ces questions d'internationalisation à l'Institut d'études politiques de Paris, comme Hélène Thiollet et Filip Savatic, ainsi que des économistes comme moi qui utilisent des données, tels que Jean-Noël Senne. Nous avons étudié l'effet d'un autre accord qui présente de nombreuses similitudes avec les accords d'externalisation développés progressivement avec l'Angleterre, comme nous l'a expliqué Antoine.

Je vais d'abord rappeler quelques chiffres, puisque vous souhaitez vous concentrer sur le Calaisais, un domaine sur lequel je n'ai pas de résultats de recherche très robustes à présenter. Antoine nous a rappelé que les sommes versées par l'Angleterre à la France sont très conséquentes et ont augmenté ces dernières années. En particulier, vous avez évoqué ces

trois quarts de milliard : environ 460 millions de livres sterling ont été très récemment alloués par l'Angleterre à la France pour la période 2023-2025 pour le contrôle de la frontière. Auparavant, 287 millions de livres avaient été versés entre 2014 et 2022, auxquels se sont ajoutés 87 millions de livres supplémentaires. Si vous souhaitez les références, un rapport très récent de février 2024 de la *House of Commons*, la chambre des députés britannique, détaille ces sommes ; je serai ravie de vous en fournir le lien.

À côté de ces financements directs, il existe d'autres coûts extrêmement importants et d'ailleurs très controversés. Il s'agit des contrats attribués à des compagnies privées pour sécuriser la frontière, des contrats qui permettent d'améliorer les technologies de surveillance, les infrastructures et les opérations de recherche et de sauvetage. Ces contrats sont extrêmement décriés et leur transparence est moindre, mais des recherches sont désormais menées à ce sujet. Il y a aussi d'autres coûts très importants, dont nous pourrions reparler : les coûts liés à la population qui est stoppée en France, dans la région de Calais, et qui, en raison des tentatives de dissuasion, se déplace un peu plus loin, ce qui engendre des coûts pour les régions avoisinantes. On peut également réfléchir aux coûts en termes d'atteinte aux droits. Par une analogie un peu grossière, on peut penser à ce qui se passe aux États-Unis avec la police des frontières, dont l'action a eu un coût extrêmement fort pour le gouvernement et a posé des problèmes démocratiques. Il existe donc d'autres coûts, mais ceux que j'ai cités sont mesurables et facilement accessibles via le rapport de la Chambre des communes.

L'efficacité, en revanche, est très difficile à mesurer, et c'est sur ce point que je vais essayer de m'étendre. Nous disposons des données brutes sur les traversées en *small boats* et sur le nombre de passagers interceptés à la frontière. Toutes ces données sont d'ailleurs très facilement disponibles en ligne. Nous savons que ces flux ne se sont pas taris ; au contraire, ils ont plutôt continué à augmenter. Cette année, par rapport à l'an dernier, ils ont augmenté de 13 %. En 2023, nous en étions à 41 500 individus. Certes, ce chiffre a légèrement diminué par rapport au pic de 2022, qui était d'environ 46 000, mais globalement, sur les dernières années, on observe une augmentation de ces flux, et les chiffres sont facilement accessibles. On peut donc s'interroger, en chiffres bruts, sur l'efficacité de ces moyens que nous avons considérablement accrus. Sur la période 2018-2023, cela représente environ 190 000 personnes qui sont passées par ces petits bateaux en Angleterre, soit 80 % des entrées irrégulières détectées. Évidemment, d'autres personnes continuent de passer par les camions et les conteneurs, mais en nombre bien moindre qu'auparavant. L'augmentation des traversées en petits bateaux, que l'on voyait moins avant, est peut-être un effet de l'arsenal de contrôle construit autour du tunnel sous la Manche, qui a rendu les passages souterrains plus difficiles.

99 % des personnes arrivant par petits bateaux demandent l'asile, entraînant un engorgement pour les services d'asile en Angleterre.

Je vais maintenant faire référence à mes autres recherches pour tenter de comprendre les effets de l'augmentation de cet arsenal de sécurité et du renforcement des contrôles aux frontières. Pour cela, je m'appuierai sur une recherche que j'ai menée de façon très scientifique, en utilisant des outils statistiques pour comprendre les effets de la fermeture des frontières. Avec cette équipe multidisciplinaire de chercheurs en sciences politiques et en économie, nous nous sommes interrogés sur l'effet d'un accord diplomatique très important entre l'Europe et la Turquie, conclu le 18 mars 2016. C'est un exemple paradigmatique d'externalisation, très souvent présenté par les décideurs politiques – et il continue de l'être – comme une avancée majeure qui a permis de mettre un terme à la crise migratoire de 2015, où plus d'un million de personnes, en grande partie des réfugiés syriens, étaient passées par la Turquie pour atteindre la Grèce.

Le but affiché de cet accord euro-turc était de stopper les migrants dits « irréguliers », c'est-à-dire ceux qui viennent principalement pour des raisons économiques et qui n'obtiendront pas le statut de réfugié. Une deuxième partie de l'accord visait à protéger les réfugiés. Nous avons donc examiné ce qui s'est passé au regard de ces buts affichés. Cet accord, pour donner une idée de l'ampleur par rapport aux chiffres de Calais, représentait plus de 6 milliards d'euros donnés à la Turquie. C'était une somme considérable, comprenant un volet d'aide humanitaire pour que la Turquie puisse s'occuper des réfugiés sur son territoire – il y en a actuellement environ 4 millions – et un volet destiné à renforcer le contrôle de ses frontières pour repousser les migrants irréguliers. L'accord comportait aussi d'autres aspects, notamment diplomatiques, ainsi qu'un mécanisme d'échange « un pour un », très similaire à ce qui a été tenté avec l'accord expérimental conclu l'été dernier : un Syrien entré irrégulièrement et intercepté est échangé contre un Syrien qui demande l'asile depuis la Turquie et qui, une fois son statut reconnu, est réinstallé légalement en Europe. L'idée était de faire exactement ce que l'Angleterre fait actuellement avec la France.

Cependant, le nombre de personnes effectivement réinstallées reste très faible. Je vais donc me concentrer sur le constat de l'efficacité de cet accord euro-turc, qui peut nous éclairer sur ce qui pourrait se passer entre la France et l'Angleterre. Quels en sont les effets ? Les coûts ont été énormes pour l'Europe. Quels sont les effets avérés ? Les discours politiques, et notamment de nombreux rapports publics de la Commission européenne, montrent un freinage des passages sur la route de la Méditerranée orientale. Les chiffres illustrent un pic très significatif en 2015, puis une baisse.

Nous pouvons aujourd'hui analyser les données beaucoup plus finement. En utilisant les données de Frontex, qui comptabilisent les passages aux frontières, nous connaissons l'origine des personnes interceptées après être passées par la Turquie, ainsi que la date de leur passage. À partir de là, nous pouvons estimer avec une forte probabilité qu'un migrant venant d'un pays non sûr sera un réfugié probable – nous nous basons sur les taux de reconnaissance des demandes d'asile par les pays européens. Nous pouvons ainsi distinguer ceux qui passent et qui seront probablement reconnus comme réfugiés de ceux qui seront très probablement considérés comme des migrants irréguliers. Nous avons donc examiné les effets de l'accord sur ces deux groupes. Nos conclusions, publiées dans un article que je serai ravie de vous fournir, montrent que l'accord a eu des effets contraires à ceux qui étaient affichés.

En utilisant une méthodologie assez simple, nous avons constaté que cet accord a certes fortement freiné le passage de migrants irréguliers par la Turquie vers la Grèce, mais nous avons également observé que ces derniers ont déporté leur passage et se sont massivement reportés sur la route adjacente, celle de la Méditerranée centrale. On observe donc un déplacement vers la Libye. Le nombre de migrants irréguliers probables passant par la Libye a été multiplié par dix. On peut donc se demander si l'effet voulu par l'Europe, à savoir contrôler les passages des irréguliers, a réellement été atteint.

En revanche, ce sont les réfugiés probables qui sont impactés. Pour eux, nous ne voyons pas de diminution significative de leur passage par la Méditerranée orientale. Nous observons une légère diversion de leur route vers la Libye, mais bien moindre que pour les migrants irréguliers. En fait, les réfugiés restent bloqués : ils continuent de passer par la Turquie, mais ils sont interceptés aux frontières de manière beaucoup plus brutale, comme cela a été documenté, et leurs conditions pour demander l'asile se sont dégradées. On peut donc se demander si l'Europe a vraiment réussi à protéger les réfugiés avec cet accord.

Qui plus est, le nombre de personnes réinstallées directement depuis la Turquie a été extrêmement limité. Moins de 12 000 Syriens ont été réinstallés deux ans après l'accord via ce mécanisme « un pour un ». Très peu ont donc bénéficié de cette voie légale, ce qui suggère

qu'une personne qui doit quitter brutalement son pays est peut-être contrainte de passer de manière irrégulière. On peut se poser la même question pour Calais, étant donné le nombre pour l'instant assez limité de personnes réinstallées directement en Angleterre.

Pour tirer nos conclusions, nous nous intéressons aux effets causaux, qui sont très difficiles à estimer et qui nécessitent de la variabilité dans les données. Pour les données Frontex, nous disposons de neuf points d'entrée en Europe. En utilisant la géographie et la dynamique des flux à travers ces neuf portes, nous pouvons comparer ce qui s'est passé douze mois avant et douze mois après l'accord, et ainsi identifier quel type de flux s'est tari et lequel s'est accru. Ces connaissances nous permettent de contrôler les facteurs qui poussent les migrants à partir (les effets « *push* »), que l'on peut supposer être les mêmes quelle que soit la porte d'entrée, et les facteurs qui les attirent (les effets « *pull* »). Nous pouvons ainsi attribuer un effet à la fermeture d'une porte. C'est plus compliqué pour le Calais, car nous n'avons pas cette géographie des entrées. C'est pourquoi mes recherches sur ce point sont pour l'instant limitées, mais je cherche d'autres moyens empiriques pour estimer les effets causaux des politiques.

M. Antoine Guérin. Je voudrais revenir avec vous sur les origines historiques de la coopération franco-britannique, pour bien comprendre pourquoi nous en sommes arrivés là. Le point de départ est le traité de Cantorbéry du 12 février 1986, qui autorise la construction du tunnel sous la Manche et qui marque en réalité la fin de l'insularité du Royaume-Uni par rapport au continent européen. À ce sujet, Jacques Chaban-Delmas parlera d'un véritable « cordon ombilical » entre le Royaume-Uni et la France, et plus largement le continent européen. Je citerai également le professeur Gérard Marcou, qui dit à ce propos que cette nouvelle frontière terrestre « liera l'Angleterre au continent plus sûrement que n'importe quel accord international ».

Le problème est posé dès l'origine par la Première ministre Margaret Thatcher, qui souligne que ce traité amènera à l'établissement de lignes de train à grande vitesse entre Paris et Londres, ce qui formera « une avancée majeure pour les exportateurs, les voyageurs d'affaires et les touristes » – donc pas pour les autres. L'article 4 du traité de Cantorbéry prévoit que les contrôles frontaliers liés au tunnel doivent concilier fluidité du trafic et efficacité, dans une logique de réalisation du marché intérieur européen et de rentabilité économique du projet. Cette exigence s'explique par la volonté de Margaret Thatcher, résumée par la formule « *not a penny for the tunnel* », qui signifiait que le financement exclusivement privé du tunnel supposait un trafic rapide et compétitif face aux liaisons maritimes.

Le texte suivant est de grande importance : il s'agit du protocole de Sangatte du 25 novembre 1991 qui, dans le prolongement de cette logique de célérité du trafic et d'efficacité des contrôles, autorise à son article 7 des contrôles embarqués à bord des trains directs entre Paris et Londres. Les agents français assurent les contrôles de sortie de l'espace Schengen, conformément à l'article 6 de la convention d'application de l'accord, et les Britanniques exercent leurs propres contrôles d'entrée à bord de ces trains. Toutefois, par respect pour la souveraineté territoriale de la France, les agents britanniques ne peuvent commencer leurs contrôles si le train effectue un arrêt en France. Ce point crée rapidement un contournement, puisque certains ressortissants d'États tiers achètent un billet pour un train non direct s'arrêtant à Calais, afin d'échapper aux contrôles britanniques embarqués et de rentrer plus facilement au Royaume-Uni.

Pour mettre fin à cette faille du protocole de Sangatte, qui instaure également des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés en gare de Fréthun et de Folkestone – un dispositif qui existe aussi aux frontières intérieures de l'espace Schengen depuis longtemps –, le protocole additionnel de Sangatte du 29 mai 2000 institue des bureaux de contrôle britanniques

dans les gares françaises (gare du Nord, Calais-Fréthun, Lille-Europe) et, réciproquement, des bureaux de contrôle français dans les gares britanniques (Londres-Waterloo, Saint-Pancras et Ashford). On remarquera qu'il existe toujours une réciprocité affichée dans les accords franco-britanniques, même si, dans les faits, elle ne s'applique pas de la même manière. Le contrôle britannique est ainsi déplacé en amont, sur le territoire français, afin d'empêcher l'accès au Royaume-Uni avant le franchissement de la Manche.

Cette évolution marque un vrai tournant, puisque l'objectif initial d'allègement des contrôles cède la place à une logique de sécurisation très importante. Ce dispositif soulève bien évidemment d'importantes questions de souveraineté, car avant sa mise en œuvre, seuls les agents français habilités en vertu de l'article 78-2 du code de procédure pénale pouvaient exercer des contrôles d'identité sur le territoire national. La présence d'agents britanniques à la gare du Nord conduit désormais à ce qu'un voyageur français se rendant de Paris à Calais puisse être contrôlé par des agents britanniques et éventuellement empêché d'embarquer s'il ne dispose pas des documents exigés pour entrer au Royaume-Uni. Il en résulte une situation extrêmement paradoxale, puisqu'un déplacement interne comme Paris-Calais peut être soumis à des contraintes plus strictes qu'un trajet Paris-Berlin au sein de l'espace Schengen.

Cette situation n'est en réalité absolument pas anormale, puisqu'elle existe également dans les zones frontalières franco-italiennes ou franco-espagnoles, en vertu de l'exercice des compétences de vérification autorisées par le code frontières Schengen. C'est aussi le cas pour les Français d'outre-mer : tandis qu'un ressortissant allemand ne subira pas de contrôle à son arrivée en France métropolitaine, un ressortissant français d'outre-mer y sera contrôlé, dans son propre pays. Malgré ces enjeux, la commission des lois du Sénat, dans son rapport de l'époque, n'a pas formulé réellement d'objection, estimant que le statut international de la gare et l'information préalable des voyageurs justifiaient le dispositif. La Commission européenne n'a réagi qu'une seule fois à cette pratique, à l'occasion d'une réponse à une question écrite du Parlement européen, en rappelant que les autorités britanniques devaient se limiter au contrôle des billets de train.

La signature du traité de Cantorbéry coïncide avec l'apparition des premières concentrations de ressortissants d'États tiers à Calais en 1986. Les profils évoluent au fil des conflits : ressortissants pakistanais, vietnamiens, polonais, tamouls, kosovars. La médiatisation s'intensifie à la fin des années 1990. Après plusieurs démantèlements de campements, le centre de Sangatte ouvre en septembre 1999 dans un ancien hangar d'Eurotunnel. Plus de 67 000 personnes y transitent jusqu'en 2002. Sous la pression britannique et après un renforcement sécuritaire du site d'Eurotunnel, la fermeture du centre est décidée à la fin de l'année 2002. Présentée comme une solution définitive, cette fermeture ne met pas fin à la concentration de ressortissants d'États tiers à Calais, puisque les campements informels réapparaissent très rapidement.

De plus, le protocole additionnel de Sangatte de 1991, en plus des bureaux de contrôle, organise un mécanisme autonome et bilatéral d'attribution des responsabilités en matière d'examen des demandes d'asile entre la France et le Royaume-Uni, alors même qu'un instrument européen existe en la matière à travers la convention de Dublin.

L'article 4 du protocole additionnel précise que *« lorsqu'une personne présente une demande tendant à bénéficier de la qualité de réfugié ou de toute autre protection prévue par le droit international ou par le droit interne de l'État de départ lors du contrôle effectué dans la gare de l'État de départ par les agents de l'État d'arrivée, cette demande est examinée par les autorités de l'État de départ. »* Pour le dire en termes concrets : si un ressortissant d'État tiers demande l'asile lors du contrôle effectué en gare française par les autorités britanniques, la demande est examinée par la France. Il en va de même si la demande est formulée après le passage du contrôle britannique, mais avant la fermeture des portes du train au dernier arrêt

en France. En revanche, si la demande d'asile intervient après la fermeture de ces portes, lorsque le train est considéré comme engagé vers le Royaume-Uni, la compétence bascule vers l'État d'arrivée, c'est-à-dire le Royaume-Uni. Le texte garantit que la présence d'agents britanniques en France n'emporte pas automatiquement le transfert de la responsabilité de l'examen d'une demande d'asile. Le déplacement de la frontière n'emporte donc pas le déplacement de la responsabilité de protection.

Malgré la mise en œuvre de ces protocoles, les demandes d'asile augmentent au Royaume-Uni à la fin des années 1990. Le Royaume-Uni reproche alors à la France de ne pas réaliser pleinement les contrôles attendus, ce qui lui éviterait de garder les personnes à Calais ou de les voir renvoyées sur son territoire. Les autorités françaises mènent pourtant une politique de dissuasion très importante à Calais, sans effet décisif. À ce titre, je vous ai apporté un document de l'Organisation internationale pour les migrations distribué dans le centre de Sangatte, que je pourrai vous remettre. Il s'intitule « La dignité ou l'exploitation, le choix est entre vos mains ». On y lit :

« Vous êtes résident au centre de Sangatte qui est géré par la Croix-Rouge française. Ce centre a été créé par le gouvernement français dans le but de fournir une assistance humanitaire de courte durée aux migrants en situation irrégulière comme vous. Cette situation n'est et ne peut être que temporaire et précaire. Voyager illégalement au Royaume-Uni est difficile et dangereux. Le fil de fer barbelé est un fil de rasoir. Il contient des milliers de lames en métal. Cela peut vous causer de profondes blessures. La ligne de chemin de fer est électrifiée. Elle contient 25 000 volts. Si vous vous en approchez de trop près, vous risquez l'électrocution. Caché derrière un camion, vous pouvez être écrasé ou étouffé à mort. Si vous sautez dans un train en marche, vous pouvez être estropié ou tué. Si vous séjournez illégalement au Royaume-Uni, vous courez le risque d'être exploité : bas salaires, prix coûteux pour le logement, prostitution forcée, travaux forcés, servitude pour dette, esclavage domestique et mendicité. Il existe un meilleur choix. Si vous souhaitez rentrer dans votre pays, l'Organisation internationale pour les migrations peut vous aider dans le cadre du programme de retour volontaire assisté. »

Malgré cette politique de dissuasion active, il n'y a pas d'effet décisif. C'est dans ce contexte que la France et le Royaume-Uni signent le traité du Touquet, le 4 février 2003. Il s'agit en réalité d'une reproduction à l'identique du dispositif de Sangatte, mais étendu aux ports. L'article 4 du traité du Touquet, qui concerne l'objectif des contrôles, est identique à l'article 3 du protocole additionnel de Sangatte. L'article 6, sur l'ordre de réalisation des contrôles, est identique à l'article 10 du protocole. L'article 7, concernant l'interdiction de refuser l'admission des personnes interdites du territoire de l'autre État, est identique à l'article 18 du protocole. L'article 9, sur la procédure relative aux demandes d'asile, est identique à l'article 4 du protocole additionnel. En somme, les contrôles juxtaposés sont désormais établis dans les ports de Calais, Coquelles, Dunkerque, Boulogne et Douvres. La France a l'obligation d'accueillir les personnes refusées par le Royaume-Uni dans ses ports et doit traiter les demandes d'asile des personnes les ayant présentées aux autorités britanniques dans les ports français.

Le traité du Touquet institue la mécanique des contrôles juxtaposés dans les ports, mais il constitue surtout une base juridique sur laquelle vont se greffer des instruments politiques et des dispositifs opérationnels, élargissant la coopération bien au-delà de la frontière dans les gares et les ports. C'est pourquoi il est réducteur de limiter la coopération franco-britannique au seul accord du Touquet. Depuis le 12 février 1986, ce sont 34 accords qui ont été conclus entre la France et le Royaume-Uni en matière de contrôle des frontières. Après l'accord du Touquet, la coopération se transforme, et je pourrai, plutôt que de monopoliser le temps de parole, répondre à vos questions sur ce sujet.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Guérin, vous avez affirmé que, juridiquement, la sortie du Royaume-Uni de l'Union européenne n'avait absolument rien changé, malgré toutes les déclarations qui ont pu être faites. Mais justement, n'aurait-elle pas dû changer la situation sur le plan juridique ? Nous sommes passés d'une frontière intra-européenne à une frontière extra-européenne. Ce qui aurait dû changer, ce sont les parties prenantes. Au lieu d'un accord purement bilatéral entre la France et le Royaume-Uni, l'Union européenne aurait dû devenir un interlocuteur, intervenant aux côtés de la France face au Royaume-Uni. Il en va de même pour les financements. Aujourd'hui, la France et le Royaume-Uni continuent de financer seuls les conséquences de cette situation. Or, s'agissant désormais d'une frontière extérieure de l'Union, certains financements européens auraient dû être mobilisés. De même, dans la négociation des nouveaux traités bilatéraux qui sont régulièrement signés, l'Union européenne devrait être partie prenante.

Ma deuxième question porte sur ce que vous venez d'exposer. Les accords du Touquet n'ont fait qu'étendre les accords précédents, notamment le traité de Cantorbéry et le protocole de Sangatte, en appliquant aux ports ce qui avait été décidé pour le tunnel sous la Manche. L'obligation pour la France d'empêcher les candidats à la migration de passer par les plages, donc en dehors des ports et du tunnel, relève-t-elle également des accords du Touquet ou de traités ultérieurs ? Nous avons des cadres très précis pour le passage via le tunnel ou les ports. Un ancien Premier ministre nous a expliqué que les accords du Touquet avaient été efficaces pendant environ huit ans, entre 2003 et 2011, avant que les nouvelles migrations et l'accroissement des flux ne provoquent un débordement. Ma question est donc la suivante : la situation que nous observons sur la côte d'Opale jusqu'au Dunkerquois provient-elle véritablement des accords du Touquet ou de protocoles signés par la suite ?

Enfin, nous avons reçu des représentants du ministère de l'intérieur qui nous ont indiqué que la contribution triennale de la Grande-Bretagne pour la période 2023-2026, qui s'élève à 540 millions d'euros, représentait en réalité 62 % du coût engendré par le fait que les contrôles se font du côté français. Madame Mesnard, dans votre étude économique, ce pourcentage correspond-il à votre appréciation ?

Mme Alice Mesnard. Ce sont précisément les chiffres du rapport de la Chambre des communes. Vous indiquez que cela représente 62 % des coûts, mais tout dépend de la définition de ces coûts. Je ne peux confirmer ce chiffre sans savoir ce qu'ils incluent. Si l'on prend en compte, par exemple, les contrats passés avec des compagnies privées, ce pourcentage est moindre, mais ces derniers ne sont généralement pas comptabilisés, car il s'agit d'accords avec des entreprises. Je ne sais pas exactement à quoi vous faites référence. Je veux bien discuter de ces 62 %, mais il faut savoir de quels coûts l'on parle : les coûts directs pour l'État, les coûts pour les entreprises, ou encore les coûts de gestion des personnes.

M. le président Sébastien Huyghe. Le ministère nous parlait du coût pris en charge directement par l'État et les collectivités locales. La somme allouée par le Royaume-Uni à l'État français sert ensuite à financer le maintien de l'ordre, la sécurité, la gestion de la frontière, ainsi que les remboursements aux collectivités locales pour les coûts induits. D'après le ministère de l'intérieur, la contribution britannique représente 62 % de l'ensemble de ces coûts.

Mme Alice Mesnard. La somme allouée est de 540 millions d'euros. Ce chiffre de 62 % ne m'étonne pas du tout, mais j'aimerais savoir comment il a été calculé. Cela m'intéresserait beaucoup, car de nombreux autres coûts existent. Tout dépend de ce que l'on prend en compte dedans, concernant par exemple le coût pour les finances publiques de la gestion des migrants, qu'ils soient réfugiés ou en situation irrégulière.

Rappelez-vous ce qui s'est passé en Turquie, un terrain que je connais mieux : des renégociations significatives ont eu lieu. C'est l'un des problèmes des accords d'externalisation : ils donnent un effet de levier aux pays qui en supportent la charge, leur permettant de demander toujours plus d'argent pour contrôler la frontière. On observe un problème d'économie politique récurrent dans les accords d'externalisation passés par l'Europe avec des pays tiers, lesquels demandent sans cesse plus de fonds. Ce n'est peut-être pas la démarche du ministère de l'intérieur, mais cet ordre de grandeur ne m'étonne pas. Je pense même que le coût réel pourrait être supérieur, et je ne parle pas ici des coûts symboliques pour le droit ou la démocratie, mais bien des coûts de gestion.

Le fait que des migrants continuent de traverser malgré des contrôles accrus et des dangers croissants est éclairant. Mes recherches sur les flux migratoires irréguliers et sur le marché des passeurs visent à mieux comprendre ce phénomène. Il est nécessaire d'analyser à la fois ce que j'appelle, en tant qu'économiste, les décisions prises par les migrants – la demande de services des passeurs est très importante – et l'offre de services de ces mêmes passeurs. Il convient de comprendre que la décision de continuer à traverser des frontières très dangereuses n'est pas le simple résultat de facteurs *push* ou *pull*. Il s'agit de trajectoires dynamiques complexes. Ces migrants ont déjà traversé plusieurs pays, pris des risques considérables et payé des sommes d'argent extrêmement importantes, qui ont d'ailleurs augmenté avec le renforcement des contrôles. Les migrants font face à plusieurs types de risques, pas seulement celui de la traversée finale à Calais, mais aussi celui d'être refoulés aux frontières de l'Europe après avoir investi énormément d'argent et pris des risques immenses pour arriver jusque-là.

Le marché des passeurs doit également être pris en compte. Les travaux d'un criminologue de l'université de Cambridge, Paolo Campana, montrent que ces passeurs ne sont pas de grands gangs très hiérarchisés dont on pourrait neutraliser le chef, comme on l'imagine pour les cartels mexicains. La guerre contre les passeurs, menée par le gouvernement britannique, n'a pas très bien fonctionné parce que les passeurs s'adaptent aux politiques et se réorganisent sans cesse. Autour de la Manche, il s'agit de structures beaucoup plus locales et compétitives. Quand un segment du marché est détruit, d'autres passeurs s'en emparent. Les politiques de répression contre les passeurs ne sont donc pas forcément très efficaces. On l'a vu de façon générale : lorsque l'on a commencé à détruire les bateaux sur d'autres routes, les passeurs ont utilisé des bateaux gonflables, plus dangereux, et ils ont fait monter davantage de personnes sur ces bateaux pour amortir les coûts fixes. L'offre s'est réorganisée, augmentant les risques et les coûts pour les migrants.

Mes recherches montrent que les attaques se focalisant uniquement sur l'offre, c'est-à-dire le marché des passeurs, ne fonctionnent pas. Dans le Calais, les migrants qui ne pouvaient plus de partir de Calais sont partis de plus loin sur les plages pour atteindre les bateaux en mer, ce qui est beaucoup plus dangereux. Ils continuent de passer. Sont-ils insensibles aux risques ? Non, mais ils font face à une multitude de risques différents. Une fois arrivés à Calais, ils veulent absolument partir. Les passeurs agissent en petits réseaux spécialisés : certains travaillent au recrutement, tandis que d'autres se concentrent sur l'équipement. Si un maillon est détruit, d'autres acteurs entrent sur ce marché très profitable.

Ainsi, la résolution du problème de la migration irrégulière requiert à la fois une compréhension du modèle économique des passeurs et la proposition d'autres voies légales pour que les migrants désespérés puissent passer. C'est la combinaison des deux qui est cruciale : il faut articuler les politiques de contrôle des frontières avec des politiques qui multiplient les voies légales, comme les visas humanitaires ou les programmes de réinstallation. L'idée des accords « un pour un » pourrait être pertinente à condition qu'il y ait

suffisamment de places pour que les personnes ayant des raisons d'obtenir l'asile puissent effectivement être protégées et passer en Angleterre.

M. Antoine Guérin. Pour répondre à vos questions, monsieur le président, comme vous le savez, l'architecture juridique de l'Union européenne est complexe. On peut être membre de l'espace Schengen sans être membre de l'Union européenne, et inversement. De la même manière que si la Suisse devenait demain membre de l'Union, ses modalités de participation à l'espace Schengen ne changeraient pas, le jour où le Royaume-Uni a quitté l'Union, ses modalités de non-participation à l'espace Schengen n'ont pas changé.

On pourrait effectivement tempérer le constat selon lequel la sortie du Royaume-Uni n'a rien changé. Vous avez raison sur un point : le Royaume-Uni ne participe plus, normalement, depuis le 31 décembre 2020, à l'application du règlement Dublin III. Mais même ce constat peut être nuancé. La France et le Royaume-Uni ont conclu très récemment un accord de réadmission bilatéral qui reproduit en réalité toute la logique du règlement Dublin. Selon moi, cet accord est un test en vue d'un élargissement de ce mécanisme entre le Royaume-Uni et l'Union européenne. Dès le départ, il y a eu une volonté de réintégrer le Royaume-Uni dans le système d'asile européen commun malgré sa sortie. Pour appuyer cette hypothèse, je cite la déclaration du secrétaire d'État chargé des affaires européennes le 16 février 2021 :

« Nous menons une réflexion pour remplacer les accords de Dublin qui prévoient la possibilité de réaliser des transferts. Nous pouvons imaginer un accord bilatéral avec le Royaume-Uni, compatible avec nos obligations européennes, ou un cadre directement européen qui transposerait de manière ad hoc les règles de Dublin en matière de transferts entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Mon sentiment personnel est qu'un cadre bilatéral serait plus facile à mettre en œuvre à court terme. »

Il est donc très clair qu'à long terme, une extension de cet accord de réadmission à l'Union européenne est envisagée.

Je rappelle aussi que le Royaume-Uni a conclu avec Frontex un accord de travail le 23 février 2024, qui lui permet, malgré sa sortie de l'Union, d'avoir accès à une partie de l'infrastructure européenne de surveillance des frontières. Cet accord renforce la capacité de la France et du Royaume-Uni à détecter, anticiper et empêcher les traversées irrégulières de la Manche. Ainsi, même si la sortie du Royaume-Uni n'avait aucune conséquence directe sur le contrôle de la frontière, la France et les institutions européennes tentent de reconstituer totalement l'accès du Royaume-Uni aux instruments européens de contrôle et d'asile.

On peut en trouver les raisons en sortant de la perspective d'une coopération non réciproque. À mon sens, la stratégie de contrôle de la frontière franco-britannique s'inscrit plus globalement dans une logique de contrôle des mouvements dits « secondaires » dans l'espace Schengen. La qualification d'une relation asymétrique peut être nuancée en observant les pratiques de la France à sa frontière italienne, notamment à Vintimille, longtemps qualifiée de « mini-Calais ». La France tient absolument à contrôler cette frontière, car elle sait pertinemment que de nombreux ressortissants d'États tiers passant par l'Italie ont pour objectif de franchir la frontière britannique. La France elle-même a utilisé une marge d'indétermination entre contrôle de police et contrôle frontalier pour contrôler des ressortissants de pays tiers se dirigeant vers un autre État membre lors des printemps arabes. En 2015, elle a transgressé l'application de l'accord de réadmission avec l'Italie en opposant aux ressortissants d'États tiers des refus d'entrée qui ont conduit à leur renvoi immédiat sur le territoire italien, sans délai et sans information des autorités italiennes.

Ainsi, l'asymétrie franco-britannique peut être lue au-delà d'un simple transfert unilatéral de charge. Elle s'inscrit dans une dynamique en cascade de contrôle de la mobilité, où chaque État cherche à éviter que la présence d'un ressortissant d'État tiers n'entraîne l'activation de ses propres obligations, notamment en matière d'asile. L'externalisation et l'extraterritorialisation de la coopération franco-britannique apparaissent alors moins comme une anomalie que comme une modalité particulière d'une logique plus large d'anticipation et d'évitement des responsabilités en Europe.

Prendre en compte cette stratégie plus large permet d'éclairer certaines orientations surprenantes données au financement britannique, révélées par le média Politico en 2023. Une partie des 46,5 millions d'euros accordés à la France par le Royaume-Uni après la signature du traité de Sandhurst a permis l'acquisition de voitures, motos, trottinettes électriques, quads, jumelles thermiques, drones, caméras embarquées, appareils photo de chasse et endoscopes. Plus étonnant encore, on trouve une gazinière, des lits, une cafetière, ou la création d'une brigade équestre dans la baie de Somme, avec l'achat de bottes d'équitation, de casques et de matériel de maréchalerie. Enfin, ce qui est plus déroutant, mais cohérent si l'on intègre la stratégie de contrôle au niveau de l'espace Schengen, on trouve le financement de huit voitures, des imprimantes et quatre drones pour la direction de la police aux frontières des Alpes-Maritimes, à 1 000 kilomètres de la Manche. Il est possible de lire la participation consentie de la France à cette coopération comme un élément d'une stratégie plus large de contrôle de ses frontières méridionales et de transfert de responsabilité aux frontières extérieures de l'espace Schengen.

Pour répondre à votre deuxième question, effectivement, après le traité du Touquet, la coopération franco-britannique connaît une véritable fuite en avant. À la fin des années 2000, on observe un premier élargissement. Lors du sommet franco-britannique du 6 juillet 2009, les gouvernements actent le renforcement de la lutte contre l'immigration irrégulière, dans un contexte où Calais devient le principal point d'entrée au Royaume-Uni. Cette séquence s'accompagne d'un véritable saut technologique et financier. En juillet 2009, le Royaume-Uni s'engage à investir 15 millions de livres sterling supplémentaires pour financer des technologies de contrôle à Calais, ce qui matérialise un déplacement plus important du contrôle britannique sur le territoire français. Cette montée en gamme est ensuite explicitée avec la création d'un centre de coordination réunissant les personnels de la direction centrale de la police aux frontières, de la direction générale des douanes et droits indirects et de la UK Border Agency, et par le déploiement de nouveaux équipements financés par le Royaume-Uni. À partir de la fin des années 2000, la coopération devient organisationnelle, technologique et plus intensément territoriale.

Dans la période immédiatement antérieure à 2014, cette logique de sécurisation en France se traduit par des dépenses ciblées et rendues publiques : 5,6 millions de livres, incluant 2 millions de livres pour l'amélioration des équipements de détection de personnes cachées dans les camions et le renforcement des capacités cynophiles. La stratégie franco-britannique étend donc son action à la « frontière-zone », c'est-à-dire à la logistique, aux campements et aux littoraux. Ainsi, avant même 2014, la coopération se densifie déjà en un dispositif multi-niveaux. La seule logique du traité du Touquet, même si les accords ultérieurs s'y réfèrent, est largement dépassée.

Depuis 2014, cette logique change encore d'échelle. En septembre 2014, un fonds d'intervention commun est créé, financé par le Royaume-Uni à hauteur de 5 millions d'euros par an pendant trois ans, pour renforcer la sécurité autour du port, lutter contre les filières et prévenir les concentrations dans la zone frontalière. En 2015 et 2016, un centre de

commandement conjoint est créé à Calais, et 17 millions de livres sont annoncés en mars 2016 pour les infrastructures de sécurité et les dispositifs de gestion migratoire en France.

Une part importante des financements concerne des moyens humains, c'est-à-dire des réservistes, des personnels des forces de l'ordre et des opérateurs privés sur le littoral transmanche, qui permettent à la France de rémunérer ses propres agents de contrôle. Ces financements visent également à l'acquisition d'équipements, au soutien des capacités de renseignement et à l'appui des dispositifs locaux de rétention, y compris les infrastructures.

On peut légitimement s'interroger sur la pertinence de ces financements continus, à l'aune du fait que l'application du traité de Sandhurst repose très largement sur l'application par chacune des parties du règlement Dublin III, que le Royaume-Uni n'applique plus depuis le 31 décembre 2020.

À partir de 2019, l'essor des traversées par *small boats*, transforme profondément la coopération. Cette évolution dans les modes de franchissement de la frontière franco-britannique était d'ailleurs parfaitement prévisible, et elle a été prévue. Je cite à ce titre le préfet du Pas-de-Calais de l'époque, Jean Dussourd, qui annonce en 2000, soit trois ans avant la conclusion du traité du Touquet :

« Il est clair qu'on ne fermera pas rapidement la frontière maritime. Il est tout aussi clair qu'on n'annihilerait pas les flux d'arrivée à Calais. On n'empêche ni d'entrer en France ni d'en sortir. L'imperméabilité zéro, c'est une illusion. L'étanchéification du port de Calais va déconcentrer les passages et les étaler le long de la côte. Il y en aura à Dieppe, au Havre, puis en Belgique et en Hollande. On verra peut-être un jour des petits bateaux tenter des passages. »

Nous étions en 2000.

Le plan d'action conjoint de janvier 2019 et ses *addenda* organisent des patrouilles renforcées, le financement d'équipements – toujours des drones, des caméras thermiques, des véhicules –, la destruction d'embarcations et une coordination terre-mer. Par la suite, les déclarations conjointes de 2020, 2021 et 2022 augmentent très fortement les contributions financières britanniques, à hauteur de plusieurs dizaines de millions d'euros par an, et institutionnalisent désormais une « frontière intelligente », très technologisée, fondée sur la surveillance étendue du littoral, mais aussi de l'arrière-pays.

En mars 2023, un accord pluriannuel est conclu. La doctrine évolue concernant les interceptions en mer avec l'apparition des « bateaux-taxis ». Jusqu'au milieu des années 2020, la doctrine franco-britannique en mer reposait principalement sur le droit international du sauvetage et sur ce que l'on appelle le plan Manche, c'est-à-dire une logique orientée vers l'assistance aux personnes en danger plutôt que vers l'interception coercitive. Les autorités françaises intervenaient alors lorsque l'aide était demandée, mais évitaient d'imposer une interception forcée si les passagers ne sollicitaient pas de secours, au motif qu'une manœuvre contrainte sur ces embarcations pouvait accroître les risques de chute, de panique ou de décès. Lorsque certaines personnes demandaient assistance, elles étaient débarquées en France, tandis que l'embarcation pouvait être suivie à distance jusqu'à l'entrée dans la zone de recherche et de sauvetage britannique, où les autorités du Royaume-Uni prenaient le relais.

Cette doctrine se trouve fortement mise en tension avec l'apparition des embarcations légères à partir de 2019 et des tactiques dites des « *taxi-boats* », qui consistent à mettre à l'eau l'embarcation plus au large pour contourner les patrouilles terrestres et réduire la possibilité d'intervention précoce. En effet, les patrouilles françaises empêchaient de plus en plus ces embarquements visibles sur les plages, détruisaient les

embarcations avant leur départ et surveillaient les zones de regroupement. Les contraintes juridiques, opérationnelles et politiques ont très longtemps freiné une évolution de la doctrine française en la matière. À partir de 2023, pourtant, une inflexion apparaît à la demande des autorités britanniques, qui ont longuement insisté sur le sujet. Des directives informelles autorisent désormais des interceptions limitées à proximité immédiate du rivage, dans certaines conditions. Elles traduisent ainsi un premier glissement d'une logique exclusivement humanitaire vers une logique de contrôle préventif. La frontière, au lieu de reculer sur le territoire terrestre de la France, avance sur le territoire maritime ; elle se déplace dans tous les sens.

Enfin, en 2025, la France semble avoir acté une révision plus large de cette doctrine, afin de permettre l'immobilisation de certaines embarcations avant leur embarquement complet pour contrer les bateaux-taxis, avec des équipes dédiées et un appui systématique de sauvetage pour limiter les risques. Début 2026, les interceptions sont publiquement rapportées par la presse, ce qui marque la mise en œuvre effective de cette nouvelle approche. Sur le plan stratégique, ce basculement traduit un déplacement du centre de gravité de la coopération, puisque la frontière n'est plus seulement portuaire et terrestre, mais elle devient maritime et préventive. Un rapport de la commission des lois du Sénat concernant le projet de loi de finances pour 2026, daté du 24 novembre 2025, évoque « l'évolution de la doctrine d'interception en mer, décidée la semaine dernière ». Je vous renvoie à la page 27 de ce document.

La coopération contemporaine articule désormais un financement massif, la technologie, le renseignement, des actions territoriales en France, une dimension maritime et des mécanismes de réadmission. J'insiste : c'est un dispositif complexe et évolutif qui dépasse très largement le seul cadre de l'accord du Touquet.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie pour vos interventions. J'ai à mon tour un certain nombre de questions, je vous inviterai donc à raccourcir vos réponses, même si celles que vous avez déjà livrées sont extrêmement précieuses.

Mes premières interrogations peuvent paraître naïves, mais vos réponses nous permettent de documenter nos questionnements. La première s'adresse à vous, monsieur Guérin. Vous avez évoqué la pertinence d'un contrôle parlementaire sur les accords du Touquet et leurs prolongements depuis les accords de Cantorbéry. Pour quelles raisons estimez-vous qu'un contrôle parlementaire est nécessaire sur ces accords ?

Madame Mesnard, en évoquant les différents coûts, vous avez abordé très rapidement la question des coûts en termes d'atteinte aux droits humains. Pourriez-vous y revenir ? En quoi cette question des atteintes aux droits humains est-elle coûteuse ? Comment la documenter ? Et surtout, pensez-vous qu'elle est ou non au cœur de ces accords et de leurs évolutions ? Comment cet aspect des coûts est-il pris en compte, que ce soit dans l'accord franco-britannique ou dans d'autres, comme celui avec la Turquie ? La question des atteintes aux droits humains, que ce soit en Turquie ou en Libye, est-elle prise en compte dans les différentes évolutions, d'autant que de nombreux acteurs du droit humanitaire et associations alertent sur ce sujet ? En somme, ces alertes ont-elles un effet ?

Monsieur Guérin, vous avez évoqué la possibilité, dans le cadre de ces accords, pour les demandeurs d'asile de déposer leur demande dans les ports français. À ma connaissance, il est aujourd'hui impossible pour un demandeur d'asile de faire sa demande sur le sol français dans ces conditions. Pourriez-vous clarifier ce point ? Vous n'avez pas évoqué le rôle de Frontex dans ces accords. Pourriez-vous développer cet aspect ?

Enfin, sur la question des alternatives, madame Mesnard, vous avez parlé de « voies légales et sûres ». Auriez-vous des préconisations en la matière ?

Mme Alice Mesnard. Concernant votre première question sur les autres coûts, je pense qu'ils sont très importants. Mon propos relève ici davantage de la conviction que de mes recherches, qui ne les ont pas estimés. Il serait d'ailleurs très important d'examiner le sujet de façon plus concrète, en observant ce qui se passe dans d'autres pays. Prenons l'exemple de ce qui s'est passé en Angleterre avec le *Safety of Rwanda Bill*. Cette politique de dissuasion du gouvernement britannique précédent visait à décourager les migrants d'atteindre l'Angleterre : dès lors qu'ils y parviendraient de façon illégale, ils ne pourraient plus y demander le statut de réfugié, mais seraient envoyés au Rwanda pour que leur cas y soit traité. C'est finalement le gouvernement actuel qui a supprimé cet accord. Cette politique a eu un coût politique très fort pour le gouvernement précédent. Au-delà du coût politique, si cette mesure avait été appliquée, elle aurait constitué une remise en cause considérable de la Convention de Genève, raison pour laquelle la Cour suprême britannique l'a annulée.

On peut réfléchir au fait que, sous couvert d'externalisation, on en arrive à remettre en cause des accords fondamentaux signés par les pays signataires de la Convention de Genève, ce qui peut avoir un coût à très long terme si l'on continue dans cette direction. On a pu voir récemment, pour prendre un autre exemple extrême, la police mise en place par M. Trump pour lutter contre les migrants irréguliers. Tout cela va dans un sens qui pose de graves problèmes, à tel point que ces évolutions se heurtent parfois aux freins de la démocratie. Elles atteignent très profondément certains principes, et il faut être très vigilant. Vous me demandez de quantifier ces coûts ; il faudrait sans doute y réfléchir davantage. Les associations plus militantes ou qui protègent les migrants pourraient être consultées. Ce serait une analyse très intéressante à quantifier, mais je ne peux malheureusement pas vous donner de réponse plus précise sur la manière de les mesurer.

Votre deuxième question portait sur les propositions alternatives. Étant donné le constat plutôt pessimiste sur l'efficacité du renforcement des contrôles et son coût énorme, peut-on réfléchir à d'autres voies ? Ma réflexion, fondée sur mes recherches, me mène à penser qu'il est absolument nécessaire de multiplier les voies légales si l'on veut parvenir à contrôler plus efficacement nos frontières. Il s'agit à la fois de limiter le nombre de passages irréguliers et permettre le passage des migrants qui travaillent et contribuent légalement à nos sociétés.

La recherche a beaucoup exploré ce sujet, qui n'est pas facile. Pour à la fois contrôler les flux et régulariser les situations, il est nécessaire de permettre à davantage de migrants de venir légalement dans nos sociétés. D'ailleurs, certains économistes montrent que les migrants contribuent de manière importante à l'économie. Même si l'on conserve l'objectif de limiter les entrées massives, il faut multiplier les voies légales. La question est de savoir comment. On peut imaginer tout un éventail de visas : des visas humanitaires, une réflexion sur la place des étudiants, ou la multiplication des visas de travail. Ces derniers peuvent concerner des personnes qualifiées, qui contribuent nettement à l'économie, mais aussi des personnes dont nous avons besoin pour leurs compétences, sans qu'elles soient forcément hautement qualifiées. Je préconiserais donc de réfléchir aux politiques de visas pour décliner des formes de visas qui permettent une migration légale.

J'ai notamment travaillé avec Emmanuelle Auriol et Tiffanie Perrault, et je peux vous fournir un ensemble de recherches qui visent à concevoir des systèmes de visas permettant de mieux résoudre ce problème du contrôle des frontières, plutôt que de rester dans l'idée qu'il faut augmenter la sécurisation et les contrôles pour maîtriser les flux migratoires.

M. Antoine Guérin. Pour tenter de répondre à vos questions, madame la rapporteure, concernant le contrôle parlementaire, la réponse est très simple : je ne conçois pas que, dans une démocratie représentative digne de ce nom, notre Parlement ne soit pas amené à se prononcer sur des questions qui engagent l'organisation de l'action publique, les finances publiques et la manière dont on organise les contrôles aux frontières de ce pays. C'est d'autant plus vrai lorsque le sujet est au cœur d'un débat public extrêmement vif, dans lequel on entend de nombreuses déclarations selon lesquelles la situation à Calais résulterait de l'impuissance publique ou serait le chaos. Or, comme j'ai essayé de vous le montrer, elle est au contraire la conséquence de choix institutionnels et politiques faits depuis plus de trente ans.

Surtout, donner la possibilité au Parlement de se prononcer sur ces accords, comme ce fut le cas jusqu'au traité du Touquet – pour l'accord de Cantorbéry, le protocole de Sangatte et le traité du Touquet –, permettrait de questionner leur conformité au droit français, international et européen, et aussi d'avoir la possibilité de les rejeter si notre représentation nationale n'est pas d'accord avec leur adoption. Sinon, quel recours reste-t-il pour échapper à l'application de ces accords, s'ils ne sont pas conformes aux intérêts de notre pays, de notre continent, ou même des personnes qu'ils concernent directement ? Je pense aux habitants de Calais, mais aussi aux ressortissants d'États tiers qui tentent de franchir la frontière.

En réalité, cette dynamique n'est pas propre à la France. Alice vous en parlera beaucoup mieux que moi, mais l'accord euro-turc de mars 2016 a lui-même été conclu selon des modalités qui permettaient d'échapper au contrôle du Parlement européen. Je ne comprends pas pourquoi, alors que l'article 53 de la Constitution exigerait de soumettre ces accords à la ratification de notre Parlement, ils échappent aujourd'hui au contrôle démocratique. Il doit bien y avoir une raison ; j'imagine que c'est parce que tout sujet lié au contrôle des frontières est aujourd'hui considéré comme relevant de la « haute politique » et qu'on ne peut se permettre de perdre du temps avec le contrôle parlementaire, qu'il faut les appliquer extrêmement rapidement. Je considère que c'est risqué et dangereux pour la santé de notre démocratie représentative.

Concernant votre deuxième question sur l'accord de travail entre Frontex et le Royaume-Uni, je n'ai pas étudié cet accord dans les détails, mais j'en ai lu le contenu. Ce que je comprends, c'est qu'il permet très explicitement un partage de renseignements et des actions conjointes entre les personnels de Frontex et les agents de contrôle aux frontières du Royaume-Uni, dans le but explicite d'empêcher et de prévenir les franchissements irréguliers de la Manche et de lutter contre les réseaux de passeurs.

Enfin, le traité du Touquet organise la manière dont les demandes d'asile sont traitées entre les deux États. Mais comme j'ai essayé de le démontrer tout à l'heure, la frontière britannique s'étant déplacée encore plus loin sur le territoire français, il n'est plus possible aujourd'hui d'accéder au port et au point de contrôle britannique pour y déposer une demande d'asile. Cette tentative serait de toute façon vaine, puisque même en supposant qu'une personne ait pu accéder au point de contrôle britannique, sa demande d'asile serait traitée par la France. Dans tous les cas, la procédure est viciée.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Merci beaucoup. J'aurais une autre question, et je m'excuse par avance si elle ne relève pas de vos travaux. Disposez-vous d'une comparaison, avant et après l'accord du Touquet, du nombre de passages, en l'inscrivant évidemment dans la dynamique des arrivées en Europe ? Deuxièmement, avez-vous des données sur l'évolution de l'octroi du statut de réfugié par le Royaume-Uni avant et après cet accord ?

Mme Alice Mesnard. Il existe des données sur les passages, mais je ne les ai pas.

M. Antoine Guérin. Je dispose personnellement d'un chiffre. Pour l'année 2025, 56 789 tentatives de traversée ont été recensées, ce qui correspond à 40 % des entrées régulières dans l'Union européenne. C'est un chiffre rapporté par le Sénat.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous souhaiterions procéder à une comparaison avec le nombre de tentatives de traversée précédant l'accord.

Mme Alice Mesnard. Il serait intéressant de reprendre ces données et de procéder à une analyse comparative pour essayer d'isoler les facteurs confondants. Attribuer une discontinuité à un accord spécifique est complexe. J'aimerais pouvoir le faire, mais je ne l'ai pas fait. Merci pour ce chiffre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Et s'agissant de l'évolution de l'octroi du statut de réfugié par le Royaume-Uni ?

M. Antoine Guérin. Je ne suis pas un spécialiste de la législation britannique. Je sais qu'il existe des législations qui visent à restreindre la supposée attractivité de l'asile au Royaume-Uni, mais je n'ai pas de détails à vous fournir sur ce point.

Mme Alice Mesnard. Je n'ai pas de données non plus.

M. Marc de Fleurian (RN). Merci beaucoup, monsieur le président et madame la rapporteure. Madame, monsieur, je vous remercie de votre présence. J'ai écouté avec attention vos interventions et je dois dire que c'est l'une des premières fois que nous bénéficions d'un tel recul et d'une telle hauteur de vue, notamment grâce au croisement du regard juridique élargi et du regard économique.

J'ai deux questions, si vous me le permettez. La première s'adresse à M. Guérin. D'abord, je suis satisfait que quelqu'un rappelle que le Brexit n'a pas eu de conséquences fondamentales sur la gestion de la frontière franco-britannique dans la Manche. Je voudrais vous interroger plus précisément sur le fait que vous trouviez surprenant que les fonds issus du traité de Sandhurst puissent être utilisés. Pourquoi ces fonds ne pourraient-ils pas être mobilisés dans le cadre d'une éventuelle européenisation des accords ? Ils pourraient même, selon moi, être légitimement utilisés à Lampedusa ou à Lesbos, puisqu'il s'agit d'un flux continu et d'un système intégré depuis les points d'entrée jusqu'au point de sortie que représente la Manche.

Ma deuxième question s'adresse à Mme Mesnard. Vous avez évoqué, le rapport entre les clandestins, les passeurs et tous les acteurs qui contribuent à faire évoluer ce rapport offre-demande : l'État français, l'État britannique, la population locale ou encore les associations. Ce rapport offre-demande pour les clandestins qui tentent la traversée est défini d'abord par la recherche d'une prospérité économique et par la capacité à s'insérer dans une communauté culturelle d'origine, ce qui permet de combiner une prospérité économique absente du pays de départ et le confort compréhensible que représente l'insertion dans sa communauté installée en diaspora.

Je voudrais mettre en comparaison votre appréciation de ce rapport offre-demande économique avec le rapport offre-demande politique. En effet, les citoyens sont légitimes à s'exprimer sur la façon dont la situation est gérée, que ce soit à Calais, en France ou au Royaume-Uni. Comment voyez-vous l'évolution du rapport entre l'offre politique, notamment celle des partis plutôt rétifs à l'immigration ou à la mise en place de voies régulières, comme

UKIP au Royaume-Uni ou le Rassemblement national dont je suis député en France, et le fait que cette offre politique réponde à une demande de plus en plus forte ? Ma question n'est pas polémique, mais politique. Je souhaite vraiment poser cette comparaison offre-demande, y compris d'un point de vue politique. Vous avez tous les deux évoqué la nécessité d'une expression démocratique sur la gestion de la frontière et des questions migratoires, en suggérant que ce soit soumis à l'accord du Parlement, ce qui est tout à fait pertinent. Mais pourquoi ne pas aller plus loin dans cette démarche et soumettre cette question migratoire et ses conséquences directement au suffrage du peuple français par référendum ?

Mme Alice Mesnard. Merci beaucoup, monsieur le député, pour vos questions. Cette question de l'offre et de la demande politiques est effectivement extrêmement importante. On sait qu'en Angleterre, comme en France et dans la plupart des pays européens, une grande partie des citoyens ne souhaite pas davantage de migrants. Prenons cela comme un fait. Dans nos démocraties, nous devons évidemment répondre à la demande des citoyens.

Cette réflexion est au cœur de mes recherches avec Emmanuelle Auriol et Tiffanie Perrault depuis plusieurs années. Partons du fait que les citoyens ne souhaitent pas augmenter massivement le nombre de personnes étrangères arrivant dans nos démocraties. Que peut-on faire ? J'ai proposé de multiplier les voies légales de passage, et vous pourriez m'objecter que ce n'est pas ce que souhaitent de nombreuses personnes. Néanmoins, je soutiens qu'il est nécessaire d'agir ainsi si nous voulons justement limiter le nombre de personnes qui arrivent, en particulier de façon irrégulière, et si nous voulons globalement contrôler nos frontières.

En conséquence, il est nécessaire d'avoir une bonne compréhension du marché des passeurs. Le lien est le suivant : actuellement, comme nous ne faisons que fermer les frontières, un commerce extrêmement lucratif s'est développé pour les passeurs. Face à une demande très importante de personnes qui veulent venir, les prix et les risques pour les migrants augmentent en raison du durcissement des politiques frontalières. Ce durcissement coûte très cher aux États et ne semble pas très efficace. Il est clair que le modèle actuel ne fonctionne pas bien ; il semble surtout renflouer le marché illégal de la migration.

Si, à l'inverse, on adoptait une politique d'ouverture totale des frontières, ce qui n'est pas non plus souhaité, certains craindraient des arrivées massives. Il ne s'agit pas de choisir entre la fermeture totale et l'ouverture totale, mais de contrôler les frontières, ce qui implique une politique qui relève du contrôle, peut-être de la dissuasion, mais qui, en même temps, multiplie les voies légales. Je ne dis pas qu'il faut ouvrir totalement les frontières et accorder des visas à tout le monde. Je propose une solution intermédiaire pour contrôler les personnes qui viennent dans nos pays et s'assurer qu'elles viennent de façon légale plutôt qu'illégale. C'est cette approche qui peut détruire le modèle économique du marché illégal.

Pourquoi ? Si des possibilités de venir légalement existent – pour les réfugiés, de façon protégée et directe ; pour les migrants économiques, via des visas en nombre suffisant –, ces personnes peuvent contribuer à l'économie. En outre, les coûts pour les passeurs augmentent. À un certain point, un arbitrage se crée : d'un côté, une possibilité de migrer légalement à un coût raisonnable, de l'autre, une offre des passeurs pour un service dangereux et très cher. Si l'on combine suffisamment de voies légales avec des contrôles aux frontières, on peut tuer le modèle économique des passeurs. Ce n'est pas ce qui se passe actuellement, car les voies légales ne sont pas suffisamment nombreuses. La seule possibilité reste donc de recourir aux services des passeurs, qui se renchérissent et dont le marché est ainsi alimenté. J'espère que cette proposition ne vous paraît pas complètement illusoire.

M. le président Sébastien Huyghe. Je me permets une question complémentaire. Connaissez-vous le nombre de visas délivrés officiellement par la Grande-Bretagne chaque année ? Vous parlez d'un nombre suffisant, mais quel serait-il ?

Mme Alice Mesnard. Pour tout vous dire, je n'ai pas mené cette recherche spécifique. Ce serait une excellente idée de recherche à mener. J'ai réfléchi à des questions similaires pour les États-Unis et la France, en essayant de déterminer le prix d'un visa qui pourrait amoindrir le marché des passeurs pour certains types de travailleurs irréguliers. Effectuer ce genre de chiffrage pour le Royaume-Uni demanderait beaucoup de travail. La complexité vient de la nécessité d'intégrer tous les types de visas en fonction des différents profils de personnes souhaitant venir en Angleterre.

M. Antoine Guérin. Monsieur le député, pour répondre à votre question concernant la destination des financements britanniques, j'ai un peu parcouru la presse britannique sur le sujet et je crois que la partie britannique n'est pas totalement satisfaite de ces informations. Apprendre que l'argent du contribuable britannique sert à financer des chargeurs de téléphone portable pour les forces de l'ordre françaises ne doit pas satisfaire le Royaume-Uni. De notre côté, il faut véritablement se poser la question de savoir si nous sommes encore un État indépendant quant à notre politique de contrôle des frontières lorsqu'un État étranger finance nos forces de l'ordre et leurs équipements.

Plus globalement, la situation pose une véritable question de traçabilité et de comptabilité de tous les financements dédiés aux politiques de contrôle des frontières. Vous mentionnez Lampedusa et les « *hotspots* » grecs et italiens. Afin d'assurer la transparence de l'utilisation de l'argent public, je pense qu'il serait nécessaire de confronter la réalité de ces financements, qui sont absolument gargantuesques, à l'utilisation qui en est faite et à l'efficacité de ces politiques. Je le rappelle, les institutions européennes elles-mêmes admettent que leurs politiques de contrôle des frontières et de droit d'asile sont inefficaces, en dépit de tout l'argent qui y est investi. La seule décision qui découle de ces constats est la poursuite de ces politiques, malgré leur manque d'efficacité.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Une dernière question, et non des moindres, à vous, monsieur Guérin, sur l'accord « un pour un ». Le Conseil d'État a considéré, et cela relève d'une jurisprudence constante, qu'il ne lui appartenait pas de statuer sur la conformité du décret de publication de l'accord. Quelle est votre appréciation de cette décision ?

M. Antoine Guérin. Cette décision peut être critiquée sur bien des aspects. Je vous renvoie à d'autres analyses, notamment celle de Lionel Crusoé sur l'arrêt rendu par le Conseil d'État, qui est très complète et met en évidence les failles dans le raisonnement de la haute juridiction. On peut considérer cette lecture comme conforme à la jurisprudence européenne en matière d'immigration et d'asile, qui tend à ne pas interférer dans la politique migratoire des États membres et de l'Union. Je vois aussi une forme de conformisme administratif dans la décision du Conseil d'État. D'où le constat selon lequel votre commission d'enquête est indispensable, puisqu'à la lumière de cet arrêt, il ne nous reste plus beaucoup de voies de recours pour examiner la conformité de cette coopération franco-britannique à notre droit.

M. le président Sébastien Huyghe. Très bien. Il me reste à vous remercier d'être venus jusqu'à nous ainsi que pour la qualité de votre intervention. Si vous avez des éléments complémentaires, vous pouvez nous les adresser par écrit.

*

* *

10. Audition, ouverte à la presse, de M. Serge Slama, professeur de droit public à l'Université Grenoble Alpes (5 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous accueillons à distance M. Serge Slama, professeur de droit public à l'université de Grenoble. Vous avez beaucoup travaillé sur la question du droit des personnes étrangères et vous vous êtes intéressé depuis plusieurs années à la situation des personnes migrantes dans le Calaisis et le Dunkerquois. Je crois que vous souhaitez particulièrement intervenir sur le récent accord franco-britannique visant à prévenir les traversées périlleuses, sur lequel vous vous montrez très critique.

Avant de commencer, je vous précise que cette audition est publique, qu'elle fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct et que les internautes pourront la revoir sur le site de l'Assemblée nationale. 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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Slama prête serment.)

M. Serge Slama, professeur de droit public à l'Université Grenoble Alpes. Je suis en effet spécialiste du droit des étrangers depuis maintenant plus de vingt-cinq ans. Je suis professeur de droit public à l'université Grenoble-Alpes, rattaché au centre de recherches juridiques, mais aussi affilié à l'institut Convergences Migrations. Je travaille beaucoup sur le droit des étrangers, particulièrement sur les aspects contentieux, et je m'intéresse à la situation du Calaisis depuis assez longtemps. Je suis originaire du nord de la France, j'ai vécu brièvement à Dunkerque, un de mes fils a étudié à Calais et le second vit encore aujourd'hui à Dunkerque. Je connais donc assez bien cette zone littorale.

Par ailleurs, souvent dans un cadre associatif, mais aussi universitaire, j'ai pu participer à des procédures *pro bono* sur le Calaisis, notamment au moment du démantèlement du camp de la Lande. Vous savez qu'un rapport du Défenseur des droits de l'époque, Jacques Toubon, avait formulé des recommandations qui avaient mené à un contentieux porté jusqu'au Conseil d'État, avec un certain nombre d'injonctions à l'aménagement du camp. D'autres procédures ont été menées contre l'évacuation vers les centres d'accueil et d'orientation (CAO) et les centres d'accueil et d'orientation pour mineurs isolés (Caomi). Plus récemment, j'ai pris part à des contentieux sur l'accord relatif à la prévention des traversées périlleuses, dit « *one in, one out* », en lien avec des associations et l'avocat Lionel Crusoë.

J'ai été marqué par une pièce de théâtre d'Ariane Mnouchkine et Hélène Cixous, *Le Dernier Caravansérail*, en 2006, qui contenait plus de 200 récits de migrants et dont une partie, qui se passe à Calais et à Sangatte, résonne encore aujourd'hui avec l'actualité. Je vous rappelle qu'à l'époque, Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'intérieur, au moment de conclure l'accord du Touquet, avait dit : « J'ai fermé Sangatte, j'ai résolu le problème. » Vingt ans après, le constat n'est pas tout à fait le même.

Je ne reviendrai pas sur la genèse de l'ensemble des accords, ayant entendu mes collègues Antoine Guérin et le professeur Olivier Cahn, qui est le véritable spécialiste de la question. Je partage globalement les analyses d'Olivier Cahn sur le caractère déséquilibré des accords, notamment depuis le traité de Sandhurst de 2018. On observe alors un point de bascule dès lors que, au-delà de la sécurisation des frontières, la question est principalement traitée sous un angle sécuritaire plutôt qu'humanitaire. Vous avez été alertés sur ce point par des organisations non gouvernementales (ONG), la Commission nationale consultative des

droits de l'homme et mon collègue Julien Mouchette. La prise en charge financière a longuement été évoquée lors de l'audition de Laurent Touvet, directeur général des étrangers en France. Ce dernier n'a cependant mis en avant que les aspects sécuritaires pris en charge par les Britanniques, soit 62 %. Or il semble que les dépenses humanitaires, sanitaires, de sauvetage en mer et de prise en charge par les collectivités représentent un montant nettement supérieur pour la France. La doctrine du « zéro point de fixation » a pour sa part été évoquée devant vous par le Premier ministre Bernard Cazeneuve : cette doctrine porte particulièrement atteinte aux droits fondamentaux sur la côte, nous y reviendrons sûrement.

Je m'arrêterai surtout sur l'accord de prévention des traversées périlleuses, signé en juillet dernier et ratifié par voie de décret du Président de la République, dit « *one in, one out* ». Je dresse un bilan assez mitigé de cet accord, entré en vigueur en septembre 2025. Les chiffres communiqués par le directeur général des étrangers en France correspondent aux chiffres cités dans les médias : environ 300 réadmissions et admissions (378 d'un côté, environ 300 de l'autre), pour à peu près 40 000 passages, une vingtaine de morts, 20 000 interceptions par les autorités françaises et 6 000 sauvetages.

J'ai écrit dans *Dalloz Actualité* que cet accord souffrait de plusieurs périls, le premier étant juridique. À sa lecture, il paraissait évident à de nombreux juristes, dont Cédric Meurant et Lionel Crusoë, que cet accord relevait de la compétence du Parlement. Des accords comparables, comme l'accord de Chambéry de 1997 entre la France et l'Italie, ont été soumis et ratifiés par le Parlement. La France a des accords de réadmission avec de nombreux voisins, comme l'Autriche ou l'Allemagne : la plupart de ces accords ont été soumis au Parlement, souvent pour les mêmes raisons, comme les escortes et les contrôles frontaliers qui relèvent de l'article 34 de la Constitution. L'article 53 de la Constitution prévoit en effet la ratification parlementaire dans certains cas renvoyant aux compétences du législateur. Je prends pour dernier exemple la récente loi du 16 décembre 2025 qui a ratifié l'ensemble des conventions-cadres relatives aux bureaux à contrôles nationaux juxtaposés. Ces accords, datant pour la plupart des années 1960, n'avaient jamais été ratifiés et souffraient d'une insécurité juridique majeure.

On pouvait donc raisonnablement penser que l'accord « *one in, one out* » aurait dû être soumis au Parlement. Le directeur général des étrangers en France a expliqué que le gouvernement était pressé de le faire entrer en vigueur, car il s'agit d'un accord expérimental qui s'achève le 11 juin 2026. Saisi par des associations, le Conseil d'État a estimé que cela relevait de la compétence du pouvoir réglementaire. Je ne suis pas convaincu, car la loi fixe les conditions d'entrée sur le territoire français en venant appliquer le Code frontières Schengen, et je suis étonné qu'on puisse y déroger par simple acte réglementaire, d'autant que l'accord prévoit des escortes, dont le statut est complexe. Le directeur général a expliqué qu'il n'y avait pas de contrainte physique exercée sur les étrangers, mais je ne vois pas comment une escorte peut fonctionner sans contrainte.

Je suis donc sceptique sur le raisonnement du Conseil d'État, mais il dit le droit. Le résultat est que le Parlement n'a pas été consulté. Il peut néanmoins exercer son contrôle, et c'est ce que vous faites.

J'ai qualifié l'accord « *one in, one out* » d'accord de dupes, car il ne prévoit pas de véritable contrepartie britannique. La France, qui avait toujours refusé un accord de réadmission avec les Britanniques, l'a finalement accepté. En échange, les Britanniques ont uniquement mis en place une procédure légale d'admission dématérialisée pour les étrangers géolocalisés en France et qui n'ont pas de titre de séjour. Cependant, on ne sait pas du tout comment les Britanniques ont choisi ces 378 personnes, c'est la boîte noire totale. J'ai été étonné par les chiffres cités par le directeur général des étrangers en France s'agissant des nationalités des personnes concernées, qui correspondent à des profils de demandeurs d'asile. De même, les critères de choix

par les Britanniques des quelque 300 personnes réadmisées en France sur 40 000 passages sont un mystère. L'idée serait de créer un « aléa » pour dissuader les traversées, mais cet aléa est faible face au risque vital déjà pris. D'ailleurs, l'accord n'a produit aucune baisse des flux.

Cet accord a été inspiré par celui passé entre l'Union européenne et la Turquie en 2016. Or, cet accord, qui n'a pas de valeur juridique contraignante, a produit un effet politique immédiat en effondrant les passages du jour au lendemain, car les Turcs ont coupé la voie. En revanche, la contrepartie – la réinstallation de réfugiés depuis la Turquie – a été très poussive et n'a jamais fonctionné comme prévu. Le marchandage « un pour un » me paraît donc assez critiquable, un aspect dénoncé par les ONG.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment cet accord s'articule-t-il avec la Convention de Genève, la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH) et le droit de l'Union européenne en matière d'asile ? Respecte-t-il les engagements internationaux de la France ?

Le Brexit a-t-il modifié, à votre sens, les accords depuis celui du Touquet, par effet de cascade sur le plan juridique ? Êtes-vous d'accord avec les intervenants précédents qui estiment que le Brexit n'a finalement pas changé grand-chose ? J'ai plutôt le sentiment que rien n'a changé parce que ni la France ni l'Union européenne n'en ont tiré les conséquences. J'aimerais avoir votre point de vue.

M. Serge Slama. Sur la première question, il est extrêmement complexe de savoir si ce type d'accord est conforme à nos engagements internationaux. Le Conseil d'État n'y a pas vraiment répondu, refusant par principe de contrôler la constitutionnalité des accords internationaux. Vis-à-vis de la Convention de Genève, la réponse est complexe. L'accord n'est pas censé concerner des demandeurs d'asile, mais on voit qu'il y a des demandeurs d'asile parmi les personnes réadmisées en France, comme l'a rappelé le directeur des étrangers en France. Peut-être qu'ils n'en font pas la demande, peut-être qu'ils relèvent du règlement Dublin, la question se pose. Le principe fondamental de la Convention de Genève est le non-refoulement vers un pays de persécution. L'enjeu est de savoir si le renvoi par les autorités britanniques vers la France porte atteinte à ce principe. La réponse n'est pas évidente. Il convient de déterminer si la France est un pays tiers sûr. Si la France examinait les demandes d'asile, il n'y aurait aucun problème. Cependant, dans la plupart des cas, nous appliquons le règlement Dublin et ne sommes pas l'État responsable de l'examen de la demande. La personne peut donc être renvoyée vers un autre pays européen où l'application effective de la Convention de Genève peut se poser.

La question s'est posée aux autorités britanniques lorsqu'elles ont conclu un accord avec le Rwanda. La CEDH avait alors prononcé des mesures provisoires, estimant qu'il y avait un risque d'atteinte à l'article 3 de la Convention. Pour l'instant, il ne semble pas y avoir de contentieux de ce type sur les réadmissions depuis le Royaume-Uni. On peut seulement noter le cas d'une personne réadmise en France, qui a réussi à repasser au Royaume-Uni et qui a demandé à bénéficier d'une mesure de protection. Pour répondre précisément, il faudrait articuler l'ensemble des instruments internationaux et régionaux dans des cas individuels, où des violations de l'article 3 de la CEDH ne sont pas impossibles.

Concernant le Brexit, je suis d'accord avec vous : juridiquement, cela devrait tout changer. Le Royaume-Uni est devenu un pays tiers à l'Union européenne, et nous sommes sur une frontière extérieure de l'Union. L'accord conclu par la France est donc étrange. Habituellement, nous concluons des accords de réadmission avec des pays limitrophes pour pouvoir y renvoyer des migrants. Ici, c'est l'inverse : un pays tiers nous renvoie des exilés.

Rien ne nous imposait de passer un tel accord, en tout cas sans contrepartie évidente. Nous devrions traiter le Royaume-Uni comme n'importe quel pays tiers.

Bien sûr, il est nécessaire maintenir les spécificités des accords qui facilitent le transit ferroviaire ou maritime, comme les contrôles à la gare du Nord ou au terminal de Coquelles, car les deux pays y ont intérêt. C'est l'aspect sécuritaire de l'accord qui devrait être remis en cause. Pourquoi la France dépense-t-elle des sommes si considérables ? Comparé au budget de Frontex, l'argent que nous dépensons pour empêcher 20 000 migrants de traverser la Manche, alors que 40 000 y parviennent, paraît immense, sans parler du coût humain et sanitaire.

On continue de traiter le Royaume-Uni comme s'il était plus ou moins encore dans l'Union. S'il existait un accord avec l'Union comme pour la Suisse, qui fait partie de Dublin et de Schengen, ce serait normal. Cependant, tel n'est pas le cas. À mon sens, il n'existe aucune raison de prévoir des mesures de faveur à l'égard de la Grande-Bretagne. 170 000 entrées dans l'Union européenne ont été comptabilisées par Frontex. 60 000 personnes au sein de ces 170 000 entrées arrivent dans le Calais et des moyens considérables sont développés pour les empêcher de quitter l'Union européenne. Nous n'avons pas réellement tiré les conséquences du Brexit et l'accord n'a pas été renégocié. Selon moi, il serait nécessaire de négocier un accord dans lequel les Britanniques s'engageraient à prendre en charge des demandeurs d'asile présents sur le territoire français. Ce serait peut-être un meilleur équilibre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué la stratégie du « zéro point de fixation » et vous nous avez invités à vous laisser développer ce point. Cela me permet de vous interroger sur la mesure dans laquelle les considérations humanitaires et la question des atteintes aux droits humains et fondamentaux sont intégrées dans les évaluations de cette stratégie. Je dois dire que, pour le moment, nous percevons peu d'éléments d'évaluation, alors même que cette stratégie se poursuit. Pensez-vous que le sort des naufragés, les morts en mer et les conditions de vie dans les campements sont des éléments pris en compte dans la conduite de cette politique ?

Ma deuxième question se rapporte à vos travaux, notamment à un article de 2010 dans lequel vous expliquez que les personnes accueillies en centre d'accueil de demandeurs d'asile (Cada) ont plus de chances de voir leur procédure aboutir à l'obtention d'une protection. Pensez-vous qu'un accueil digne permettrait de renforcer l'accès à l'asile sur le littoral ? L'idée d'un lieu d'accueil inconditionnel à proximité de la côte avait été évoquée, notamment après le démantèlement de la « jungle » de Calais. Est-ce une préconisation que vous reprenez à votre compte ?

Enfin, ma troisième question, qui se veut faussement naïve : selon nos informations, des personnes arrivant en Angleterre sont parfois placées en rétention administrative puis renvoyées avant même d'avoir pu déposer une demande d'asile. Une telle pratique est-elle contraire à l'obligation d'entendre les demandes d'asile ?

M. Serge Slama. Effectivement, la doctrine du « zéro point de fixation » est assez ancienne. J'ai tenté d'en retrouver l'origine, ce qui n'est pas évident. Le Premier ministre Bernard Cazeneuve s'est défendu d'en être à l'initiative, affirmant n'avoir jamais demandé sa mise en œuvre. Je ne saurais dire si elle lui est postérieure. Quoi qu'il en soit, les associations témoignent de l'existence, depuis longtemps, de stratégies de démantèlement systématique des campements, motivées d'abord par des impératifs sécuritaires. Un accompagnement social est parfois proposé, mais il n'est pas systématique, ce qu'a d'ailleurs reconnu le directeur général des étrangers en France : l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) ou

l'accompagnement social ne sont pas toujours présents lors du démantèlement des campements.

À l'évidence, cette stratégie pose d'énormes problèmes humanitaires et constitue en réalité un problème insoluble. On ne fait que déplacer le problème le long des 200 kilomètres de côtes, et l'on sait que les migrants vont de plus en plus loin. Je suis donc parfaitement d'accord avec vous : il faudrait intégrer dans le bilan d'évaluation de ces accords le coût de cette politique pour ces populations, leur insécurisation, les difficultés à leur apporter de l'aide et les risques qu'ils prennent. C'est un phénomène bien connu en matière d'immigration : plus vous renforcez et sécurisez les contrôles, plus vous rendez les passages dangereux et plus les personnes risquent leur vie. On l'a constaté lorsque le terminal Eurotunnel a été entièrement sécurisé : les passages sont devenus très difficiles, ce qui a conduit à l'émergence d'autres méthodes, comme le passage dans des camions ou, plus récemment, par bateau. Tout cela a déjà été décrit, et il faut absolument intégrer la dimension des atteintes aux droits fondamentaux et l'aspect humanitaire dans l'évaluation de ce type d'accords. Des moyens considérables, tant en forces de police qu'en matière de sauvetage et de prise en charge humanitaire, sont déployés pour un résultat qui n'est pas exceptionnel en termes de dissuasion.

Il faudrait également mener des expérimentations. J'ai entendu que les forces britanniques intervenaient dans les centres d'accueil et d'évaluation des situations (CAES), peut-être dans une démarche préventive visant à convaincre les migrants de ne pas tenter la traversée et de chercher d'autres solutions, notamment en demandant l'asile en France.

Je suis aussi d'accord avec vous sur la dégradation des conditions de prise en charge des demandeurs d'asile en France, dont les CAES sont l'un des moteurs. Normalement, les demandeurs d'asile doivent être accueillis en Cada, la structure où la prise en charge et le suivi social sont les meilleurs. On y observe d'ailleurs un meilleur taux de reconnaissance du statut de réfugié, même si des biais peuvent exister dans les populations qui y sont admises. J'ai récemment participé au jury d'une thèse dirigée par Marie-Laure Basilien-Gainche, soutenue par Caroline Nicot, qui intervient professionnellement dans un Cada. Cette thèse sur la dégradation des conditions de prise en charge était très intéressante. Les centres d'accueil et d'orientation (CAO), mis en place lors du démantèlement du bidonville de la Lande, ont été un symptôme de cette dégradation. Par la suite, ils sont devenus des CAES, dans lesquels l'encadrement social est bien moindre. On assiste donc bien à une dégradation des conditions de prise en charge.

La question d'un lieu d'accueil inconditionnel dans le Calaisis est complexe et récurrente depuis la fermeture du hangar de Sangatte, qui était déjà un lieu de prise en charge inconditionnelle. Plusieurs expérimentations ont eu lieu, parfois réservées à certaines catégories comme les mineurs ou les femmes. Je pense notamment à l'initiative du maire de Grande-Synthe, Damien Carême, qui avait mis en place le campement de La Linière. Les bilans sont à chaque fois mitigés. D'un côté, on permet de mettre les personnes à l'abri et d'assurer une prise en charge sanitaire et humanitaire essentielle. De l'autre, il y a la contrepartie du « point de fixation » ou de l'« appel d'air », avec l'idée que les réseaux de passeurs graviteraient autour, ce qui n'est pas totalement faux. Ces lieux sont aussi des endroits où s'organisent les passages.

Il est donc complexe de trancher. Pour respecter la dignité de la personne, il semble nécessaire d'avoir des lieux où les personnes puissent se poser, accéder aux soins et aux besoins fondamentaux comme les latrines ou l'accès à l'eau. Il faut peut-être réfléchir à l'articulation de l'ensemble des dispositifs, car l'État est aujourd'hui plutôt hostile à ce type de structure. J'ai parlé du camp de La Linière ; on peut également penser à l'expérimentation d'Emmaüs à Paris, surnommée « La Bulle », ou d'autres expériences à Briançon. L'État a

plutôt poussé à chaque fois au démantèlement de ces structures d'accueil. Je vous renvoie à ce que fait l'Association nationale des villes et territoires accueillants (Anvita), dont de nombreuses villes comme Grenoble, Lyon, Lille ou Strasbourg sont membres. Ces villes développent des structures d'accueil pour les migrants, parfois contre l'avis de l'État, et en demandent ensuite le remboursement. Grenoble a d'ailleurs obtenu gain de cause devant le tribunal administratif, dans une décision qui est actuellement en appel.

Selon moi, la réflexion ne doit pas se limiter au Calaisais, mais s'étendre de manière plus globale à tous les points de passage de ces migrants, du Briançonnais jusqu'à Calais, Ouistreham, Loon-Plage ou Gravelines, en passant par Grenoble et les différents campements parisiens.

Concernant la rétention administrative en Grande-Bretagne, je ne suis pas du tout spécialiste des pratiques britanniques, mais j'ai effectivement lu que les autorités recouraient à des enfermements assez longs. En sortant de leurs engagements européens, notamment de la directive « retour », les Britanniques ont retrouvé une marge de manœuvre importante pour pratiquer des enfermements de longue durée. En effet, le droit de l'Union européenne encadre les possibilités de rétention administrative, notamment pour les demandeurs d'asile. Il existe bien des pratiques de dissuasion de l'asile. Comme je l'ai dit tout à l'heure, au vu des nationalités des 300 personnes renvoyées, on peut raisonnablement supposer que des demandeurs d'asile, voire des réfugiés, se trouvent parmi elles. Certains demandent d'ailleurs l'asile en France par la suite. Ces pratiques contestables de la part des Britanniques sont dénoncées depuis longtemps par des ONG, mais je ne suis pas assez spécialiste pour vous en dire plus. Il faudrait interroger des ONG britanniques pour savoir comment cela se passe concrètement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Merci. J'ai encore quelques questions. Selon vous, l'accord « *one in, one out* » traduit-il une forme d'hésitation stratégique ? Je m'explique. Lorsque nous avons rencontré, avec d'autres députés, le préfet du Nord en août 2025, il a tenté de défendre cet accord comme l'ouverture d'une nouvelle voie légale et sûre. En même temps, l'objectif politiquement défendu est clairement un objectif de dissuasion. Cela traduit-il une hésitation ou, au contraire, une poursuite déterminée, voire acharnée, de ces objectifs de dissuasion ?

Ma deuxième question porte sur les enfants et les mineurs non accompagnés (MNA). Ces derniers sont exclus du dispositif. Comment concilier l'intérêt supérieur de l'enfant et la situation dans le Calaisais et ses environs ?

Une autre question concernant le sauvetage en mer. Dans le nouveau pacte européen, il semblerait que les personnes vulnérables aient la possibilité de formuler une demande d'asile sur le bateau qui effectue le sauvetage. Pensez-vous que le système actuel dans la Manche, où les personnes sont ramenées au port de Calais ou de Boulogne sans suivi administratif, soit cohérent avec le droit français, européen et international, ou du moins avec le droit français et européen à venir ?

Enfin, ma quatrième question est une ouverture : en cas de renégociation des accords, quelles dispositions devraient prioritairement faire l'objet d'une évaluation ?

M. Serge Slama. L'accord « *one in, one out* » révèle à l'évidence une hésitation stratégique de la part de la France. Je pense notamment au rôle du Président de la République qui, si je me souviens bien, s'était rendu à Londres avec l'idée de trouver une solution alternative. Depuis un certain temps, les accords de Sandhurst et leurs suites sont dénoncés comme étant déséquilibrés : les Britanniques en financent une partie, tandis que les contrôles sont effectués par les autorités françaises, qui déploient d'énormes moyens policiers,

sécuritaires et humanitaires. Un certain nombre d'acteurs politiques, notamment le président du conseil régional des Hauts-de-France, demandent régulièrement la dénonciation de ces accords. C'est dans ce contexte qu'est née l'idée d'une solution alternative.

Dans l'absolu, je suis depuis longtemps favorable à l'instauration de voies de migration sûres et légales, comme le préconise d'ailleurs le pacte de Marrakech. Si les quelque 60 000 étrangers présents sur le territoire français qui souhaitent se rendre en Grande-Bretagne disposaient de telles voies, on ne pourrait que saluer un tel accord. Cependant, en pratique, une telle démarche ne fonctionne pas, car, comme je l'ai dit, les critères appliqués par les Britanniques pour admettre ou non des personnes sur leur territoire constituent une « boîte noire ». Nous avons observé exactement la même chose avec l'accord entre l'Union européenne et la Turquie, dans le cadre du plan de relocalisation depuis la Grèce ou l'Italie. La France y a participé – l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) avait refusé d'aller sur les îles grecques, mais l'Ofii avait accepté et l'Ofpra s'était rendu à Athènes –, mais le résultat, s'agissant de la mise en place d'une voie sûre et légale, n'a pas été probant.

Je suis partisan d'un véritable accord, qui pourrait notamment porter sur les MNA. Une expérimentation a déjà eu lieu au moment du démantèlement du bidonville de la Lande, qui comptait plusieurs milliers de personnes. France Terre d'Asile avait été chargée de repérer les MNA en vue de leur admission au Royaume-Uni sur la base de leurs attaches familiales. Les seuls chiffres que j'ai trouvés, dans un article du Monde de Julia Pascual, font état de 500 mineurs transférés. Il devait y en avoir plus, et j'ignore le résultat final de cette expérimentation. Quoi qu'il en soit, même si les mineurs ne sont pas les plus nombreux sur la côte, leur présence justifierait un accord avec la Grande-Bretagne pour permettre leur transfert.

Concernant le sauvetage en mer, je ne crois pas que la demande d'asile se fasse sur le bateau. Il faudrait interroger Marie-Laure Basilien-Gainche, qui connaît mieux le sujet. Je rappelle que le pacte sur la migration et l'asile représente neuf règlements et une directive, soit plusieurs milliers de pages que vous, législateurs, devrez appliquer ou transposer d'ici le 11 juin 2026, ce qui impliquera de modifier plusieurs centaines de dispositions du Code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (Ceseda).

Si j'ai bien compris, c'est le règlement « filtrage » qui s'appliquera. Désormais, les personnes débarquées suite à un sauvetage en mer seront soumises à ce filtrage, qui devient la norme aux frontières extérieures de l'Union pour les ressortissants de pays tiers. À ce moment-là, lors du filtrage – qui inclut prise d'empreintes Eurodac, contrôle sécuritaire et sanitaire –, il y aura une possibilité d'être orienté vers une demande d'asile ou, à l'inverse, vers une procédure de retour. On peut effectivement appliquer ce mécanisme. Dans le cas qui nous occupe, il ne s'agit pas d'arrivées directes, mais de réadmissions, ce qui est complexe, car il faut articuler le pacte européen avec des accords bilatéraux. Néanmoins, les autorités françaises devront appliquer les règlements européens, et donc le filtrage, à ces migrants renvoyés par les autorités britanniques. Un filtrage sécuritaire existe déjà, comme l'a expliqué le directeur général des étrangers en France, mais je ne sais pas s'il va au-delà. Que font les autorités françaises lorsqu'elles récupèrent un de ces exilés ? Enregistrent-elles leurs empreintes ? On ne sait pas grand-chose au-delà du fait qu'ils sont placés en CAES et soumis à un contrôle d'ordre public.

Sur l'évaluation plus globale, je partage votre point de vue : il faut évaluer tous les aspects de ce type d'accords. Il est impératif d'obtenir des informations précises des autorités britanniques sur les critères de sélection des personnes admises sur leur territoire et de celles proposées à la réadmission. Il faut que cette « boîte noire » soit levée. Il faudrait aussi établir un bilan concret du coût de ces accords pour la France et déterminer s'ils ont un effet dissuasif. Honnêtement, quand on observe les chiffres très précis que les autorités britanniques publient

chaque semaine depuis 2018 – ce qui pourrait d’ailleurs inspirer les autorités françaises –, le seul facteur explicatif que j’ai trouvé pour la variation des passages est la météo. Je n’ai pas constaté de corrélation avec les politiques menées par la France, à une exception, mentionnée par le Premier ministre Cazeneuve : les entrées en Grande-Bretagne ont fortement diminué lors du durcissement significatif des contrôles et avant le développement des *small boats*. Cependant, depuis l’apparition des *small boats* et des *taxi-boats*, je ne crois pas que les décisions politiques aient une influence quelconque sur les passages.

M. Marc de Fleurian (RN). Comment l’accord « *one in, one out* » est-il perçu au Royaume-Uni par la population ? S’agit-il d’un simple effet d’annonce du gouvernement britannique, dont les résultats opérationnels importeraient peu ? Quelle est l’attente de la population britannique, telle que vous pouvez la ressentir et l’analyser ? Souhaite-t-elle régulariser et sécuriser les flux pour contrôler les entrées sur le territoire, ou observe-t-on un rejet global de l’immigration par principe ? Assiste-t-on à une impasse politique pour le gouvernement actuel, qui pourrait conduire à une redirection des électeurs vers une offre politique ouvertement hostile à l’immigration, comme celle incarnée par UKIP ? En d’autres termes, cet accord n’est-il qu’un paravent masquant une impasse politique, qui pourrait in fine profiter à UKIP ? Une comparaison avec la situation en France serait également intéressante.

M. Serge Slama. Je ne suis pas un spécialiste de la situation britannique. La question du Brexit s’est en grande partie jouée sur la question migratoire, notamment l’arrivée de citoyens de l’Union européenne. Or, l’immigration n’a pas baissé en Grande-Bretagne depuis le Brexit ; elle a même eu tendance à augmenter. Il n’existe donc pas de corrélation, alors même que les Britanniques ont repris le contrôle de leurs frontières, à l’exception des 25 000 à 40 000 personnes qui traversent la Manche ou la Mer du Nord chaque année.

Il n’en demeure pas moins qu’il y a un effet de perception. Les gouvernements successifs, notamment avec le projet d’accord avec le Rwanda et la politique actuelle, durcissent considérablement leur politique d’immigration. Ils cherchent à utiliser la notion de pays tiers sûr, que nous développons aussi dans les instruments européens, pour faire de la France un pays sûr où renvoyer y compris des réfugiés et des demandeurs d’asile.

Je pense que l’accord « *one in, one out* » a été plutôt bien perçu dans un premier temps par l’opinion publique, car il donnait l’impression qu’il était possible de renvoyer les exilés ayant traversé illégalement la Manche. Sauf que lorsque le résultat concret apparaîtra – quand les médias feront état de 40 000 passages pour 300 personnes renvoyées –, il y aura une prise de conscience que cet accord est un accord d’affichage. C’est peut-être un accord de coopération entre les forces françaises et britanniques, mais ce n’est pas un accord qui produit des effets concrets pour empêcher les passages.

Sur les conséquences politiques, je suis professeur de droit et j’ai mes propres opinions, mais je ne suis pas ici pour les exprimer. Je pense toutefois que la solution aux problèmes migratoires n’est sûrement pas l’arrivée de l’extrême droite au pouvoir. Comme l’histoire nous l’a montré, elle n’a généralement pas eu les effets escomptés sur les flux migratoires. En disant cela, je sors de mon rôle de professeur de droit, mais de nombreux travaux sur les politiques menées et leurs effets sur l’immigration montrent que ce n’est pas ce genre de politique qui produit des effets concrets sur la baisse des migrations.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci beaucoup, professeur.

*

* *

11. Audition, ouverte à la presse, de M. Lionel Crusoé, avocat au barreau de Paris, et de Mme Julie Gommeaux, avocate au barreau de Lille (19 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Notre commission d'enquête a souhaité auditionner deux praticiens du droit, afin qu'ils lui fassent part de leur expérience concrète de la situation des personnes migrantes à la frontière franco-britannique.

Me Lionel Crusoé, vous êtes avocat au barreau de Paris, et vous exercez au sein du cabinet Andotte, où vous intervenez en particulier sur les questions de droit et de libertés publiques, et de droit des étrangers. Me Julie Gommeaux, vous êtes avocate au barreau de Lille, vous exercez au sein du cabinet Lille Legal, un cabinet spécialisé dans le droit des étrangers, et plus particulièrement dans les questions de visas, de regroupement familial, de titres de séjour, d'éloignement et de nationalité française. Nous vous remercions l'un et l'autre de venir échanger avec nous sur des sujets que vous traitez dans le cadre de votre exercice professionnel. Bien entendu, aucune situation particulière et aucun contentieux en cours ne seront évoqués.

Avant de vous céder la parole pour un propos liminaire, je rappelle que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. 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. Lionel Crusoé et Mme Julie Gommeaux prêtent serment.)

Mme Julie Gommeaux, avocate au barreau de Lille. Pour ce propos liminaire, nous avons décidé, monsieur le président, de présenter d'abord nos domaines d'activité et de délimiter les sujets sur lesquels nous sommes en mesure de répondre à vos questions. Ensuite, Lionel Crusoé évoquera les contentieux collectifs et la situation générale à Calais, tandis que j'aborderai les contentieux individuels que nous traitons au barreau de Lille.

M. Lionel Crusoé, avocat au barreau de Paris. Je suis avocat au barreau de Paris depuis 2010, et j'interviens depuis 2016 sur des dossiers liés à la situation sur le littoral, ce qui m'a amené à travailler essentiellement pour des associations. Nous nous concentrons sur des domaines très spécifiques du droit public, et vous verrez que nos contributions comportent inéluctablement des angles morts, par exemple les procédures pénales engagées contre les passeurs, qui n'entrent pas dans notre champ d'action.

Mme Julie Gommeaux. Je suis avocate depuis 2010, et comme tous les avocats en droit des étrangers au barreau de Lille, j'ai eu à traiter de nombreuses situations se rapportant au littoral calaisien, des situations individuelles surtout, notamment dans le cadre de la permanence des avocats du barreau de Lille devant le tribunal administratif. Il s'agit la plupart du temps de mesures d'éloignement assorties d'un placement en rétention, puisque le tribunal administratif de Lille est le tribunal compétent pour toutes les décisions administratives prises dans le Nord et dans le Pas-de-Calais.

Par ailleurs, je suis intervenue à plusieurs reprises, parfois conjointement avec Lionel Crusoé, sur des contentieux collectifs, par exemple sur les conditions de vie à Calais en 2018, et à Grande-Synthe en 2019. Le contentieux lié à la demande par les associations d'un guichet asile à Calais est en cours d'instruction devant le tribunal administratif de Paris.

Comme l'a souligné mon confrère, nous ne sommes pas en mesure de nous exprimer sur certains aspects qui n'entrent pas dans le champ de nos pratiques. Ainsi, nous n'évoquerons pas le contentieux pénal, qu'il s'agisse d'étrangers poursuivis pénalement en tant que passeurs, ou d'étrangers victimes de naufrage ou de violence policière.

Nous ne pourrions pas non plus vous parler du contentieux judiciaire en général. Cela inclut les interventions pour les personnes placées en rétention devant le juge des libertés et de la détention de Coquelles. En effet, les personnes interpellées dans le Calaisis sont le plus souvent placées en rétention à Coquelles, où la salle d'audience jouxte le centre de rétention. Ce sont des avocats du barreau de Boulogne-sur-Mer qui assurent une permanence pour défendre ces dossiers, et leur témoignage sur le déroulement de ces audiences pourrait d'ailleurs être très intéressant pour votre commission d'enquête. De même, nous n'intervenons pas sur le contentieux judiciaire concernant les expulsions de campements, ni sur le contentieux spécifique du droit à l'hébergement d'urgence.

M. Lionel Crusoé. Je commencerai donc par formuler quelques remarques sur les contentieux collectifs sur lesquels j'ai pu travailler. Je distinguerai trois grands thèmes.

Le premier est une question générale portant sur les occupants de terrains. Ma consœur l'a précisé, nous ne travaillons pas beaucoup sur les questions d'expulsion. Il n'en demeure pas moins que nous sommes intervenus sur certains cas portés devant le juge administratif. Personnellement, avec ma consœur Me Julie Bonnier du barreau d'Évry, j'ai travaillé sur la question de l'expulsion du campement de la Lande en 2016. J'ai accompagné les associations dans la réflexion sur ce qu'il était nécessaire de demander à l'État et au juge pour que les droits des exilés soient respectés dans le cadre de cette opération.

Sur cette question des expulsions, je ferai un premier commentaire. Il existe des contentieux portés devant le juge administratif, notamment lorsque des arrêtés d'expulsion sont pris sur le fondement de l'article L. 2212-2 du code général des collectivités territoriales. Dans cette hypothèse, nous avons la possibilité de saisir le tribunal administratif pour contester ces arrêtés, le plus souvent dans le cadre de procédures d'urgence. Ce qui me semble important de souligner, pour revenir sur nos actions en 2016, c'est que cette expulsion du bidonville de la Lande a suscité une mobilisation, tant contentieuse qu'en termes de plaidoyers des associations, pour que soient appliquées des solutions qui, finalement, relèvent du droit commun.

Nous nous sommes beaucoup inspirés à l'époque de la méthode dite de la maîtrise d'œuvre urbaine et sociale, qui correspond aux dispositifs prévus en cas d'expulsion d'un campement, avec tout un travail de diagnostic devant être effectué en amont pour évaluer les besoins des personnes et les orienter. Nous avons mené tout ce travail avec les associations et, même si nous n'avons pas été entendus, il me semble que notre procédure contentieuse a permis d'envoyer des signaux qui ont pu, par la suite, être pris en compte par l'administration, quoique de manière très insuffisante.

Cette problématique des occupations de terrains est traversée par la politique du « zéro point de fixation », dont il a beaucoup été question dans les travaux de votre commission d'enquête. Il faut bien le reconnaître, cette politique a fait beaucoup de mal à la question de l'accueil digne des personnes dans le Calaisis.

Cela m'amène au deuxième point : la question des conditions de vie des exilés dans le Calaisis, mais aussi dans d'autres secteurs du littoral comme le Dunkerquois ou la région de Ouistreham, où l'on retrouve des problématiques similaires malgré certaines singularités locales. Avant d'aborder le contentieux, je voudrais mentionner un rapport sur lequel nous

nous appuyons très souvent, et qui ne me semble pas avoir été évoqué dans vos auditions : *La loi des « jungles » : la situation des exilés sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord*, un rapport de 2008 coordonné par deux chercheurs, Karen Akoka et Olivier Clochard, au nom de la Coordination française pour le droit d'asile. Bien que datant de près de vingt ans, ce rapport décrit avec une extrême précision la situation et les conditions de vie des exilés à Calais, Dunkerque ou Grande-Synthe, et relate également les conditions d'intervention des militants et des associations. À la lecture de ce document, il apparaît qu'un certain nombre de problématiques actuelles étaient déjà présentes en 2008. L'approche des pouvoirs publics consistait déjà en cette vue de l'esprit qu'améliorer les conditions d'accueil des exilés en attirerait davantage. On observait déjà des expulsions massives, des personnes en situation d'extrême dénuement et de santé très dégradée, ainsi que des difficultés à trouver des alternatives au passage en Grande-Bretagne et à déposer des demandes d'asile en France. Il semble que plusieurs générations de politiques et de militants se sont heurtées aux mêmes difficultés que celles auxquelles nous avons fait face en 2016, à l'heure où la politique du « zéro point de fixation » avait été *de facto* engagée par le ministre de l'intérieur de l'époque, Bernard Cazeneuve – bien qu'il s'en soit défendu, j'ai retrouvé des articles de *La Voix du Nord* de 2016 dans lesquels il faisait valoir son souhait de mettre en œuvre cette logique.

À partir de 2017, nous avons engagé une série de référés-libertés devant le tribunal administratif de Lille, pour demander qu'à travers diverses mesures soit prise en compte la situation des exilés. Alors que le campement avait été expulsé, ceux-ci commençaient en effet à revenir, dans des conditions extrêmement difficiles, sur le territoire du Calaisis. Nous avons ainsi réclamé un accès à l'eau, l'enlèvement des déchets, l'installation de sanitaires et de douches. Nous avons également demandé la prise en compte de la situation particulière des mineurs isolés étrangers, afin qu'ils soient recensés et que le département du Pas-de-Calais, avec le concours des services de l'État chargés de la cohésion sociale, puisse identifier des solutions de mise à l'abri à leur bénéfice.

Nous avons suivi la même démarche pour les publics vulnérables, en documentant par exemple des situations extrêmement difficiles pour des femmes isolées à Calais. Plus généralement, nous avons indiqué que la solution la plus adaptée nous semblait être de créer des solutions de mise à l'abri, qui permettraient à ces personnes de bénéficier d'un répit pour préparer leurs démarches administratives, que ce soit pour une prise en charge par les autorités françaises ou pour préparer une entrée légale en Grande-Bretagne, par exemple pour rejoindre des membres de leur famille.

Ces contentieux ont débouché sur des ordonnances « en demi-teinte », puisque le tribunal administratif a partiellement fait droit à nos demandes. Il a d'abord reconnu qu'il existait à Calais des situations d'extrême dénuement, susceptibles de caractériser une exposition à des traitements inhumains et dégradants au sens de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme. Sur ce fondement, le tribunal a ordonné la mise en œuvre de plusieurs mesures : l'installation de points d'eau, de douches et de sanitaires, ainsi que le recensement des mineurs isolés et la mise en place d'une maraude pour aller à leur rencontre.

En revanche, en réponse à notre demande de créer des solutions de mise à l'abri, le tribunal administratif de Lille, puis le Conseil d'État, ont considéré qu'elle excédait la compétence du juge du référé-liberté, qui n'est pas fondé à remettre en cause des choix de politique publique. Sur la question des conditions de vie, nous avons reproduit cette démarche à Calais et dans d'autres secteurs du littoral, notamment à Ouistreham et à Grande-Synthe, en saisissant à nouveau le juge du référé-liberté pour les mêmes raisons. En dépit de ces actions, la situation reste extrêmement dégradée, et nous observons même ce que l'on pourrait

qualifier de rechutes : des points d'eau obtenus devant le tribunal sont parfois retirés quelques mois plus tard, ce qui nous oblige à saisir à nouveau la justice pour les mêmes motifs.

Le troisième point que je souhaite aborder dans ce propos liminaire est la défense des libertés publiques à Calais, qui fait également l'objet de contentieux. Il s'agit des libertés des exilés, mais aussi de celles des personnes qui les aident. Nous avons engagé des actions, notamment en 2016 et en 2017, à la faveur desquelles nous avons constaté que l'État utilisait les outils de la loi sur l'état d'urgence pour dégager des leviers pour faire face à la situation à Calais. Cette loi a été utilisée par exemple pour l'expulsion du bidonville de la Lande, le préfet ayant créé une « zone de protection », un outil propre à l'état d'urgence, qui a servi à empêcher des associations d'accéder au site pour finaliser leur travail, notamment le montage de dossiers pour des mineurs isolés ou la saisine du juge des enfants – saisines qui avaient d'ailleurs abouti à des mesures de placement au bénéfice d'enfants, décidées par le tribunal de Boulogne-sur-Mer. Cette utilisation de la loi sur l'état d'urgence a conduit des associations à déposer une question prioritaire de constitutionnalité, et le Conseil constitutionnel a annulé la disposition relative à l'institution de ces zones de protection.

Nous travaillons par ailleurs sur les interdictions de manifester, qui sont malheureusement assez fréquentes à Calais. En effet, les bénévoles intervenant auprès des exilés ont institué une pratique : lorsqu'une personne décède, une manifestation est organisée à la fois pour lui rendre hommage et pour dénoncer les conditions de vie des exilés. La maire de Calais a pris plusieurs arrêtés d'interdiction, alors qu'elle n'en a aucunement la compétence, puisqu'il s'agit d'une prérogative du seul préfet du Pas-de-Calais. Nous avons formé plusieurs contentieux sur ces questions, tant sur cette question de la compétence de la maire que sur le fond, c'est-à-dire sur le principe même de ces interdictions.

Également à l'encontre de la maire de Calais, nous avons mené des contentieux à propos de l'exercice des pouvoirs de police par celle-ci, notamment sur les interdictions de distribution de repas. Là encore, le tribunal administratif a tendanciellement annulé les décisions en provenance de la mairie, d'une part en tenant compte de la situation d'extrême dénuement des exilés et de la carence des pouvoirs publics, et d'autre part en considérant que ces mesures étaient disproportionnées et insuffisamment encadrées.

J'en termine avec un dernier contentieux, lui aussi relevant du registre des libertés publiques, qui se rapporte aux refus d'autorisation d'entrée sur le territoire français prononcés à l'encontre de chercheurs ou de personnes venant en aide aux exilés à Calais. Il ne s'agit pas de cas exceptionnels, puisque de nombreux membres d'associations, venant de Grande-Bretagne ou de Belgique pour des distributions de repas ou l'accompagnement de mineurs isolés étrangers, font l'objet de tels refus.

Mme Julie Gommeaux. J'évoquerai pour ma part les contentieux individuels qui arrivent en masse au tribunal administratif de Lille en provenance du littoral. Ces actions individuelles ont trait, pour la plupart, au contentieux de l'éloignement et au contentieux lié aux demandes d'asile. En effet, malgré les problèmes d'accès aux droits fondamentaux soulevés dans les contentieux collectifs, il n'y a quasiment aucun recours individuel sur les conditions de vie à Calais. Celles-ci, très dégradées, ont pour conséquence psychologique de renforcer chez les exilés l'envie de traverser la Manche et ne les incitent absolument pas à défendre leurs droits en justice, ni à rester en France. Souvent, ces personnes considèrent que leur situation, si elle est terrible, est aussi temporaire.

Les contentieux individuels constituent par conséquent autant d'exceptions, et ils sont de deux natures. Le premier contentieux est celui des demandeurs d'asile, qui précisément se battent pour rester sur le territoire français. Vous l'avez souvent entendu au cours de vos

auditions, l'immense majorité des exilés sur le littoral sont de potentiels réfugiés, puisqu'ils arrivent de pays en guerre. Certains d'entre eux, en dépit des difficultés qu'ils rencontrent, décident de déposer une demande d'asile en France. La seconde sorte de contentieux provient quant à elle de la préfecture, puisqu'il s'agit du contentieux de l'éloignement. Celui-ci se rapporte aux obligations de quitter le territoire français (OQTF) notifiées aux exilés, qui sont généralement placés en rétention dans la foulée, et qui déclenchent un recours devant le tribunal administratif de Lille.

Les candidats à l'asile subissent deux formes d'empêchement au dépôt d'une demande d'asile : les mesures d'éloignement prises à leur rencontre, et les multiples difficultés qu'ils rencontrent pour enregistrer leur demande dans la région du littoral. En outre, nous constatons la dégradation des droits de ceux qui parviennent à enregistrer leur demande dans le Calaisis, ce qui nous a conduits à engager un contentieux pour la réouverture d'un guichet asile à Calais, une démarche visant à préserver, autant que possible, des conditions normales, si l'on peut dire, d'une demande d'asile.

Le contentieux de l'éloignement concerne en grande majorité des OQTF adressées à l'encontre de personnes interpellées à Calais. Il peut également s'agir de décisions de remise à un autre État membre de l'espace Schengen ou de transferts dans le cadre d'une procédure en application du règlement Dublin III. Ces mesures sont prises normalement à l'encontre de personnes n'ayant encore entrepris aucune démarche, en l'occurrence avant tout dépôt de demande d'asile. Je dis « normalement », car en réalité il existe, hélas, de nombreuses exceptions. Cette question de l'asile se pose de manière évidente pour ces personnes interpellées. Lors de leur audition par la police, elles déclarent dans leur majorité être de potentielles demandeuses d'asile.

Si l'on met à part les personnes qui ne sont pas demandeuses d'asile – ce qui arrive, même s'il s'agit d'une minorité de cas –, on dénombre trois cas de figure. Premier cas de figure, la personne demande explicitement l'asile. Dès lors, sa demande doit être enregistrée et traitée, et elle ne peut faire l'objet d'une OQTF. La jurisprudence annule d'ailleurs régulièrement de telles mesures, puisqu'elles constituent une violation claire de l'article 33 de la Convention de Genève sur le non-refoulement des réfugiés. Deuxième cas de figure, qui correspond à une situation intermédiaire : la personne explique avoir fui la guerre – c'est le cas des Soudanais, des Afghans ou des Érythréens. Troisième cas de figure : la personne demande l'asile en Angleterre, ce qui la place dans un flou juridique total, puisqu'il n'existe pas de canal pour demander l'asile en Angleterre.

Lorsque la demande d'asile est claire, la jurisprudence permet de protéger l'exilé et de faire annuler les mesures d'éloignement. Mais lorsque la personne se trouve dans une sorte d'entre-deux, la jurisprudence est très contrastée et ne protège pas forcément ces personnes. Pourquoi ? Parce que la question « souhaitez-vous déposer une demande d'asile en France ? » n'est jamais posée en audition. C'est l'éléphant au milieu de la pièce. Faute d'avoir posé la question, la jurisprudence pousse à considérer qu'il n'existe pas suffisamment d'éléments pour annuler l'OQTF. Personnellement, je pense que cette jurisprudence est problématique au regard de l'article 3 de la Convention européenne des droits de l'homme, qui crée des obligations positives pour les États de protéger les personnes contre tout risque de traitement inhumain et dégradant. Prononcer une OQTF contre un ressortissant soudanais qui a fui la guerre en fixant comme pays de destination son pays d'origine me semble pour le moins problématique.

Nous rencontrons également des problèmes liés à des dysfonctionnements administratifs réguliers sur le littoral calaisien. Des demandeurs d'asile sont interpellés sans leurs documents sur eux, soit parce qu'ils les ont oubliés, soit parce que leurs affaires ont été

saisies lors d'une expulsion. Il arrive ainsi que des demandeurs d'asile fassent l'objet d'une mesure d'éloignement parce que le recoupement avec leur demande, déjà déposée ou préenregistrée, n'a pas été effectué. C'est ainsi que des personnes sont interpellées et placées en rétention, alors qu'elles ont dans la poche une convocation en préfecture pour leur demande d'asile. Certaines situations sont proprement ubuesques, et il importe de ne pas négliger les conséquences psychologiques et psychiatriques sur les personnes prises dans ces labyrinthes administratifs.

J'ai en tête l'exemple véritablement kafkaïen d'une personne qui, ayant effectué des démarches pour demander l'asile, et disposant d'une convocation en préfecture, a été interpellée et placée en rétention alors que sa demande d'asile avait été enregistrée et que son dossier avait déjà franchi une première étape de la procédure. En rétention, cette personne dépose une nouvelle demande d'asile et se voit octroyer le statut de réfugié par l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra). Mais entre-temps, elle a été libérée, sans que la décision en sa faveur ne lui ait jamais été notifiée. Une fois sortie du centre de rétention, elle se retrouve en errance, redépose une demande d'asile au guichet. Mais le recoupement n'est toujours pas fait avec ses précédentes démarches, si bien que l'administration oppose à la personne un dépassement du délai de quatre-vingt-dix jours, et décrète une procédure accélérée, qui prive la personne des conditions matérielles d'accueil minimales.

Certains empêchements à l'enregistrement de la demande d'asile sont simplement matériels, et ils n'en sont pas moins préoccupants. Je pense en particulier à la distance entre le littoral et le guichet unique pour demandeurs d'asile (Guda) de Lille, depuis la fermeture de celui de Calais en 2016. Les associations que vous avez auditionnées ont souligné combien cette distance constitue un obstacle. Le préenregistrement doit être effectué à Villeneuve-d'Ascq, à 118 kilomètres de Calais, ce qui suppose de prendre le train, puis le bus, sans acheminement sécurisé, et sans prise en charge du coût des titres de transport. Les personnes se présentent à la structure de premier accueil des demandeurs d'asile (Spada), qui désormais reçoit sans rendez-vous, si bien que, souvent, les personnes sont renvoyées parce que le service est saturé, et invitées à revenir le lendemain ou un autre jour.

Lorsqu'un exilé parvient malgré tout à effectuer le préenregistrement, la convocation en préfecture pour l'enregistrement final doit intervenir sous trois à dix jours. La réglementation européenne exige en effet ce délai, afin que le demandeur puisse bénéficier des conditions matérielles d'accueil octroyées par l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii). Or, nous avons constaté des dérives importantes. En 2024, le Secours catholique avait établi une liste d'attente, non exhaustive, de plus d'une centaine de personnes. À l'époque, il était demandé de prendre rendez-vous par téléphone, et la plateforme de préenregistrement n'accordait quasiment plus de rendez-vous. Il n'était pas rare d'attendre plusieurs mois simplement pour faire enregistrer sa demande d'asile. Une mobilisation des associations a conduit à plusieurs dizaines d'ordonnances de référé-liberté qui ont censuré cette pratique et enjoint au préfet du Nord d'enregistrer les demandes – si la commission d'enquête le souhaite, nous pourrions lui fournir par écrit la jurisprudence anonymisée.

Une fois que la personne est parvenue au terme de ce véritable parcours du combattant qu'est l'enregistrement d'une demande d'asile, elle n'est pas au bout de ses difficultés. En effet, le traitement de la demande d'asile est profondément dégradé, conséquence indirecte, mais réelle, de la suppression du guichet de Calais. La loi n° 2024-42 du 26 janvier 2024 pour contrôler l'immigration, améliorer l'intégration, dite loi Darmanin, a introduit la possibilité d'assigner à résidence ou de placer en rétention des demandeurs d'asile. Une telle disposition est inédite. Jusqu'alors, la rétention d'un demandeur d'asile n'était possible que lorsque la demande d'asile était formulée depuis le centre de rétention. Je n'ai pas encore constaté

d'application concrète de cet article L. 523-1 du code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (Ceseda), parce qu'il a été partiellement censuré par le Conseil constitutionnel, puis amendé par la loi n° 2025-796 du 11 août 2025 visant à faciliter le maintien en rétention des personnes condamnées pour des faits d'une particulière gravité et présentant de forts risques de récidive.

Ces nouveaux critères de placement en rétention font peser une menace très inquiétante pour les exilés. Il est désormais possible en effet de motiver un placement en rétention par le risque de trouble à l'ordre public et, surtout, par le risque de fuite. Or la définition de ce risque est large et inclut des critères qui correspondent à la situation de nombreux exilés à Calais, comme le fait de manquer des rendez-vous à l'Ofii. Ceci est une atteinte grave au droit des personnes, et revient finalement, pour l'administration, à faire payer aux exilés ses propres turpitudes. Manquer un rendez-vous est déjà une cause de suspension quasi systématique des conditions matérielles d'accueil. S'y ajoute désormais la menace d'un placement en rétention. Or, pour un demandeur d'asile installé à Calais, honorer un rendez-vous à Lille est extrêmement périlleux : la présence policière est massive, les billets de train ne sont pas pris en charge pour ces personnes démunies, et les contrôles sont fréquents. Une enquête flash des associations en décembre 2025 a montré que les contrôles dans les trains à destination de Lille sont supérieurs de 30 % aux autres lignes ferroviaires. Lorsqu'une personne est contrôlée, elle est débarquée, et le fait qu'elle possède une convocation pour un rendez-vous à Lille n'y change rien. Par conséquent, elle manque son rendez-vous, ce qui dégrade le traitement de son dossier et entraîne la suspension de ses conditions d'accueil par l'Ofii. Désormais, elle est, en plus, exposée à un risque de placement en rétention. Cet article est une véritable épée de Damoclès. Le Secours catholique a tenté de faire valoir ses objections à ces dispositions légales, mais en vain.

Enfin, même l'obtention du statut de réfugié ou la protection subsidiaire ne met pas fin aux problèmes. Nous observons d'énormes difficultés d'accès aux droits pour les réfugiés à Calais : pas de place en centre d'accueil pour demandeurs d'asile (Cada), ce qui laisse les personnes en errance, des mois d'attente avant de signer un contrat d'intégration républicaine à l'Ofii, des mois d'attente, aussi, pour obtenir un titre de séjour, ou encore des refus de domiciliation par le centre communal d'action sociale (CCAS) de Calais. J'ai personnellement mené un contentieux pour une personne qui se voyait refuser systématiquement sa domiciliation, alors même qu'elle remplissait toutes les conditions et qu'elle était bénéficiaire du statut de réfugié, et cela l'empêchait de déposer sa demande de titre de séjour. C'est un exemple supplémentaire des graves atteintes au droit d'asile.

M. le président Sébastien Huyghe. Je reviens sur la politique du « zéro point de fixation » contre laquelle vous vous êtes élevés. Si cette mesure n'existait pas, ne craignez-vous pas que nous nous retrouvions avec des phénomènes comme la jungle de Calais, avec tous les problèmes que cela implique : des passeurs qui prennent la main sur les migrants, des violences, notamment envers les femmes et les enfants ? Ne craignez-vous pas que le retour de tels bidonvilles ne les transforme en zones d'attente implicites avant le passage en Grande-Bretagne, avec les risques mortels que l'on connaît ? Que préconisez-vous comme alternative à cette politique ?

M. Lionel Crusodé. On peut toujours spéculer sur les virtualités, sur ce qui pourrait arriver. Mais l'expérience de la politique du « zéro point de fixation » est bien réelle, et elle nous montre que cette politique est un échec. Par ailleurs, comme cela a souvent été évoqué dans les travaux de cette commission, les personnes à Calais sont souvent en fin de parcours migratoire – il ne leur reste qu'une mer à traverser. Au cours de leur parcours, elles ont traversé

des contextes et des pays où le danger et l'hostilité à leur rencontre sont particulièrement forts. Elles n'ont donc bien souvent pas grand-chose à perdre.

Par ailleurs, et il s'agit là d'une donnée importante, le Conseil d'État, dans une décision de juillet 2017 sur les solutions de prise en charge des exilés, a affirmé que la prise en compte des besoins élémentaires des exilés n'est pas une variable d'ajustement. Les pouvoirs publics ont la nécessité de tenir compte de ces aspects, ne serait-ce que pour des objectifs de santé publique qui bénéficient aussi aux Calaisiens. Sur le territoire de Calais se développent des pathologies – la gale, ou même, selon des attestations de soignants, des pathologies dermatologiques que l'on n'avait pas vues depuis la Première guerre mondiale –, qui posent un grave problème sanitaire.

Empêcher l'installation de points d'eau ou de sanitaires, et contrarier la prise en charge des exilés, comme le font les autorités publiques depuis 2008, est une approche qui, l'expérience le montre, ne fonctionne pas. Elle heurte nos principes, et nuit aux personnes concernées. Vous savez que la France a été condamnée par la Cour européenne des droits de l'homme dans un dossier sur lequel j'ai travaillé, concernant un mineur isolé pour lequel la décision de placement ordonnée par le tribunal de grande instance de Boulogne-sur-Mer n'avait pas été exécutée par le département du Pas-de-Calais. En conclusion, cette politique de « zéro point de fixation » non seulement est inefficace, mais elle expose à des condamnations par les tribunaux administratifs et la Cour européenne des droits de l'homme.

Mme Julie Gommeaux. J'ajouterai un mot, qui nous fait sortir du domaine juridique, mais me semble important à rappeler : le premier point de fixation, c'est un empêchement de passer, c'est la frontière elle-même, qui a été barricadée. Les personnes sont là, et cette réalité est aussi provoquée par l'action de la politique française et franco-britannique à la frontière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quelle est votre appréciation des bases juridiques sur lesquelles reposent les démantèlements systématiques, qui ont lieu toutes les 48 heures ? Comment jugez-vous les suites qui leur sont données ?

Quelle est la part des contentieux sur les mineurs non accompagnés dans les dossiers que vous traitez ? De quelle nature sont les contentieux qui concernent ces mineurs ?

Enfin, à titre de comparaison, quel traitement a été réservé par les administrations française et britannique aux demandes d'asile des Ukrainiens arrivés à Calais ? Constatez-vous des différences entre l'accueil qui leur a été réservé et celui des autres exilés ?

M. Lionel Crusoé. Sur la question des expulsions, même si ce n'est pas le cœur de notre activité, les choses sont extrêmement floues. Des contentieux ont été engagés contre ces expulsions à répétition – dans un article récent de *Blast*, on apprend qu'il y en a encore cinq ou six par jour. Cependant, ces opérations n'aboutissent pas à des solutions claires, car le juge lui-même s'interroge sur leur fondement légal. À cet égard, le Tribunal des conflits, lorsqu'il a eu à se prononcer en 2022 sur le fondement juridique des expulsions, hésitait entre les qualifier d'expulsions classiques, fondées sur le code des procédures civiles d'exécution, et les assimiler à une démarche de mise à l'abri, fondée sur l'article L. 345-2-2 du code de l'action sociale et des familles. Face à cette ambiguïté, qui permet au préfet de changer de fondement juridique selon le juge devant lequel il se trouve, il est extrêmement difficile pour les exilés et les associations de saisir efficacement les juridictions. C'est la raison pour laquelle il y a très peu de saisines du juge civil et du juge administratif sur les sujets liés aux expulsions.

Concernant les mineurs non accompagnés, il y a classiquement la possibilité de saisir l'autorité judiciaire – le juge des enfants ou le procureur de la République – pour ordonner des mesures de placement. Ces démarches ont souvent été entreprises auprès du tribunal de Boulogne-sur-Mer. Il existe par ailleurs des mesures plus générales visant à obtenir de l'État et du département du Pas-de-Calais que des mesures soient prises pour venir à la rencontre des mineurs isolés. J'y ai fait allusion tout à l'heure en évoquant les référés-libertés que nous avons introduits dans le but de mettre en place une maraude afin que des travailleurs sociaux présentent le dispositif aux mineurs isolés et organisent des mises à l'abri, essentiellement à Saint-Omer. Nous avons, sur le même sujet des mineurs non accompagnés, mené un recours qui a abouti devant la Cour européenne des droits de l'homme. Le Groupe d'information et de soutien des immigrés (Gisti) a également engagé l'une des rares actions de groupe déposées en France sur cette question spécifique. Malheureusement, le tribunal administratif a rejeté cette action pour des raisons de recevabilité, en retenant que le fait générateur invoqué, datant d'octobre 2016, était antérieur à l'entrée en vigueur de la possibilité d'entreprendre des actions de groupe, intervenu le mois suivant.

Mme Julie Gommeaux. Les différences de traitement entre les Ukrainiens et les autres exilés ont été spectaculaires. Cependant, il convient de rappeler que la situation des Ukrainiens relève d'un même régime juridique particulier, puisqu'une protection temporaire a été mise en place, avec une délivrance quasi systématique d'autorisations provisoires de séjour sur preuve de leur nationalité. Ce régime de protection leur laisse le choix de déposer ou non une demande d'asile, et de rester plus longtemps sur le territoire français en demandant un titre de séjour. L'accès à cette protection a été sensiblement facilité.

Par ailleurs, nous avons constaté que le problème de la saturation des hébergements pour demandeurs d'asile, une constante dans tous nos dossiers de demande d'accès aux conditions matérielles d'accueil, a soudainement disparu, ce qui est aussi stupéfiant que révélateur. Lorsque les ressortissants ukrainiens sont arrivés, on a tout à coup trouvé de nombreux logements pour eux. Il était impossible de ne pas voir, dans l'effort politique consenti pour héberger ces personnes, une différence nette avec le sort réservé aux autres exilés.

Mme Stella Dupont (NI). En tant que rapporteure spéciale de la mission budgétaire *Asile, immigration, intégration*, je me suis rendue à de nombreuses reprises dans le Calais, le Dunkerquois et à Grande-Synthe. J'aimerais vous poser cinq questions.

Quel est l'état de la file d'attente au Guda de Lille depuis l'injonction faite par le tribunal au préfet de réduire les délais ? Quels sont les résultats des contentieux engagés contre la ville de Calais à propos des domiciliations au CCAS ?

Les trois autres questions portent sur votre expérience dans la durée. Identifiez-vous des évolutions dans les pratiques des forces de l'ordre à la frontière, et celles-ci mènent-elles à de nouvelles actions en justice ? Quelles évolutions notez-vous concernant le contentieux des étrangers ces dernières années ? J'ai l'impression que vous en avez peu pointé, ce qui laisse à penser que les manquements persistent. Dans le même ordre d'idées, quelles sont les conséquences de l'accord « *one in, one out* », même s'il concerne peu de personnes ? Des contentieux ont-ils déjà été engagés ? Enfin, à la suite du rejet par le Conseil d'État du recours contre l'accord franco-britannique, d'autres actions sont-elles envisagées et, le cas échéant, sur quelle base juridique ?

M. Marc de Fleurian (RN). Comment conciliez-vous votre engagement professionnel constant et dense dans le cadre de la situation migratoire à Calais avec sa nécessaire rétribution ? Les personnes que vous représentez sont-elles bénéficiaires de dons, sont-elles soutenues par des

associations ? Sollicitent-elles l'aide juridictionnelle ? Êtes-vous en mesure de chiffrer le montant moyen des procédures que vous conduisez et leur source de financement ?

Mme Julie Gommeaux. Je ne connais pas les derniers chiffres sur la file d'attente au Guda de Lille, et je pense qu'il faudrait à ce sujet interroger le Secours catholique de Calais, qui est en prise directe avec ces questions. Je pense toutefois que la situation s'est un peu améliorée, mais seulement au prix de contentieux individuels. Chaque demandeur d'asile a dû saisir le tribunal. Ceux qui ne l'ont pas fait n'ont pas obtenu de convocation accélérée, et les autorités n'ont pris aucune initiative pour réduire les délais.

À l'époque où l'on pouvait prendre un rendez-vous à la Spada par téléphone, il était possible de quantifier le problème de la file d'attente à travers des données chiffrées. Désormais, il faudrait pour obtenir des données chiffrées accompagner chaque demandeur d'asile à Coallia, ce qui est évidemment impossible.

Sur la question de la domiciliation au CCAS de Calais, le contentieux que j'ai mené a été gagné, car il n'y avait aucune raison de refuser de domicilier mon client. Malgré cela, le problème n'est pas réglé. Il y a toujours des refus de domiciliation pour les personnes exilées tant qu'elles n'ont pas de titre de séjour, alors que la domiciliation est un préalable à l'obtention du titre de séjour. Les associations se dépensent sans compter pour venir en aide aux exilés, et monter un dossier de contentieux demande beaucoup de temps et d'énergie. Aussi elles privilégient souvent, pour pallier le refus de domiciliation, d'autres solutions d'accueil, comme l'hébergement citoyen.

Je ne dispose pas de l'expertise nécessaire pour vous répondre à propos de l'évolution des pratiques des forces de l'ordre.

Enfin, la question du contentieux des étrangers est large. L'empilement législatif que vous connaissez bien complexifie énormément la matière, au point que même les spécialistes ont parfois du mal à s'y retrouver.

Mme Stella Dupont (NI). Si je comprends bien, vous ne notez pas d'élément marquant dans l'évolution de ce contentieux, si ce n'est une complexification croissante qui le rend plus difficile à identifier et à traiter.

Mme Julie Gommeaux. On peut effectivement parler de complexification et de durcissement.

M. Lionel Crusoé. S'agissant des suites données au rejet par le Conseil d'État du recours contre le décret ratifiant l'accord franco-britannique, rien n'a été fait du côté français. La principale question qui se pose aujourd'hui est celle des exilés déjà en Grande-Bretagne et qui font l'objet de mesures de réadmission. À ce sujet, un article du *Guardian* daté du 12 mars rapporte qu'une juridiction britannique s'est opposée à une réadmission en France, en considérant que la France n'est pas un pays sûr au regard des conditions d'accueil. Je ne suis pas en mesure de préciser si cette décision est isolée, mais c'est une information à noter. Je n'ai pas d'informations particulières sur des contentieux menés en France, mais il importe de rappeler que cet accord arrive à échéance en juin 2026, et à ce jour on ne sait pas s'il sera reconduit.

Monsieur de Fleurian, je n'ai pas bien compris la question que vous avez posée. Pourriez-vous la reformuler ?

M. Marc de Fleurian (RN). Je m'interrogeais sur le financement de votre activité de conseil. Les personnes que vous défendez sont-elles les mêmes que celles qui sont extorquées par les passeurs ? Comment ces procédures sont-elles financées ?

M. le président Sébastien Huyghe. Je pense que M. de Fleurian souhaite savoir si le coût des procédures judiciaires est pris en charge par les associations, ou bien par l'aide juridictionnelle.

M. Lionel Crusoé. Je vous répondrai dans la limite de ce que le secret professionnel me permet de dire. La réponse à votre question est une donnée publique qui figure dans les décisions de justice : lorsqu'un requérant bénéficie de l'aide juridictionnelle, il est obligatoire de le mentionner. En l'occurrence, les requérants individuels bénéficient, dans un certain nombre de cas et comme la loi le leur permet, de l'aide juridictionnelle.

Il existe aussi des cas où des associations portent elles-mêmes des contentieux. Dans cette hypothèse, ce ne sont pas les associations qui demandent l'aide juridictionnelle ; elles ont recours, de manière classique, à un avocat. Les modalités financières sont alors définies entre l'association et son conseil.

M. Marc de Fleurian (RN). Le véritable objet de cette question est d'éclairer les Français sur le montant de l'aide juridictionnelle.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur de Fleurian, dans les situations que nous évoquons aujourd'hui, les règles habituelles de l'aide juridictionnelle s'appliquent. Je renvoie ceux qui voudraient en connaître le montant à la réglementation française, qui est tout à fait publique.

Ainsi se termine cette audition, je vous remercie, maître Gommeaux et maître Crusoé, d'avoir répondu à nos questions.

*

* *

12. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : Amnesty International France : Mme Anne Savinel-Barras, présidente, et Mme Diane Fogelman, chargée de plaider Migrations ; Safe Passage International France : Mme Marie-Charlotte Fabié, directrice ; la Cimade : M. Gérard Sadik, responsable national des questions asile et Mme Bénédicte Vacquerel, déléguée nationale en région Normandie ; Gisti : Mme Claudia Charles, juriste chargée d'études (19 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous accueillons les représentants de plusieurs associations qui s'intéressent à la situation des personnes migrantes, à leurs conditions de vie et à la préservation de leurs droits fondamentaux, dans le Calaisis et au-delà.

Cette audition s'inscrit dans le prolongement de celle du 19 février, au cours de laquelle nous avons déjà reçu des représentants d'associations ; nous en recevrons d'autres encore la semaine prochaine. Ce matin, nous mettrons davantage l'accent sur les enjeux de protection internationale, en abordant notamment la question de l'accès au droit d'asile. Nous tenterons également d'entrevoir des perspectives de voies de migration légales et sûres, pour remplacer la situation actuelle, qui ne satisfait personne.

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

(Mme Anne Savinel-Barras, Mme Diane Fogelman, Mme Marie-Charlotte Fabié, M. Gérard Sadik, Mme Bénédicte Vacquerel et Mme Claudia Charles prêtent successivement serment.)

Mme Anne Savinel-Barras, présidente d'Amnesty international France. Je vous remercie d'avoir organisé cette commission d'enquête, qu'Amnesty international France appelle de ses vœux. Nous espérons qu'elle débouchera sur une amélioration de la situation en matière de droits humains des personnes migrantes présentes sur notre littoral – c'est hautement nécessaire. J'aurai peut-être parfois quelque émotion à vous parler car je suis originaire de cette région, où je réside depuis toujours. Je relie donc les problèmes que je vais évoquer à des noms et à des situations concrètes.

Amnesty international se bat pour défendre les droits humains, en se fondant sur le droit international. En ce qui concerne la situation des personnes migrantes, notre attention se porte donc sur le respect de ces droits. Nombre de personnes se trouvent dans des situations d'extrême souffrance sur le littoral ; après avoir connu des traumatismes dans leur pays d'origine et sur des chemins d'exil très violents, elles en vivent de nouveaux dans notre pays.

Ces personnes ont des droits. Contrairement à ce qui est souvent dit, la France ne connaît pas une crise migratoire mais une crise de l'accueil des personnes migrantes.

Les droits fondamentaux ne sont pas respectés en toutes circonstances. Lors des auditions précédentes, les difficultés d'accès à l'eau, à la nourriture et aux abris ont déjà été évoquées, ainsi que celles relatives à la dignité que nous devons à ces personnes.

J'évoquerai essentiellement le droit de chercher l'asile et de l'obtenir, que garantit l'article 14 de la Déclaration universelle des droits de l'homme. En découlent le principe de non-refoulement, défini à l'article 3 de la Convention contre la torture et les autres peines ou

traitements cruels, inhumains ou dégradants, ainsi que le droit à la liberté et le droit de recours, en vertu respectivement des articles 9 et 2 du Pacte international relatif aux droits civils et politiques.

Globalement, nous assistons en France à une érosion continue des droits. Elle est fondamentalement liée à des choix politiques qui aboutissent à la multiplication d'accords dont l'impact sur les personnes migrantes est d'autant plus négatif qu'ils s'accompagnent de lois qui rendent leur vie particulièrement difficile.

Je m'attarderai sur l'exemple des Hauts-de-France pour dire à quel point à Calais, à Dunkerque, à Grande-Synthe et sur l'ensemble du littoral, les personnes migrantes se trouvent dans une situation insupportable, puisqu'elles sont empêchées à la fois de rester et de partir. Elles connaissent des conditions de survie terribles et une situation indigne de notre pays, révoltante pour les défenseurs des droits que nous sommes.

De nombreuses personnes choisissent la mer comme s'il s'agissait de l'unique issue possible pour elles, soit parce qu'elles veulent demander l'asile en Grande-Bretagne, soit parce qu'il leur est impossible de le demander en France.

À cet égard, je voudrais souligner les difficultés liées au règlement Dublin, comme l'illustre l'exemple de Samia, que je me suis promis d'évoquer à chacune de mes interventions, tant cette femme m'a marquée dans ma carrière de défenseure des droits humains. Samia voulait demander l'asile en Grande-Bretagne. Après un parcours d'exil extrêmement violent, elle a cherché à demander l'asile en France, parce qu'elle ne pouvait passer la frontière. Mais elle n'a pas pu déposer sa demande parce que ses empreintes avaient été prises, de force, en Italie, après le débarquement – très violent – de son bateau sur les côtes italiennes. Comment pouvait-elle repartir en Italie compte tenu de ce qu'elle y avait vécu ? Elle aurait pu rester chez nous. Samia avait toutes les raisons de quitter l'Érythrée, où elle était menacée après la fuite de son mari.

Le contexte est aussi marqué par une solidarité empêchée, criminalisée et stigmatisée. Des représentants d'autres associations en ont témoigné devant vous. Nous avons rédigé un rapport sur ce sujet en 2019.

En ce qui concerne l'avenir, Amnesty international ne remet pas en question l'externalisation en tant que telle, mais la façon dont elle est pratiquée. À cette frontière, de manière évidente, l'externalisation provoque des manquements graves aux droits des personnes. Le droit à l'asile n'est pas respecté, le refoulement empêche les personnes de demander l'asile et le respect des procédures n'est aucunement garanti.

Je questionne aussi l'empêchement de partir, qui est illégal. Il suffit de se promener dans notre région pour se rendre compte que Calais s'est transformée en une forteresse infranchissable et que tous les accès au littoral sont bloqués. Les aires d'autoroute sont fermées le long de l'A26, les gares et les trains sont surveillés en permanence et les personnes y sont arrêtées et contrôlées, au faciès – je le dis parce que nous l'avons aussi documenté.

Chez nous, à propos de Calais, si intolérable que cela soit, on parle de « chasse aux migrants » – je l'entends souvent. J'en parle avec émotion car il est indigne de parler ainsi de ces gens, dont la plupart espèrent trouver enfin refuge chez nous, après un très long parcours.

Si les accords passés entre la Grande-Bretagne et la France sont très loin d'être satisfaisants, on ne peut que s'inquiéter de projets d'accords entre l'Union européenne (UE)

et la Grande-Bretagne. Comment pourraient-ils être satisfaisants compte tenu de ce que nous avons mis en place sur notre territoire ?

Nous avons documenté à plusieurs reprises les liens qui existent entre les droits des personnes migrantes et les nôtres. Nous nous inquiétons non seulement de la stigmatisation des personnes exilées, mais aussi de la restriction de leurs droits et libertés, qui fragilise également notre État de droit et concerne donc l'ensemble des citoyens.

Mme Diane Fogelman, chargée de plaidoyer migrations d'Amnesty international France. Mon intervention concernera surtout l'externalisation. Nous vous ferons parvenir par écrit certains éléments que nous avons documentés.

Selon nous, les modèles de politique d'externalisation ne sont pas tous critiquables du point de vue du droit international. En revanche, les accords conclus ces dernières années par l'Union européenne, par ses États membres ou à l'échelle mondiale, ont tous généré des risques de violation des droits humains. Ils consistent principalement en une déclinaison de modèles de coopération renforcée avec des autorités étrangères ayant pour objectif le contrôle des frontières et la gestion des migrations, ou en l'installation de centres chargés d'instruire les demandes d'asile. Les exemples sont nombreux, notamment l'accord conclu entre l'Italie et l'Albanie ou ceux que l'UE a signés avec des pays tiers.

Ce point est important pour nous. Il s'agit d'attirer l'attention sur ce qui se passe autour de la frontière entre la France et le Royaume-Uni, mais également sur les risques que pourrait induire l'eupéanisation de la question, évoquée à de nombreuses reprises lors des auditions précédentes.

Sans revenir sur ce qui a été dit des dangers auxquels ce modèle expose les droits humains, je voudrais signaler que de nombreuses personnes entendues, comme Mme Alice Mesnard et M. Antoine Guérin, s'accordent à dire que l'externalisation à la frontière franco-britannique est coûteuse à tous points de vue. Les dysfonctionnements de cette politique ont aussi été constatés par le Sénat, lors de discussions organisées dans le cadre de la mission d'information sur les instruments migratoires internationaux. Le constat d'échec de cette politique fait donc l'objet d'une forme de consensus.

J'en viens aux évolutions du modèle d'externalisation déployé à la frontière avec le Royaume-Uni. Depuis l'entrée en vigueur du traité du Touquet en 2003, nous constatons une militarisation croissante de la frontière et une hausse continue des moyens de répression. Le Royaume-Uni se décharge de plus en plus sur la France des responsabilités liées à ses engagements internationaux. Des décès continuent de survenir lors des tentatives de traversées ; leur nombre a même augmenté puisqu'au moins vingt-neuf personnes sont décédées en 2025. En outre, nous observons des pratiques de plus en plus répressives et cyniques, qui ne prennent pas en compte l'intérêt des personnes concernées, à l'instar de l'accord « *one in, one out* », particulièrement déshumanisant. Quant aux pratiques policières, les limites en sont toujours repoussées, comme en témoigne la nouvelle doctrine d'interception, qui prévoit l'usage de filets dans la Manche.

En ce qui concerne les obstacles administratifs qui limiteraient l'accès aux voies légales, ils sont quasi exclusivement d'ordre politique. Depuis plus de vingt ans, en dépit des nombreuses alertes et dénonciations, le choix est fait de mener une politique uniquement répressive, qui est absurde et coûteuse. En 2025, plus de 40 000 personnes ont traversé la Manche pour atteindre le Royaume-Uni : malgré des mesures toujours plus répressives, c'est le nombre le plus élevé depuis 2022.

J'en viens aux perspectives. Des alternatives sont possibles, comme prévoir des méthodes sûres et organisées permettant aux personnes exilées de franchir les frontières ; ouvrir des voies légales et sûres qui constitueraient des incitations positives ; équilibrer le partage des responsabilités ; s'attaquer aux problèmes cruciaux qui sont à la source des déplacements, notamment aux violations des droits humains constatées dans les pays de départ.

Il s'agit de changer de paradigme et de cap, pour que la politique d'externalisation soit fondée sur les faits et qu'elle place en son centre la protection des droits humains et des intérêts des personnes exilées.

Un moment crucial se profile pour changer de cap et pour que la France montre la voie. Le 9 mars, le Parlement européen a adopté une nouvelle position sur le règlement « retour ». Le nombre croissant d'accords d'externalisation adoptés par l'UE montre que la tendance est, malheureusement, à la répression à grande échelle. De plus, le pacte européen sur la migration et l'asile doit être appliqué à partir de juin 2026. Il y a un besoin et même une nécessité pour la France de montrer la voie vers une politique plus humaine.

S'agissant de l'eupéanisation des accords, il est question de donner un rôle croissant à Frontex. Or ses pratiques ont été largement critiquées, en raison d'actes et d'omissions qui ont pu contribuer à des naufrages. Ce fut le cas en Grèce, au large de Pýlos, comme nous l'avons documenté. De plus, les pratiques de Frontex sont critiquables du point de vue de la transparence et de son rôle au sein de l'UE, qui est malheureusement croissant.

Il n'y a pas de fatalité à la situation de la frontière franco-britannique et des solutions existent. Il s'agit principalement de choix politiques.

Mme Marie-Charlotte Fabié, directrice de Safe Passage international France. Safe Passage international est une association juridique spécialisée dans la réunification familiale des enfants exilés. D'origine britannique, notre association est implantée au Royaume-Uni, en Grèce et en France. Il s'agit d'une association loi 1901 depuis fin 2018. J'ai été l'avocate de l'antenne britannique dès 2015 dans la jungle de Calais ; aujourd'hui, je dirige l'antenne française.

Nous avons trois domaines d'expertise : la réunification familiale au sein de l'UE vers la France ; la réunification familiale de l'international vers la France ; la réunification familiale et les voies sûres et légales franco-britanniques. Nous avons délaissé ce dernier domaine d'expertise, en raison de l'absence de cadre et de voie légaux depuis le Brexit.

Entre 2015 et 2021, notre travail s'est principalement concentré sur la réunification de mineurs isolés ou non accompagnés et des membres de leurs familles présents au Royaume-Uni, via le règlement communautaire Dublin III (604/2013). Nous avons ainsi accompagné plus de 300 personnes dans leur processus de réunification, dont 250 mineurs non accompagnés (MNA), en nous appuyant sur un cadre légal que nous avons contribué à ouvrir et à interpréter. Depuis le Brexit, donc en plus de cinq ans, nous n'avons pu accompagner que treize personnes, ce qui est dérisoire.

La société civile ne peut plus intervenir sans cadre légal, sans un accord politique sérieux et crédible sur les voies légales.

Premier constat, les voies légales sont indispensables. Il s'agit d'abord d'un outil de protection, qui peut être aussi un outil de gestion et de stabilisation ; peu importe la manière dont

on le définit. Pour les associations présentes sur le terrain, il permet d'accéder à des mineurs qui étaient invisibles et de les protéger, mais aussi de combiner protection et projet migratoire.

Deuxième constat, les voies légales constituent un outil de droit, à même de réduire la pression migratoire ; cet outil est reconnu par les autorités et consacré dans le traité de Sandhurst comme un élément essentiel de lutte contre la traite des êtres humains. Naïvement peut-être, j'ai l'impression que société civile et autorités s'accordent à dire que ces voies sont indispensables pour décomplexifier la situation dans le Nord et le Pas-de-Calais.

Je voudrais vous alerter sur deux points. D'abord, depuis la suppression des voies légales résultant du Brexit, les mineurs non accompagnés n'ont plus la possibilité d'entrer légalement au Royaume-Uni. Le monopole des traversées des enfants est donc laissé aux réseaux criminels. Le deal *one-in, one-out* n'y change pas grand-chose puisqu'il exclut les MNA et que 80 % des personnes admises au Royaume-Uni sont des adultes isolés. Aucun cadre juridique ne s'applique aux enfants, qui sont délaissés.

Ensuite, l'absence de voie légale, la gestion par la seule dissuasion et le durcissement en cours à la frontière ne réduisent pas le nombre de traversées irrégulières, mais ne font que les déplacer et les rendre plus dangereuses. On observe ce même phénomène sur d'autres frontières, notamment entre le Maroc et l'Espagne : désormais, les départs ont lieu depuis la Mauritanie.

En 2018, 300 personnes ont traversé la Manche. En 2025, on en compte plus de 40 000. Les voies légales n'ont pas créé de flux ; elles permettaient de déterminer qui les contrôlait et quelles en étaient les conditions.

Il est légitime de se poser des questions, même si elles peuvent sembler naïves ou simples. Le sujet est humanitaire et juridique, mais aussi stratégique pour la France. Peut-on lutter contre les traversées irrégulières ainsi que contre une situation indigne en matière de droits humains et complexe du point de vue sécuritaire, sans offrir des voies de passage alternatives accessibles, crédibles et effectives ?

Depuis plusieurs années, les autorités françaises et britanniques investissent massivement pour empêcher les traversées de la Manche. Pourtant, ces dernières n'ont jamais été aussi nombreuses. Et si le problème ne se trouvait pas là où nous mettons les moyens ? Quelles réponses sont mises en place à part la dissuasion ? Aucune. Quelles solutions sont apportées à la situation complexe que l'on observe dans le Nord et le Pas-de-Calais ? À part la dissuasion, aucune.

Je reviendrai d'abord sur les voies légales qui ont existé, ont fait leurs preuves et ont eu un début d'impact, même si elles n'ont été ouvertes que pendant quatre ans, de 2016 à 2020. J'évoquerai ensuite l'absence complète de voies légales qui a suivi. Enfin, je mentionnerai le dernier accord franco-britannique, qui a suscité l'espoir avant de décevoir, du point de vue humanitaire et juridique en particulier.

Chez Safe Passage, nous parlons de réunification familiale ; il s'agit avant tout de déterminer l'État membre responsable de la demande d'asile. Dans la jungle de Calais, quand un mineur avait de la famille au Royaume-Uni, il déposait une demande d'asile en France indiquant qu'il avait de la famille de l'autre côté de la Manche. La France interrogeait alors le Royaume-Uni pour savoir si ce dernier était responsable de la demande d'asile. Si oui, il y avait transfert.

Ce droit à la réunification familiale permettait à des MNA de rejoindre leurs parents, un frère, une sœur, un oncle, une tante, un grand-parent et parfois même un cousin, sur le fondement de la clause discrétionnaire. Ce droit permettait aussi à des enfants accompagnés

de rejoindre d'autres membres de leur famille après une séparation. Il n'a commencé à être appliqué que tardivement, en 2016. En 2015, selon les chiffres du Home Office, un seul transfert avait eu lieu. Il a vraiment fallu que la société civile se mobilise.

En 2015, avec des confrères avocats britanniques et de nombreuses associations, nous avons fait le constat de la présence, dans la jungle de Calais, de milliers de MNA. Exposés à des dangers caractérisés, avec de la famille en Angleterre, ils n'avaient qu'une solution : les traversées dangereuses et les passeurs.

En janvier 2016, les avocats britanniques ont introduit un contentieux, la fameuse affaire *ZAT and Others*, pour que quatre Syriens, trois mineurs et une personne dépendante, puissent rejoindre le Royaume-Uni, où ils avaient de la famille. Ils ont agi sur le fondement du droit au respect de la vie privée et familiale, en indiquant que le règlement Dublin III ne fonctionnait pas. Il a été fait droit et ces personnes ont été transférées.

Côté français, convaincus que le sujet devait pouvoir faire consensus, nous avons alerté la préfecture et les ministères, mais cette action est restée sans succès. Nous avons donc introduit des référés-libertés, qui ont permis à quatre enfants de rejoindre rapidement le Royaume-Uni.

Entre 2016 et 2020, des centaines d'enfants ont pu bénéficier de la détermination d'un État membre responsable, soit d'une application dite positive du règlement Dublin III, pour rejoindre ce pays. En 2019, 67 % des transferts depuis l'UE vers le Royaume-Uni ayant reposé sur ce fondement juridique concernaient des enfants. En supprimant ce droit avec le Brexit, c'est donc avant tout aux enfants qu'on l'a retiré.

Les associations sur le terrain considèrent qu'il s'agissait d'un outil de protection très fort. Quand nous avons commencé à accompagner des enfants dans leur projet de transfert, 100 % de ceux avec lesquels nous entrions en contact étaient dans des situations d'errance et de danger. En 2016, 50 % des enfants ayant pu rejoindre le Royaume-Uni étaient protégés. En 2020, 60 % des enfants étaient à la rue lors de la première prise de contact. Cela montre que le processus avait commencé à fonctionner : les jeunes intégraient un service de protection avant même de lancer leur procédure et 100 % des enfants que nous accompagnions étaient protégés pendant le temps de la procédure. L'existence de ce droit faisait une différence s'agissant de capter et de protéger ces mineurs. Parfois, les enfants amenés à la protection de l'enfance dans une perspective de réunification ne sont pas allés au Royaume-Uni, mais ils sont restés protégés et ont pu procéder à une demande d'asile en France.

Eu égard à la situation dans le Nord et le Pas-de-Calais, nous étions convaincus qu'il fallait éviter aux enfants de rejoindre cette zone pour qu'ils ne s'exposent pas à des risques caractérisés. Les demandes venant de la région représentaient ainsi 100 % de nos dossiers en 2016, mais 75 % en 2020. Les transferts vers le Royaume-Uni ont donc connu un phénomène de démocratisation à travers la France. Compte tenu des progrès réalisés en quatre ans, la suppression des voies légales est frustrante.

Qu'elles soient considérées comme un outil de protection, de gestion ou de stabilisation – peu importe le vocable –, les voies légales constituent une solution à la situation complexe observée dans le Nord et le Pas-de-Calais depuis des années.

En parallèle de la réunification familiale, il existait un mécanisme national de relocalisation vers le Royaume-Uni, à savoir l'amendement Dubs. Introduit par Lord Alf Dubs, qui avait lui-même été sauvé lors de la Seconde guerre mondiale par le *Kindertransport*, en tant que mineur non accompagné, il constitue la section 67 de l'*Immigration Act*. Ce

mécanisme de relocalisation a permis à 320 enfants de rejoindre le Royaume-Uni depuis la France. Il était au service des plus vulnérables, reposait sur des critères définis et constituait un outil de protection reconnu.

Ces deux voies légales ont connu, de 2016 à 2020, une consécration institutionnelle et un consensus se dessinaient autour de leur existence. Lors du démantèlement de la jungle de Calais, elles ont constitué un outil majeur, avec plus de 740 enfants envoyés en Angleterre.

Dans le traité de Sandhurst de 2018, ces deux voies légales figurent parmi les premiers dispositifs envisagés pour répondre aux engagements de réduire le nombre de personnes cherchant à franchir la frontière de manière illicite et en mettant leur sécurité en danger, de renforcer la coopération conjointe en matière de transferts et de lutter contre les filières de criminalité organisée. Ainsi, l'article 2 du traité prévoit la réunification familiale et la détermination de l'État membre responsable, et l'article 3 reprend l'amendement Dubs, ce qui montre l'importance que les autorités françaises et britanniques accordaient alors aux solutions offertes par les voies légales.

Les voies légales ont donc fait leurs preuves, même si elles avaient leurs limites, sur lesquelles je pourrai revenir.

En 2020, ces voies légales ont été supprimées. En mai 2020, le gouvernement britannique a décidé de fermer la voie de l'amendement Dubs. Les autorités locales britanniques avaient proposé de porter le nombre de mineurs pouvant rejoindre le Royaume-Uni à 2 400 et le gouvernement a refusé. Et en ce qui concerne la réunification familiale, le règlement Dublin III ne s'applique plus au Royaume-Uni du fait du Brexit.

Nous avons interrogé les ministères de l'intérieur et des affaires étrangères en amont, pour savoir si une suite serait envisagée de manière bilatérale ou européenne ; sans succès. Un mois avant l'entrée en vigueur du Brexit, le 31 décembre 2020, rien n'avait été prévu. Nous avons déposé une cinquantaine de demandes en décembre, pour faire en sorte que les personnes concernées puissent rejoindre le Royaume-Uni. Nous avons aussi introduit des référés-libertés jusqu'à la dernière minute, pour que les gens puissent exercer leurs droits.

Finalement, rien n'a été fait. Les acteurs qui accompagnaient les enfants se retirent de cette frontière en raison de l'absence de cadre juridique. Pourtant, dans l'annexe de l'accord du Brexit, une déclaration conjointe précisait l'intention du Royaume-Uni d'engager des discussions bilatérales avec les États membres sur les sujets relatifs aux MNA. Qu'avons-nous fait de cette déclaration depuis ? Rien.

Le cadre juridique a été supprimé et le Royaume-Uni conserve son objectif clair de dissuader les personnes de rejoindre son territoire, comme l'a montré la suspension du droit interne britannique à la réunification familiale en septembre 2025.

Il n'existe donc plus de voies légales effectives, même si nous avons cru au début qu'il en restait une. En effet, le Royaume-Uni a d'abord évoqué son droit interne, qui permet de procéder à des réunifications familiales. Mais c'était un leurre ; seulement treize personnes ont été concernées en plus de cinq ans. Les dossiers, très compliqués, ont mis plus de dix-huit mois à aboutir. De plus, 79 % d'entre eux ont été refusés en première instance. Il ne s'agit donc pas d'une voie légale effective.

Safe Passage estime que les critères des *Immigration Rules* rendraient désormais inéligibles 95 % des mineurs que l'association a accompagnés avec succès dans le cadre de Dublin III et de la détermination de l'État membre responsable. Ces critères établissent

notamment des restrictions financières et posent des obstacles, comme la nécessité d'être accompagné par des juristes britanniques certifiés. Le Royaume-Uni refuse souvent les demandes, arguant que la France est un pays sûr.

Nous refusons de participer au narratif selon lequel il resterait une voie légale : celle-ci ne devient effective qu'en cas d'acharnement juridique et associatif.

L'absence de voie légale résulte d'un choix politique britannique, comme l'a montré l'exemple ukrainien. Des voies particulières ont été ouvertes, avec le visa *Ukraine Family Scheme* et le plan *Homes for Ukraine*, qui donnaient la possibilité de rejoindre le Royaume-Uni plus aisément. Un poste diplomatique a même été ouvert à Calais, ainsi qu'un poste d'information. Ainsi, très peu d'Ukrainiens ont rejoint le Royaume-Uni par des voies dangereuses et irrégulières.

J'arrête ici mon intervention et reviendrai éventuellement sur la question du deal.

Mme Claudia Charles, juriste chargée d'études du Gisti. Le Groupe d'information et de soutien des immigrés (Gisti) est né en 1972. Il a pour objet d'informer les personnes étrangères des conditions d'exercice et de la protection de leurs droits, de défendre l'égalité des droits, de combattre toutes les formes de racisme et de discrimination, et de promouvoir la liberté de circulation.

Le Gisti n'est pas présent sur le terrain dans la région du littoral Nord. Néanmoins, depuis plus de vingt ans, il participe à la défense des droits des personnes migrantes aux côtés des associations présentes, notamment en menant des activités de formation et d'information, ainsi que des activités contentieuses.

Plusieurs de ces activités contentieuses ont déjà été mentionnées, notamment celles qui concernent l'accès à des conditions de vie dignes – accès à l'eau, à la nourriture, aux soins ou aux toilettes – et le respect des droits lors des opérations d'expulsion des lieux de vie.

La stratégie « zéro point de fixation » a déjà été évoquée devant la commission, comme les opérations d'expulsion répétées et quotidiennes des lieux de vie, qui ont de nombreuses conséquences : harcèlement policier, violences, destruction des biens, errance et précarité accrue.

Le Gisti appelle votre attention sur un point qui n'a pas été abordé : les expulsions des lieux de vie dans le cadre de la flagrance.

Rappelons d'abord le principe en matière d'expulsion d'un lieu de vie. Selon l'article L. 411-1 du code des procédures civiles d'exécution, « sauf disposition spéciale, l'expulsion d'un immeuble ou d'un lieu habité ne peut être poursuivie qu'en vertu d'une décision de justice ou d'un procès-verbal de conciliation exécutoire et après signification d'un commandement d'avoir à libérer les locaux. »

Il existe des exceptions à ce principe, comme dans le cas de l'occupation sans titre du domicile d'autrui ou d'un local d'habitation, et dans celui d'arrêtés d'évacuation pour menace à la salubrité et à la sécurité publiques.

Dans la situation des démantèlements de campements, il devrait y avoir soit une décision de justice ordonnant l'expulsion après constatation d'une occupation sans titre, soit un arrêté municipal ou préfectoral pour les motifs déjà signalés. Or, depuis des années, sur le

littoral Nord, nous assistons à de nombreuses expulsions réalisées dans le cadre d'une procédure pénale organisée conjointement par le préfet et le procureur de la République.

À la suite d'une interpellation écrite d'Amnesty international de 2019, le ministère de la justice a affirmé que les évacuations étaient fondées sur la base du délit d'occupation illicite du terrain d'autrui. En mars 2020, le procureur de Boulogne-sur-Mer l'a confirmé lors d'une déclaration faite dans un journal télévisé : « On réalise des démantèlements depuis quatre ans, motivés par des constatations d'occupation illégale du terrain d'autrui. Ces occupations sont tout à fait en contravention avec le droit des propriétaires, qui ont porté plainte. »

L'article 322-4-1 du code pénal prévoit qu'est puni d'un an d'emprisonnement et de 7 500 euros d'amende le fait de s'installer en réunion, en vue d'y établir une habitation, même temporaire, sur un terrain appartenant soit à une commune, soit à tout autre propriétaire.

Il s'agit donc d'opérations de police judiciaire ayant comme fondement la flagrance. L'article 53 du code de procédure pénale qualifie de flagrant « le crime ou le délit qui se commet actuellement, ou qui vient de se commettre. Il y a aussi crime ou délit flagrant lorsque, dans un temps très voisin de l'action, la personne soupçonnée est poursuivie par la clameur publique, ou est trouvée en possession d'objets, ou présente des traces ou indices, laissant penser qu'elle a participé au crime ou au délit ».

Néanmoins, l'enquête de flagrance ne peut être conduite que dans des circonstances et des délais très précis. Elle exige une intervention policière pour éviter que l'auteur ou les auteurs de l'infraction ne disparaissent ou que des preuves ne soient effacées. L'opération de police judiciaire doit aussi être très proche de l'infraction.

Or, lors des expulsions de terrains et de campements, toute une organisation est nécessaire, qui comprend notamment l'appel à des prestataires privés chargés de procéder à l'enlèvement des tentes et autres effets laissés sur place, ce qui ne peut se faire dans de très courts délais.

Dans le cadre de la flagrance, la police judiciaire peut, sous l'autorité du procureur de la République, constater les infractions à la loi pénale, rassembler les preuves afférentes et rechercher les auteurs. Il lui est également possible de se transporter sur les lieux de l'infraction, de procéder à toute constatation utile, de veiller à la conservation des indices et de procéder à des perquisitions, voire à des placements en garde à vue. Aux fins de conservation des preuves ou du maintien des auteurs à la disposition de la justice, dans le cadre de l'occupation illicite du terrain d'autrui, la police judiciaire peut venir constater l'infraction, rassembler les preuves et identifier les auteurs. Toutefois, l'expulsion des habitants et habitantes des lieux de vie ne figure pas parmi les pouvoirs accordés dans le cadre de la flagrance et de la procédure pénale.

Dans sa décision n° 2018-286 de décembre 2018, le Défenseur des droits affirme que si le constat d'infractions peut entraîner des interpellations, la procédure pénale ne peut en aucun cas constituer un ordre d'expulsion.

L'intervention dans ce cadre se fait sous l'autorité du procureur de la République et doit donner lieu à la rédaction de l'ensemble des procès-verbaux associés à une interpellation et à l'application des droits attachés à la privation de liberté.

On constate donc un détournement des procédures pénales, pour satisfaire l'objectif « zéro point de fixation » de l'autorité administrative.

Dans un article dont je vous laisserai copie, M. Patrick Henriot, ancien magistrat et membre du Gisti, écrit : « Se pliant aux exigences de l'exécutif, l'autorité judiciaire organise quotidiennement la dispersion de personnes démunies et vulnérables, les empêche de s'abriter, de dormir, de rechercher l'aide des associations ou de personnes solidaires. Elle prête ainsi son concours et ses moyens à des opérations indignes qui n'entrent pas dans ses missions ». C'est ce qu'observait et continue d'observer quotidiennement l'association Human Rights Observers.

Les détournements de procédure ne concernent pas seulement l'expulsion irrégulière et illégale des habitants et des habitantes ; elles privent également ces personnes de garanties procédurales essentielles, notamment la possibilité de saisir un juge, qui sera à même d'apprécier les circonstances individuelles de vulnérabilité et éventuellement d'accorder un délai pour l'expulsion, comme le prévoit le code des procédures civiles d'exécution.

Ces détournements empêchent également que les juges n'examinent le respect du principe de proportionnalité, prévu par l'article 8 de la Convention européenne des droits de l'homme et la jurisprudence de la Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), en vertu duquel il faut mettre en balance, d'un côté, les droits des propriétaires et, de l'autre, le respect au domicile et au droit à la vie privée et familiale. Plusieurs arrêts de la CEDH concernent ce sujet ; je ne citerai que celui du 17 octobre 2013, Winterstein et autres contre France.

Enfin, les personnes sont privées d'une autre garantie, qui n'est pas des moindres : l'établissement de procès-verbaux consignants de manière précise les biens saisis, leur nature, leur état, éventuellement leur valeur et leur lieu de dépôt. À chaque expulsion, les personnes doivent quitter leur lieu de vie immédiatement, ce qui les empêche de récupérer leurs biens, qu'il s'agisse de leurs tentes ou de leurs documents personnels.

Dans son rapport mensuel sur la région de Dunkerque, Human Rights Observers a dénombré, pour le mois de février 2026, 15 expulsions de lieux de vie lors de 4 opérations de police, 204 personnes expulsées et la saisie de 92 mètres cubes d'affaires personnelles, de 101 tentes, de 19 couvertures et de 5 duvets.

Mme Bénédicte Vacquerel, déléguée nationale en région Normandie de la Cimade. Créée en 1939, la Cimade est une association qui vise à manifester une solidarité active avec les personnes opprimées et exploitées, notamment en défendant les droits et la dignité des personnes étrangères.

Nous intervenons à la frontière Manche-Mer du Nord en menant des actions en matière d'accès au droit, de lien social, de documentation et d'interpellation des pouvoirs publics pour la dignité des personnes bloquées à la frontière, en complément des activités que mènent les différentes associations présentes sur le terrain.

Je présenterai nos observations des effets des accords du Touquet en Normandie, avant de laisser la parole à M. Sadik, pour une lecture politique de la situation à la frontière.

Je commence avec un petit détour par les Hauts-de-France, où nous organisons des permanences d'accès au droit depuis les années 2000. Elles ont d'abord été assurées à Calais, en lien avec les salariés de la Cimade qui intervenaient au sein du centre de rétention administrative (CRA) de Coquelles puis, de 2016 à 2019, à Grande-Synthe, où un camping-car aménagé à cet effet était mis à disposition. Cette action a dû être interrompue faute de financement.

Depuis 2022, nous assurons des permanences d'accès au droit en partenariat avec le bus de l'université catholique de Lille, devant l'accueil de jour du Secours catholique. Au

cours d'une trentaine de permanences par an, nous recevons environ 200 personnes, principalement de nationalités soudanaise, afghane, syrienne, yéménite, érythréenne et irakienne. Si une majorité des personnes rencontrées souhaitent passer au Royaume-Uni, d'autres se questionnent sur ce projet de traversée et d'autres encore souhaitent rester en France.

J'en viens à la Normandie. Même si la situation y est sans commune mesure avec celle du Calais, la frontière ne se limite pas à cette dernière zone.

Je m'appuierai sur les observations de la Cimade et de nos partenaires en Normandie, pour faire part d'éléments concernant la Manche, le Calvados et la Seine-Maritime, plus particulièrement Cherbourg, Ouistreham et Dieppe, trois villes portuaires que des ferrys relient à la Grande-Bretagne et à l'Irlande.

À Cherbourg, de nombreux campements informels se sont succédé depuis 2002. Le campement actuel, implanté dans un lieu dédié, dans un sous-bois, existe depuis plus de sept ans. En 2023, entre quarante et soixante personnes y survivaient ; aujourd'hui, elles sont moins d'une dizaine. Il s'agit d'Afghans, des hommes et des mineurs non accompagnés très jeunes, qui ont entre 11 et 17 ans. Ce campement, très vulnérable aux aléas climatiques, a été détruit plusieurs fois lors de tempêtes. En 2023, la tempête Gérard a fait un blessé, qui a dû être hospitalisé pendant une semaine.

À partir de 2022, de nouveaux travaux de sécurisation du port ont été menés, financés par la Border Force britannique. Des clôtures et des barbelés ont été installés. L'éclairage et la vidéosurveillance ont été renforcés. Depuis fin 2023, le survol du port par des drones est autorisé.

Jusqu'à la mise en place de ces dernières mesures de sécurisation, les personnes tentaient la traversée via des camions embarquant sur des ferrys.

Le campement existe toujours, des personnes y étant installées depuis plusieurs années. Elles se trouvent dans une zone de non-droit et ne souhaitent pas demander l'asile, parce qu'elles sont découragées par les délais et craignent d'être déboutées et expulsées vers l'Afghanistan.

De manière épisodique, des personnes d'autres nationalités tentent aussi de traverser par le ferry, cachées dans des véhicules pris en amont de Cherbourg, mais ces tentatives sont invisibles pour les associations comme notre partenaire Itinérance Cherbourg.

À Ouistreham, des personnes essaient régulièrement de traverser la Manche depuis 2001. Ce phénomène s'est amplifié en 2002-2003, au moment de la fermeture de Sangatte. Dans un rapport de mission, la Cimade a documenté l'augmentation du nombre de personnes ayant tenté le passage au cours de l'année 2016, après le démantèlement de la jungle de Calais. Les personnes se sont installées petit à petit dans des campements extrêmement précaires et ont investi des squats à Caen, située à 15 kilomètres du port de Ouistreham. À l'été 2017, on estimait que 150 à 200 personnes étaient bloquées dans la ville.

Au premier semestre 2017, plus d'un tiers des placements en rétention ordonnés par la préfecture du Calvados l'ont été à la suite d'une interpellation dans le port de Ouistreham. Durant la même cette période, cinquante-sept personnes ont été placées au CRA de Rennes et quarante-sept à celui de Rouen, après une interpellation dans ce port.

À Ouistreham, l'aide alimentaire et matérielle dont bénéficient les personnes migrantes provient uniquement de mobilisations citoyennes. Le campement est stabilisé depuis 2020. Il se trouve dans un sous-bois situé à proximité immédiate d'un chemin de halage, d'un canal et d'un camping vide. À l'hiver 2022-2023, quatre-vingts personnes s'y trouvaient. Il s'agissait d'hommes seuls, soudanais, parmi lesquels se trouvaient des MNA. Malgré des températures inférieures à zéro, aucun plan grand froid n'a été déclenché par les pouvoirs publics.

Au gré des évolutions du conflit au Soudan, le nombre de personnes présentes a fortement fluctué ces dernières années ; à l'automne 2023, elles ont été jusqu'à 200. Après l'alerte lancée par plusieurs associations sur la situation humanitaire délétaire, un dispositif de mise à l'abri volontaire des personnes exilées a été mis en place par la préfecture pour la première fois le 7 décembre 2023. Très tôt le matin, alors qu'il faisait encore nuit, les services de l'État ont mis à disposition trois bus pour emmener des personnes dans des centres d'hébergement situés à l'autre bout de la France. Cinquante-quatre personnes ont alors accepté de quitter Ouistreham.

À partir de l'été 2023, toutes les personnes présentes sur place avaient déposé une demande d'asile en France, nombre d'entre elles réfléchissant alors à s'ancrer dans le pays. Elles ont rencontré de nombreux obstacles dans leur parcours de demande d'asile, en particulier la procédure Dublin. La grande majorité étaient dublinées vers l'Italie, alors que celle-ci n'acceptait plus les transferts. Pourtant, les autorités ont refusé de ne pas appliquer la procédure et n'ont donc pas permis à ces personnes de faire valoir leur droit d'asile en France.

Pire encore, les personnes concernées n'étaient pas convoquées au pôle régional Dublin de Rouen et ne bénéficiaient donc pas d'attestation de demande d'asile, ce qui a conduit l'Ofii (Office français de l'immigration et de l'intégration) de Caen à suspendre leurs conditions matérielles d'accueil. Il a fallu saisir la justice. Par décisions en date du 18 octobre 2024, le tribunal administratif de Caen a enjoint l'Ofii d'annuler l'interruption du versement de l'allocation de demandeur d'asile pour six personnes.

Sans solution d'hébergement, vivant dans un dénuement extrême, les personnes concernées ont développé une double stratégie : demander l'asile en France et tenter de passer au Royaume-Uni pendant le temps de la procédure.

Après l'échec des procédures d'expulsion du campement en 2021-2022, les associations se sont penchées sur la sécurisation des conditions de vie, en particulier de l'accès à l'eau. Une fois encore, il a fallu saisir la justice. Le 2 juin 2023, le tribunal administratif de Caen, saisi en référé, a enjoint à la préfecture et à la commune de Ouistreham de créer des points d'eau et des latrines à proximité du campement. Les autorités ont fait appel de cette décision. Le Conseil d'État a confirmé l'ordonnance du tribunal administratif et a enjoint à l'administration de prendre les mesures nécessaires pour faire cesser l'atteinte manifeste à la dignité humaine, liée à l'absence d'accès à l'eau, à l'hygiène et à l'assainissement sur le campement. Les associations ont dû saisir à nouveau le Conseil d'État, en exécution, le 1^{er} décembre 2023, pour que la ville et les services de l'État installent des dispositifs. On parle ici d'un robinet et de trois blocs sanitaires, comprenant des cabines de douche.

À partir de l'hiver 2023, la préfecture a ouvert pour quelques nuitées des places de mise à l'abri à Caen lors des épisodes de grand froid. Les dispositifs de transport pour permettre aux personnes de faire le trajet étaient largement sous-dimensionnés.

Cet hiver, pour la première fois, la préfecture a demandé à la mairie de Ouistreham d'ouvrir un gymnase – une nuit, pendant une tempête.

Actuellement, seule une vingtaine de personnes, toutes soudanaises, se trouvent sur le campement. La moitié d'entre elles bénéficie de la protection internationale, mais sont sans solution d'hébergement. L'autre moitié a déposé une demande d'asile auprès de la Spada (structure de premier accueil des demandeurs d'asile) de Lille.

Il y a quelques semaines, un incendie a détruit une partie du campement. Hier, sept personnes sont passées en Angleterre à bord d'un petit bateau, en partant du Calaisis.

J'en viens à Dieppe. En 2002, après la fermeture du camp de Sangatte, des exilés sont arrivés, qui venaient notamment d'Irak, pour tenter de passer au Royaume-Uni avec le ferry. Petit à petit, des lieux de vie de fortune se sont développés, notamment dans les gobs de la falaise, jusqu'à ce que celles-ci soient murées.

En 2015-2016, de nombreuses tentatives de traversée ont été répertoriées, jusqu'au démantèlement d'un campement et la réalisation de nouveaux travaux de sécurisation du port.

Ces dernières années, les tentatives de traversée par petits bateaux, d'abord observées dans le Calaisis, se font depuis des zones de plus en plus diverses et dispersées. Nous avons documenté les tentatives ayant eu lieu depuis le littoral de Seine-Maritime entre juin 2024 et juin 2025, dans une zone située entre Saint-Valery-en-Caux et Le Tréport.

En 2023, aucune tentative n'avait été enregistrée. Début 2024, nous avons observé des tentatives depuis le terminal transmanche de Dieppe puis par petits bateaux. En 2024, plusieurs centaines de personnes ont tenté de rejoindre le Royaume-Uni depuis cette côte : 324 selon les autorités françaises et 542 d'après notre recueil. Pour l'année 2025, la préfecture compte 660 personnes ayant tenté ou réussi la traversée depuis la Seine-Maritime. Les passagers sont des hommes, des femmes et des enfants majoritairement originaires d'Afghanistan, d'Irak et d'Érythrée. Pendant les premiers mois de 2024, les tentatives se faisaient par le ferry. À partir de novembre, les personnes tentant la traversée ont eu recours à des *taxi boats*, notamment à partir de Valleeuse ; les embarcations longent la côte vers le Nord pour rejoindre une partie plus étroite de la Manche. Ces tentatives sont quasiment invisibles pour les riverains.

Lors des opérations d'interception à terre et de sauvetage en mer, les personnes ont parfois été mises à l'abri dans des bâtiments communaux, comme à Dieppe ou à Criel-sur-Mer. À Varangeville-sur-Mer, quarante-neuf personnes ont été mises à l'abri dans la nuit du 13 au 14 août 2025 ; récemment, la décision y a été prise, dans le cadre du plan communal de sauvegarde (PCS), de mettre à disposition deux malles, l'une remplie de vêtements et l'autre de vivres de première nécessité, vouées à servir en cas d'urgence, si une telle situation venait à se reproduire.

Dès 2021, les autorités ont lancé l'opération Salamandre sur le littoral de Seine-Maritime, pendant du dispositif Poséidon déployé dans le Nord. Dans ce cadre, des patrouilles de militaires réservistes équipés surveillent le littoral. À partir de juillet 2024, des arrêtés préfectoraux ont autorisé le survol de la zone par des drones et des hélicoptères.

Cet hiver, seules des tentatives de passage par le ferry ont été rendues publiques. Il s'agissait de personnes d'origines vietnamienne, iranienne et irakienne, qui étaient cachées dans des véhicules.

Le 8 mars, les sauveteurs de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer) de Dieppe puis du Tréport sont intervenus au large de Pourville-sur-Mer, à côté de Dieppe, pour venir en aide à une embarcation perdue dans le brouillard, sur laquelle se trouvaient vingt-six personnes.

Si quantitativement la situation est de moindre importance que dans le Nord de la France, il nous semble essentiel de ne pas focaliser l'attention et les moyens d'action seulement sur le Calaisais et de mesurer les effets des accords bilatéraux sur toute la bande littorale.

M. Gérard Sadik, responsable national des questions asile de La Cimade. Mon propos sera plus historique et prospectif. Nous parlons des accords du Touquet et donc des relations bilatérales entre les deux plus vieilles démocraties libérales d'Europe, qui ont longtemps été ennemies, avant de signer l'Entente cordiale en 1904.

Les réflexions des intervenantes ont montré que tous les outils du droit ont été mobilisés. Il faudrait aussi citer l'ordonnance du Conseil d'État du 23 novembre 2015, qui a rejeté une requête du ministère de l'intérieur et de la ville de Calais et affirmé qu'il y avait une atteinte à la dignité humaine dans le camp de la Lande. Il faudrait également évoquer l'arrêt Kahn contre France de la CEDH, dans lequel la Cour reconnaît qu'un enfant avait été abandonné dans ce même camp.

Le long du littoral de la Manche, on vit depuis plus de trente ans dans un état de semi-exception. En 2008, la Coordination française pour le droit d'asile (CFDA) a publié un rapport intitulé « La loi des "jungles" ». Ce titre fait référence à la manière dont étaient désignés les campements informels, mais aussi à la façon dont nous sommes confrontés à un état d'exception dans cette région, alors que deux États de droit sont concernés. Cet état d'exception n'est pas global et on assiste à sa « léopardisation », comme l'a décrit Giorgio Agamben dans *Homo sacer*. Les règles de l'État de droit coexistent avec des mécanismes parallèles, sans doute inscrits dans certaines notes, directives et circulaires, élaborées par le ministère de l'intérieur et d'autres ministères. Ces textes prévoyant des règles exceptionnelles ne sont pas communiqués aux associations, depuis plus de trente ans. La commission parlementaire pourra peut-être y avoir accès.

En 2020, en prenant le covid pour prétexte, les distributions alimentaires de plusieurs organisations présentes à Calais ont été interdites. Il a fallu saisir le juge pour confirmer – deux ans plus tard – que c'était illégal.

La population présente dans le Calaisais est composée de réfugiés, qui relèvent à l'évidence de la Convention de Genève. Pourquoi sont-ils traités de cette manière ? La présidente d'Amnesty international a parlé de « chasse ». On parle aussi de « migrants » et ces derniers sont placés dans une vie nue, un peu comme les hommes des bois, au Moyen-Âge, étaient mis au ban de la société. Il nous faut mener une réflexion sur le pourquoi de cette exception.

Les deux pays concernés sont des démocraties libérales, mais ils ont aussi eu des empires coloniaux et ont appliqué des dispositions d'exception dans plusieurs territoires. On peut penser à l'Irlande, à l'invention des camps de concentration lors de la guerre des Boers ou à ce qui s'est passé en Palestine mandataire. À cet égard, je rappelle qu'une partie de la législation d'Israël vient de la législation britannique.

L'actuel Premier ministre britannique, ancien avocat qui représentait les réfugiés, est aujourd'hui prêt à dénoncer la Convention de Genève et la Convention européenne des droits de l'homme, sous la pression du mouvement d'extrême droite de Nigel Farage, qui a manipulé le vote ayant conduit au Brexit en racontant n'importe quoi sur les aides apportées aux demandeurs d'asile.

Il faudrait revenir au droit et prendre conscience qu'il s'agit de la solution. Cela répondrait aussi à la nécessité d'organiser un peu mieux les choses car gouverner, c'est prévoir. Il faut prévoir des capacités d'accueil.

À titre d'exemple, le guichet unique des demandeurs d'asile pourrait être rouvert, ce qui n'est pas ce que souhaite faire le ministère de l'intérieur, qui a supprimé par un arrêté du 26 février une disposition, qu'il avait oubliée, permettant l'accès à l'asile dans l'arrondissement de Calais.

On pourrait aussi organiser des départs volontaires vers des lieux d'accueil dignes, comme cela a été le cas en 2002 et en 2016, notamment avec la création des CAO (centres d'accueil et d'orientation).

Il faudrait par ailleurs instruire les demandes d'asile et appliquer de façon dynamique le règlement Dublin, qui n'est pas une loi d'airain. Il n'est pas très efficace, puisque 90 % des demandeurs d'asile faisant l'objet de la procédure finissent par pouvoir introduire une demande auprès de l'Ofpra (Office français de protection des réfugiés et apatrides). Comme ils sont de nationalité soudanaise, afghane, syrienne, iranienne ou irakienne, le taux d'accord est très élevé.

Il existe aussi de vieilles solutions. En 1959, un accord du Conseil de l'Europe sur la libre circulation des réfugiés leur permettait de se rendre dans les différents États membres s'ils étaient munis de titres de voyage. Le Royaume-Uni n'a pas dénoncé l'accord, mais la France l'a fait en 1986, après l'attentat de la rue de Rennes – on sait aujourd'hui que les Iraniens en étaient responsables.

Nous utilisons toute la puissance du droit, mais nous nous sommes habitués à une situation d'exception. La solution la plus raisonnable consisterait à revenir à une logique d'État de droit.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez tous dit que les accords liant la France et la Grande-Bretagne n'étaient pas satisfaisants. En outre, vous avez des craintes concernant l'eupéanisation des accords. Pourriez-vous nous dire à quoi ressemblerait un accord satisfaisant, en allant plus loin que la simple évocation de voies légales et sûres ?

L'expérimentation de la règle « un pour un » ne permet-elle pas une première mise en place de voies légales et sûres ?

M. Gérard Sadik. L'accord *one-in, one-out* a été qualifié de succédané de Dublin par le rapporteur public. En raison du vide créé par le Brexit, le Royaume-Uni n'a pas d'accord avec l'UE, contrairement à d'autres pays non-membres de l'UE comme la Suisse, la Norvège, l'Islande ou le Liechtenstein. L'Angleterre n'a jamais voulu participer à Schengen ; la république d'Irlande est dans la même situation.

Le règlement européen relatif à la gestion de l'asile et de la migration (AMMR), qui succédera à celui de Dublin, ne sera pas appliqué par l'Irlande. Il intègre un plan de répartition des demandeurs d'asile entre les États. Quand un État arrive au bout de ses capacités, comme l'Italie, l'Espagne ou la Grèce, une relocalisation a lieu. Une expérience a été menée en 2015 pour l'Italie et la Grèce.

Le Royaume-Uni ne participera pas. Même si le pays ne faisait plus partie de l'UE quand la guerre en Ukraine a commencé, il a, d'une certaine manière, appliqué la directive « protection temporaire ». Une répartition relativement naturelle a eu lieu, les Ukrainiens pouvant se déplacer sans visa au sein de l'UE.

La meilleure répartition consisterait à permettre aux personnes de demander l'asile dans le pays de leur choix, idéalement avec des priorités. Telle est du moins la position de notre organisation.

En France, environ 116 000 demandes d'asile ont été déposées en 2025, contre 30 000 – je crois – au Royaume-Uni. En 2003, la proportion était inverse puisque 130 000 demandes avaient été effectuées au Royaume-Uni contre 30 000 en France. S'agissant de la situation du littoral, l'un de ces pays ne joue plus le jeu de sa puissance.

Il doit y avoir une répartition de la solidarité entre États européens. L'effort principal a été consenti par l'Allemagne pendant des années. Aujourd'hui, l'Allemagne, l'Espagne, l'Italie et la France enregistrent l'essentiel des demandes effectuées en Europe. En comparaison, très peu de demandes sont déposées en Grande-Bretagne.

L'Angleterre pourrait rentrer de nouveau dans l'UE, mais elle n'est pas partie pour. Des parties du Royaume-Uni pourraient rejoindre l'Union ; je pense à l'Irlande du Nord, qui pourrait se réunifier avec l'Irlande, et à l'Écosse, qui demandera peut-être l'indépendance. Mais, en l'état, il faudrait un accord du même type que ceux qui nous lient à la Suisse ou à la Norvège. Du temps où le règlement Dublin s'appliquait, le taux de réponses favorables aux demandes de saisine des autres États était très faible : les Britanniques ne jouaient déjà pas le jeu quand ils étaient encore dans l'Union européenne.

Mme Diane Fogelman. Des accords satisfaisants nécessiteraient un changement de paradigme. Dans l'externalisation des politiques migratoires, l'aspect répressif est central, alors qu'il faudrait garantir la primauté des droits humains des personnes exilées. Il s'agirait d'un changement de logique.

Le devoir de diligence devrait pouvoir s'exercer. Avant de mettre en œuvre des mesures, les États devraient s'assurer d'identifier les risques encourus pour les droits humains et d'y remédier. À cet égard, des consultations avec la société civile pourraient avoir lieu en amont.

Il faudrait également déployer des mécanismes transparents de responsabilisation, notamment en publiant des documents sur les conséquences des actions menées sur les droits humains, afin de permettre une surveillance publique de l'externalisation des politiques migratoires. Cette commission d'enquête y participera, ce qui est bienvenu.

Il faudrait augmenter les financements destinés à la protection des personnes exilées, ce qui représenterait aussi un changement de paradigme par rapport à la manière dont les financements sont actuellement répartis.

Il faudrait développer largement de nouvelles manières sûres et régulières d'accéder au pays de destination, comme le regroupement familial et l'octroi de visas humanitaires, étudiant ou pour le travail.

Toutes ces solutions rendraient les accords plus satisfaisants. Il est regrettable de constater qu'à l'heure actuelle, proposer de protéger les droits humains paraît innovant.

Mme Marie-Charlotte Fabié. Après avoir attendu pendant cinq ans un accord proposant des voies légales, nous avons accueilli le « un pour un » positivement, avant de comprendre, à la lecture, qu'il n'ouvre pas de voie légale.

D'abord, il exclut les MNA en droit et les mineurs accompagnants en pratique.

Ensuite, pour qu'il y ait voie légale, il faut des conditions fermes et précises et un droit plein. Dans cet accord, les conditions d'admission vers le Royaume-Uni sont renvoyées à des annexes des règles britanniques et elles sont extrêmement aléatoires. Il existe des fenêtres pour faire une demande ainsi qu'une possibilité de loterie. Il ne s'agit pas d'une voie légale à proprement parler.

Enfin, ce n'est une voie légale autonome, comme le souhaitait la société civile. Quand on lit le préambule, il apparaît que l'admission vers le Royaume-Uni constitue seulement la contrepartie du renvoi en France. Pour qu'il y ait voie légale, il faut décorrélérer l'admission et la réadmission.

La société civile souhaite réintroduire la réunification familiale en tant que voie légale effective, avec des mécanismes bilatéraux ou européens, et consacrer un droit pour les MNA. Entre 2016 et 2020, l'amendement Dubs a fait consensus.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans le cadre de nos auditions, une européenisation des accords du Touquet a souvent été évoquée. J'ai cru comprendre, au moins dans les prises de parole des représentantes d'Amnesty international, que de fortes réserves existent à ce sujet. Pourriez-vous développer vos arguments en la matière ?

S'agissant des MNA, pourriez-vous revenir sur les difficultés rencontrées dans les processus de prise en charge ? Quelles différences observez-vous entre ce qui se passe aujourd'hui et ce qui se passait quand l'amendement Dubs s'appliquait ?

Avez-vous déjà tenté d'estimer les moyens que les associations déploient dans les territoires concernés par les accords du Touquet ? On le demande à l'État, mais il serait important que les associations puissent aussi répondre à cette question.

Mme Diane Fogelman. En ce qui concerne l'européanisation, nos réserves sont basées sur les constats de dysfonctionnements dans l'application de l'accord franco-britannique. Si l'Union européenne était amenée à conclure un accord avec le Royaume-Uni, les leçons de ces dysfonctionnements ne seraient pas nécessairement tirées et ceux-ci pourraient s'amplifier. Il ne s'agit que d'inquiétudes car nous n'avons que peu d'informations sur les négociations.

En revanche, nous savons – c'est documenté – que l'Union européenne a conclu des accords d'externalisation avec certains pays, comme la Turquie, et que ces accords ont été largement dénoncés, notamment parce que les pays tiers ne respectent pas nécessairement les standards en matière de droits humains. De plus, en concluant ces accords, l'UE se rend dépendante de ces pays, sur les plans diplomatique et financier. Les premières victimes en sont les personnes exilées.

Notre inquiétude réside dans le manque de garanties, pour les personnes exilées, que la généralisation à l'échelle européenne palliera les dysfonctionnements actuels et leurs impacts sur les droits humains.

Notre inquiétude vient aussi de ce que la société civile ne semble pas impliquée dans les négociations en cours. Or il s'agit d'une demande de longue date. L'associer permettrait notamment de déployer des garanties.

L'Union européenne a conclu des accords avec la Tunisie, la Turquie et la Libye ; à ce titre, elle s'est rendue complice de violations des droits humains.

Enfin, le pacte sur la migration et l'asile, qui entrera en vigueur en juin, a été largement décrié par la société civile ; *a priori*, il fera de l'Europe une forteresse.

L'eupéanisation soulève aussi la question de l'avenir de cet arsenal législatif. Un règlement retour, voté récemment par le Parlement européen, va sans doute le compléter, or celui-ci est très questionnable – nous dénonçons son impact sur les droits humains.

Les politiques migratoires de l'Union européenne semblent de plus en plus répressives. Comme nos collègues de la Cimade l'ont mentionné, certains États membres dénoncent la Convention européenne des droits humains.

Mis bout à bout, tous ces éléments tendent à montrer que l'eupéanisation ne serait pas de bon augure, en tout cas pour le respect des droits humains à la frontière.

Mme Marie-Charlotte Fabié. Avons-nous observé un changement dans les possibilités d'accès pour les mineurs non accompagnés en danger qui errent dans le Pas-de-Calais ? Oui, c'est certain.

La Croix-Rouge, Utopia 56, Safe Passage, PSM (Plateforme de Soutien aux Migrants) et ECPAT ont publié un rapport consacré à la protection des enfants non accompagnés à la frontière britannique. Ils recommandent en premier lieu d'ouvrir des voies légales pour les MNA. En effet, expliquent-ils, le problème dans le Nord et le Pas-de-Calais vient de ce qu'on oppose la protection au projet migratoire. Combiner les deux approches – protéger les jeunes puis réfléchir aux options possibles – permet de les sortir de la rue. Nous l'avons découvert avec l'émergence des voies légales ; avant, le système ne permettait pas de décorréliser protection et projet migratoire.

En 2016, lorsqu'un mineur souhaitait rejoindre le Royaume-Uni, il était indiqué que la demande d'asile ne pouvait se faire que si le mineur était protégé, alors qu'une demande d'asile n'est pas soumise à la condition de protection. Cela avait entraîné des délais pour l'asile et la réunification familiale. Si on demande à un jeune dans la rue s'il veut se stabiliser en France, il répond non, parce que la question est complexe. Il n'est pas possible de soumettre la protection à l'affirmation ferme d'une volonté de se stabiliser de manière continue en France. Il faut tendre vers une proactivité et un nouveau processus pour parvenir à capter ce public en détresse.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'insiste sur la question des moyens. Les départs se déplacent. Comme les moyens de l'État sont largement consacrés au domaine sécuritaire, les associations doivent assurer un travail humanitaire de plus en plus important, alors qu'elles agissent bien souvent sans financement de l'État. Ce désengagement a des répercussions concrètes sur les exilés mais aussi sur votre travail. C'est pourquoi la question de l'évolution des moyens déployés par les associations est pertinente. Si vous ne pouvez pas y répondre maintenant, pourrez-vous nous faire parvenir des informations à ce sujet avant la fin de nos travaux ?

M. Gérard Sadik. Il est difficile de quantifier les moyens car nos activités impliquent notamment l'action de bénévoles. Nous pourrions utiliser la règle qui s'applique dans la comptabilité nationale et compter en équivalents temps plein (ETP), mais ce n'est pas la seule question. De manière volontaire, l'État n'assure pas ses missions. Il est difficile de quantifier les prestations fournies en nature par les associations, en matière d'hébergement solidaire par exemple. Nous essaierons néanmoins de vous fournir une réponse.

M. Marc de Fleurian (RN). Monsieur le président, l'action de Frontex a été évoquée ; il serait intéressant d'auditionner ses responsables, actuels ou passés. C'est peut-être déjà prévu mais comme nous n'avons pas accès aux éléments...

M. le président Sébastien Huyghe. C'est prévu.

M. Marc de Fleurian (RN). M. Fabrice Leggeri sera-t-il entendu ?

M. le président Sébastien Huyghe. Nous en discuterons. Merci de poser vos questions.

M. Marc de Fleurian (RN). Madame Fabié, quels étaient l'âge moyen et l'âge médian des mineurs que vous avez accompagnés ?

Vous défendez tous une position politique – ce n'est pas un reproche ; vous proposez un changement en faveur d'une politique de l'accueil, au niveau national et local. Lors des élections municipales de dimanche dernier, la force politique qui soutient également cette solution à Calais a vu son score divisé par cinq par rapport à 2020. Avec 5 % des suffrages exprimés, elle a fait l'objet d'un rejet massif et sera à peine représentée au conseil municipal. Qu'en pensez-vous ?

M. le président Sébastien Huyghe. C'était une question ?

M. Marc de Fleurian (RN). Oui, car il y a là un décalage.

M. le président Sébastien Huyghe. On est assez loin du sujet de cette table ronde.

Mme Anne Savinel-Barras. Il s'agit d'un sujet important. Nous dénonçons depuis longtemps la saturation de l'espace médiatique par une stigmatisation des personnes migrantes, qui seraient responsables de tous les maux de la France. Cette banalisation de la stigmatisation de ces personnes s'ajoute à la banalisation des violences perpétrées à l'encontre des personnes qui les aident et les accompagnent, aux *fake news* et à la montée en puissance de toute information les visant, notamment quand il arrive un malheur en France, si regrettable soit-il : celui-ci est alors traité – on peut s'en étonner – comme s'il fallait qu'une personne migrante, si possible faisant l'objet d'une OQTF (obligation de quitter le territoire français), en soit responsable. Tout cela fabrique une atmosphère très délétère et les politiques, en général, portent là une responsabilité importante. En effet, il est facile d'imaginer que ces personnes sont à l'origine de tous nos maux – l'immigration serait un cheval de Troie et la combattre nous permettrait de tout résoudre.

On peut regretter que les populations des régions concernées adoptent ce discours de rejet. Cependant, nous les avons interrogées à Calais, où nous avons monté une campagne d'interpellation des habitants en 2019 et 2021, pour nous faire une idée de leur ressenti par rapport aux personnes migrantes présentes dans la ville. Nous avons été surpris par les résultats. Ce qu'ils rejetaient, c'était la situation. Celle-ci peut être difficile pour les habitants d'une ville qui voient des campements partout et ne comprennent pas pourquoi on ne trouve pas de solution pour les personnes migrantes. La colère était davantage dirigée contre l'État, qui ne faisait rien, que contre ces personnes. Les habitants expliquaient qu'ils leur offraient parfois un verre d'eau ou chargeaient leur téléphone chez eux. Ils demandaient pourquoi rien n'était fait et disaient en avoir marre de la situation qui, pour certains, impactait leur quotidien, et que la détresse des personnes concernées leur faisait « mal au cœur ».

Il n'est pas très joyeux d'habiter une ville entourée de grillages et de barbelés. J'ai des frissons à chaque fois que j'entre dans Calais, qui est tout sauf accueillante. D'immenses blocs de pierre sont posés sur tous les ponts et il n'y a plus un endroit pour s'asseoir tranquillement.

Comment voulez-vous que les gens n'écoutent pas ceux qui leur promettent que ce problème sera réglé d'un coup de baguette magique, en empêchant toutes ces personnes d'entrer sur notre territoire ?

M. Gérard Sadik. L'un des sujets du concours externe de l'Institut national du service public (INSP) était : « La nature démocratique de l'État le rend-elle impuissant ? ». Il s'agit d'un vrai débat.

Depuis plus de trente ans, nous appliquons une politique d'exception, suivant une logique répressive qui entraîne l'usage de larges moyens policiers et militaires. Or cela ne marche pas, mais a pour conséquence de réduire l'hospitalité légendaire des Calaisiens, que la politique menée depuis plus de trente ans a conduits à l'exaspération.

D'autres politiques sont possibles. Des gouvernements de droite comme de gauche en ont mené. En 2002, l'évacuation de Sangatte, qui était une opération dite exceptionnelle, a conduit à la prise en charge d'un certain nombre de personnes par les Britanniques et les Français, et à l'hébergement dans des lieux dignes. En 2016, l'évacuation du campement de la Lande, qui a en partie résulté de politiques d'État de tolérance, a permis aux personnes concernées d'être prises en charge dans des CAO un peu partout en France. De plus, l'exécution du règlement Dublin a été suspendue par une circulaire et la plupart des gens évacués vivent désormais en France, certains ayant été naturalisés après avoir obtenu le statut de réfugié.

Gouverner, c'est prévoir. Or il n'y a plus de prévisions et nous sommes dans un état d'urgence général. En raison de la léopardisation de l'état d'exception, on finit par trouver normal qu'on débusque des gens, qu'on lacère des tentes et des bateaux et qu'on ait presque recours à des opérations militaires.

Pourtant, des politiques peuvent être mises en place, qui font aussi de l'ordre. Cela suppose un consensus politique mais pas d'exploitation. Quand Laurent Wauquiez a dit en 2016 que l'ouverture des CAO allait provoquer le développement de plein de jungles, c'était démagogique. Une voie raisonnable et consensuelle existe pour apporter une solution humaine et organisée à une situation qui dure depuis plus de trente ans et que la politique policière et militaire des gouvernements britannique et français n'a pas résolue.

M. le président Sébastien Huyghe. Cette commission vise justement à faire un point sur cette situation qui ne convient à personne. Il s'agit d'émettre des propositions pour la faire évoluer, puisque personne n'a de baguette magique et que la situation ne deviendra pas idéale du jour au lendemain.

Mme Claudia Charles. Ce n'est un secret pour personne : les associations plaident pour une autre politique. Au-delà, nous travaillons pour défendre les droits, et le droit. Je ne suis pas sûre que les gens qui s'expriment dans les urnes votent aussi pour le démantèlement de l'État de droit et des droits, d'autant que nous parlons ici de droits fondamentaux, prévus par les textes internationaux, depuis très longtemps – c'est pour ça que nous nous battons. Je ne sais pas si les résultats des élections signifient qu'il faut arrêter de lutter pour le droit et par le droit.

Mme Stella Dupont (NI). Députée de Maine-et-Loire, je m'intéresse au sujet depuis longtemps. Je me suis déplacée à de nombreuses reprises dans le secteur et j'ai été rapporteure spéciale de la mission « Immigration, asile et intégration ».

Je n'ai pas entendu les intervenants dire qu'il s'agissait d'accueillir la terre entière dans cette région ; il ne faut pas caricaturer les propos des uns et des autres. Il s'agit de veiller à respecter les droits internationaux et nationaux en vigueur.

Le président l'a souligné : personne ne se satisfait de la situation. Il n'existe pas de solution simpliste. Nous avons tous la légitimité pour nous demander s'il y a un intérêt à aller plus loin encore dans la politique de dissuasion et si les politiques menées sont efficaces. Le paysage de Calais et la difficulté à s'asseoir dans la ville constituent une réalité frappante, qui impacte les Calaisiens au quotidien.

Nous pouvons également tenter de recommander des solutions alternatives. J'en mentionnerai une. En période hivernale, l'État offre des solutions d'hébergement à proximité du littoral qui fonctionnent et s'appuient sur des moyens solides pour respecter les droits et maîtriser les regroupements. Il peut s'agir d'une piste pour améliorer la situation d'extrême précarité des exilés.

Madame Charles, pourriez-vous nous transmettre le texte de votre intervention, qui était très technique et juridique ?

Vous appartenez tous à des associations présentes depuis longtemps sur le territoire. Vous constatez toujours plus de contraintes et de difficultés d'accès, notamment dues à l'absence de voies légales, en particulier pour les mineurs. À cet égard, nous n'avons pas évoqué la situation spécifique des femmes. Pourriez-vous faire une synthèse des évolutions observées, récentes notamment ?

Mme Anne Savinel-Barras. La succession des accords a durci la situation et l'accumulation des lois, qui crée un millefeuille législatif, n'a rien facilité et tout compliqué. J'habite cette région, pas loin de l'autoroute A26. Les situations que nous rencontrons sont de plus en plus terrifiantes car les gens sont bousculés de droite et de gauche, contraints à une errance permanente, empêchés de partir, de rester, de se poser la nuit, de chercher à manger. Ces personnes ont connu des traumatismes dans leur pays d'origine, sur leur parcours migratoire et en France. Elles sont en proie à des souffrances morales terribles, et tous les professionnels de santé qui tentent d'en prendre soin sont alarmistes : leur santé morale est très altérée.

Vous avez évoqué les femmes. Il y a quelques années, quand il y avait des camps, des mécanismes existaient qui permettaient de regrouper les personnes migrantes dans des endroits où les professionnels de santé pouvaient se rendre, notamment auprès des femmes. Ils pouvaient suivre les grossesses, désirées ou non, et les naissances, puis apporter les soins nécessaires aux enfants. Les personnes migrantes sont maintenant éparpillées et forcées de bouger en permanence, ce qui complique le travail des associations de terrain et des professionnels de santé. La situation s'est considérablement aggravée.

Amnesty international n'est pas une association de terrain qui vient directement en aide aux personnes concernées. Quand nous portons un regard sur le tissu associatif dans la région, nous constatons une très nette dégradation des conditions d'exercice. Les bénévoles, qui prennent sur leur temps personnel, expliquent de plus en plus qu'ils rencontrent d'énormes difficultés à répondre aux besoins urgents des personnes. Trouver un abri pour une femme et son bébé à vingt heures est désormais impossible, ce qui est dramatique pour tout le monde –

les bénévoles aussi, qui le vivent au quotidien, en subissent les répercussions. Les associations disent avoir besoin de travailler pour consolider les forces vives qui les composent, pour ne pas succomber au découragement. J'en profite pour saluer le courage de toutes ces personnes qui, dans des conditions dramatiques, continuent et tiennent bon.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie pour vos interventions. Si vous avez des éléments à ajouter, n'hésitez pas à les envoyer à Mme la rapporteure sous forme écrite.

*

* *

13. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : France Terre d'Asile : Mme Maëlle Léna, directrice du plaidoyer de l'International et de la vie associative, et M. Timothée Maurice, directeur départemental du Pas-de-Calais au sein de la direction de protection des mineurs isolés à France terre d'asile ; Afeji Hauts-de-France : M. Karim Louzani, Directeur Général, et Mme Kareen Monnier, directrice générale adjointe ; Audasse : M. Tony Grenier, directeur général, et M. Dominique Brivet, directeur du pôle asile ; La Vie Active : M. Guillaume Alexandre, Directeur Général, et Mme Odile Tytgat, directrice du dispositif humanitaire de Calais ; Coallia : M. Emmanuel Brasseur, directeur des métiers (19 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Cette table-ronde réunit les représentants de plusieurs associations impliquées dans le suivi de la situation des personnes migrantes à Calais, dans le Calaisis et au-delà. Ces organisations de terrain ont la particularité d'être mandatées par les pouvoirs publics pour intervenir de diverses manières auprès de ces populations.

Nos échanges nous permettront, grâce à votre retour d'expérience et aux informations que vous nous fournirez, de mieux évaluer les conséquences concrètes de la situation migratoire résultant des différents accords franco-britanniques. Vous aurez l'occasion de présenter en détail vos différentes structures.

Mme la rapporteure est demandeuse d'éléments précis concernant vos modalités d'intervention, notamment les moyens matériels et humains que vous consacrez à vos missions et les montants contractualisés avec les pouvoirs publics.

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

(Mme Maëlle Léna, M. Timothée Maurice, M. Karim Louzani, Mme Kareen Monnier, M. Tony Grenier, M. Dominique Brivet, M. Guillaume Alexandre, Mme Odile Tytgat et M. Emmanuel Brasseur prêtent successivement serment.)

Mme Maëlle Léna, directrice du plaidoyer, de l'international et de la vie associative à France Terre d'Asile. L'association France Terre d'Asile a plus de 50 ans ; elle intervient dans trois domaines. D'abord, nous suivons toutes les étapes du parcours des demandeurs d'asile : l'accueil, l'hébergement, puis l'intégration des personnes qui ont été reconnues comme réfugiées. Ensuite, nous accompagnons les mineurs non accompagnés (MNA) de leur accueil à leur prise en charge, en passant par l'évaluation de la minorité. Enfin, nous intervenons dans les centres de rétention administrative (CRA) pour permettre l'accès au droit des personnes retenues. Nous sommes présents sur quasiment l'ensemble du territoire hexagonal.

M. Timothée Maurice, directeur départemental du Pas-de-Calais à France Terre d'Asile. Dans les Hauts-de-France, à Calais, France Terre d'Asile est missionnée par l'État pour mener à bien des opérations de maraude et de repérage de mineurs, d'information juridique et d'accompagnement vers des dispositifs d'urgence. Nous sommes également missionnés par le conseil départemental pour procéder à des évaluations de minorité, mettre à l'abri les mineurs et les orienter vers des dispositifs de stabilisation.

L'État nous octroie une dotation qui nous permet de financer huit équivalents temps plein (ETP) et des moyens logistiques. La dotation globale de l'aide sociale à l'enfance (ASE) correspond à environ 28 ETP.

Nous sommes présents sur place depuis une douzaine d'années. En 2025, nous avons mis 2 500 jeunes à l'abri, ce qui correspond à 20 000 nuitées environ. Nous avons réalisé 500 évaluations de minorité : les deux tiers des personnes évaluées ont été reconnues comme majeures ; le tiers restant a été orienté vers des associations.

Sur le terrain, la cohésion interassociative est plutôt saine, avec parfois des points d'achoppement, qui ne sont pas insurmontables. Nous connaissons des pics d'activité quand il fait mauvais, quand les conditions de traversée ne sont pas bonnes et quand les migrants affluent massivement dans un endroit particulier. Nous sommes parfois confrontés à un manque de places pour mettre à l'abri toute personne se déclarant mineure. En ce moment, les conditions météo ne poussent pas les jeunes à demander une mise à l'abri et les parcours sont fluides, mais il arrive que nous nous retrouvions bloqués pour les accueillir.

Notre équipe de maraudeurs connaît bien le terrain et donne aux migrants des informations sur leurs droits, qui sont plutôt écoutées. Grâce à notre présence permanente, sept jours sur sept, les relations avec les groupes de migrants se passent plutôt bien.

Mme Maëlle Léna. Notre activité, dans cette zone, se concentre sur l'identification et la protection des mineurs.

Une analyse systémique de la situation montre que les dispositifs mis en place ne peuvent que pallier une situation globale qui reste bloquée en raison de la nature même des accords passés entre la France et le Royaume-Uni, reposant sur la dissuasion. Les autorités françaises et britanniques semblent craindre la création d'un appel d'air, qui n'est pourtant étayé par aucune étude scientifique disponible. Des conditions d'accueil plus favorables en France et des voies légales d'accès au Royaume-Uni encourageraient l'émigration vers ces deux pays.

Or en interrogeant les personnes souhaitant rejoindre le territoire britannique, nous comprenons que les raisons les poussant à fuir leur pays d'origine pour cette destination sont très variées : la connaissance de la langue, la présence familiale – le regroupement familial est un enjeu crucial pour les mineurs –, mais aussi la présence d'une communauté déjà bien implantée, de nature à faciliter leur intégration.

Les politiques migratoires menées par le Royaume-Uni, mais aussi par la France en raison de la délégation de compétences que constituent le traité du Touquet et les accords subséquents, sont dans une impasse. Elles reposent sur cette théorie infondée de l'appel d'air et vont droit dans le mur. Au cours des années, nous avons observé un décalage entre d'une part, les politiques publiques instaurées, et d'autre part, les risques pris par les migrants et les moyens déployés par les passeurs pour s'adapter aux difficultés d'accès au territoire britannique. Une fois devenus impossibles, les passages par le train ou la route ont laissé place aux départs depuis la France dans de petites embarcations ; de plus en plus, ces départs ont lieu depuis la Belgique.

C'est une fuite en avant : les personnes ne sont pas dissuadées de partir, n'étant pas incitées à rester par des conditions qui seraient plus favorables, et elles sont contraintes d'utiliser des moyens de plus en plus dangereux pour atteindre leur objectif.

Sur le terrain, l'enjeu consiste à nous adapter aux flux et à prendre en compte les besoins réels des personnes. Nous n'intervenons qu'après des mineurs et des mesures sont mises en place, mais nous faisons face à un problème de dimensionnement pour répondre aux besoins. Mes collègues s'exprimeront sur la situation des adultes et des familles.

M. Timothée Maurice. Nous constatons une tendance à la criminalisation du passage vers le Royaume-Uni ; les jeunes ont de plus en plus de facilité à se tourner vers des voies de passage illégales, proposées par des passeurs toujours plus nombreux, plutôt que vers des voies légales. Lors des maraudes, notamment, nous sommes parfois confrontés à des obstacles liés aux passeurs.

M. Karim Louzani, directeur général de l'Afeji Hauts-de-France. L'Afeji a plus de 60 ans d'existence. Cette association a plusieurs objectifs – l'accueil, l'hébergement, l'accompagnement et l'action éducative – visant différents publics – en détresse sociale, en perte d'autonomie, déficients et souffrant de troubles mentaux, etc. Chaque année, nous accompagnons près de 25 000 personnes dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais et effectuons un peu plus de 10 000 mises à l'abri. Les activités de l'Afeji se déclinent en six grandes filières : les personnes âgées, l'insertion, les adultes en situation de handicap, l'emploi adapté, la protection de l'enfance et l'accueil thérapeutique des enfants.

S'agissant des personnes migrantes, nous gérons un dispositif de maraude à Loon-Plage et à Gravelines, dans le département du Nord, ainsi qu'un dispositif en lien avec les services de l'État pour venir en aide aux naufragés. Nous avons créé une nouvelle maraude pour les MNA au mois de décembre, à la suite d'une décision du Conseil d'État. Toujours en décembre dernier, nous avons également créé un accès aux douches et une distribution de poches d'eau. Enfin, nous gérons un CAES (centre d'accueil et d'examen des situations) dans plusieurs endroits du département du Nord.

Mme Karen Monnier, directrice générale adjointe de l'Afeji Hauts-de-France. Nous intervenons depuis 2016 sur le territoire dunkerquois, avec tout d'abord la gestion du camp de la Linière, puis celle de la maraude sociale depuis 2018. Les maraudeurs sont présents du lundi au vendredi sur la zone du campement et sur ce que nous appelons la plaine associative. La région de Dunkerque présente une particularité : à la différence du Calais, les campements s'étalent sur une large étendue autour de la plaine associative, qui est le point de rassemblement.

Nous intervenons peu à l'intérieur des campements eux-mêmes, mais suivons un tracé qui les longe. À la demande des services de l'État, pour des raisons de sécurité, nos interventions dans la plaine associative se déroulent uniquement en présence des forces de l'ordre. Les conditions de sécurité dans le Dunkerquois sont assez particulières ; les moments de tension et les tirs ne sont pas rares.

Les maraudeurs sont présents chaque jour pour gérer le dispositif de mise à l'abri, qui compte un bus et un point de rassemblement. Ils recensent les personnes intéressées, remplissent avec elles un questionnaire, les font monter dans les bus et gèrent les relations avec les services de l'État. En cas d'affluence, nous sollicitons la sous-préfecture pour mettre à disposition un autre bus. Globalement, tout se passe de manière satisfaisante.

Au début, les relations avec les autres associations présentes sur la plaine associative ont pu être un peu tendues et compliquées, mais nous sommes désormais bien identifiés et ça se passe plutôt bien. Nos professionnels sont formés, très engagés sur le terrain et adorent leur travail ; ils connaissent bien ces publics et ont acquis une légitimité au fil des années. Nous

faisons des reportings quotidiens aux services de l'État détaillant le déroulement des événements, les populations rencontrées et les éventuels problèmes.

Début janvier 2025, nous avons mis en place le dispositif naufrage, géré par les services de l'État et piloté par la protection civile, visant notamment à gérer les mises à l'abri et à informer les personnes concernées. En décembre dernier, nous avons créé une maraude spécifique pour les MNA, cofinancée par le département du Nord et l'État ; nous avons recruté 3 ETP dédiés, des professionnels qui connaissent ces publics et leur prise en charge. Ils font le lien avec le pôle MNA du département du Nord pour essayer de les mettre à l'abri dans les dispositifs *ad hoc*.

Le matin, les maraudeurs installent une tente sur la plaine associative ; ils portent des gilets spécifiques permettant aux MNA de les identifier. Autant que possible, nous accueillons ces derniers dans un endroit à l'abri des regards, notamment des passeurs qui cherchent à les dissuader de venir nous voir – leur mise à l'abri ne sert pas leurs intérêts. L'après-midi, la maraude est mobile pour aller à la rencontre des MNA suivant un tracé validé avec les services de police : on part dans le campement avant de remonter jusqu'au supermarché Auchan, une zone où se trouvent de nombreux mineurs.

Depuis le 29 décembre 2025, nous gérons le dispositif d'accès aux douches qui a été créé, pour lequel nous avons recruté 8 ETP. Nous mettons à disposition des occupants du campement les douches des gymnases situés à proximité : un pour les femmes et les enfants, un autre pour les hommes isolés. Depuis la plaine associative, des camions effectuent des rotations toutes les dix minutes pour emmener les migrants sur place ; là, nous leur fournissons des kits d'hygiène, ils prennent leur douche avant d'être ramenés au campement. La première rotation démarre à 9 h 45 et la dernière revient au campement à 15 h 30. Nous sommes calibrés pour assurer 1 500 douches par semaine ; en janvier, environ 1 700 douches ont été prises, 188 par des femmes et 1 500 par des hommes isolés ; en février, 2 232 douches ont été prises par des hommes isolés et 388 par des femmes et des enfants. Nous profitons de ces rotations pour distribuer les gourdes fournies par la société des eaux du Dunkerquois : il s'agit de poches en plastique d'une contenance de 10 litres, qui durent à peu près deux semaines.

En moyenne, nous procédons à 9 000 mises à l'abri par an. Depuis le démarrage du dispositif pour les MNA, entre 70 et 75 ont été concernés – une minorité, car peu d'entre eux souhaitent être mis à l'abri. Nous avons beau essayer de les convaincre, ils préfèrent attendre sur place que les conditions soient favorables pour essayer de passer.

La coopération avec les associations s'est vraiment améliorée. Les problèmes sécuritaires sont prégnants, notamment lors des périodes de forte tension. Le site s'étend sur plusieurs kilomètres carrés, mais le nombre de migrants peut atteindre 3 000, ce qui n'est pas simple pour nos équipes.

La coopération avec les services de l'État se passe très bien et, indéniablement, les mesures instaurées en décembre dernier ont considérablement amélioré les conditions de vie dans le campement. La question des déchets reste problématique ; des bennes ont été ajoutées et des toilettes ont été installées, mais le papier toilette que nous fournissons n'est guère utilisé. Les déchets s'accumulent partout, parfois sous forme de montagnes ; c'est un vrai problème.

Les accords du Touquet ont contribué à renforcer les contrôles, dans le but de limiter le nombre de passages vers l'Angleterre. Il en a résulté une plus grande concentration de personnes dans les campements et une plus grande mise en danger, les migrants ayant recours à des embarcations de plus en plus précaires. L'application de ces accords n'a donc pas amélioré la situation : ces gens vivent dans des conditions dégradées, même si elles s'améliorent, et se

mettent en danger pour passer à tout prix. Sur place, les passeurs sont très présents, ils écoutent et regardent. C'était particulièrement impressionnant lors de la mise en place des nouveaux dispositifs au mois de décembre : nous étions véritablement épiés. Les gourdes – de petites poches en plastique avec un bouchon plat – font déjà l'objet d'un trafic lancé par les passeurs : ils volent dans les stocks et les revendent, alors que nous les distribuons gratuitement. Nous devons jongler avec ces différents éléments.

Nous regrettons le manque de coordination dans la gestion des dispositifs dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais : il y a trop peu d'échanges et de concertation. En décembre dernier, lors de la création des différents dispositifs, nous avons eu l'occasion de rencontrer nos collègues du Pas-de-Calais, mais nous gagnerions à rencontrer plus régulièrement les représentants de l'État, notamment pour harmoniser l'organisation générale dans nos deux territoires, distants de seulement 30 kilomètres : à Calais, la distribution des repas est financée par les services de l'État, alors qu'elle est gérée par les associations dans le Dunkerquois, sans financement public.

M. Karim Louzani. Nous avons mis à l'abri plus de 9 000 personnes en CAES ou en CIAS (centre intercommunal d'action sociale). Beaucoup acceptent d'y aller quelques jours, le temps de se reposer un peu, de manger et de se retaper, avant de retourner sur le terrain pour tenter de passer : l'unique objectif de tous ceux qui sont sur notre littoral est bien de se rendre en Angleterre.

La situation est fluctuante : parfois, les traversées sont nombreuses. Ainsi, au cours d'un week-end de trois ou quatre jours, on a dénombré 800 passages réussis ; le camp s'est vidé, puis en quelques jours, il s'est rempli à nouveau pour accueillir jusqu'à 3 000 personnes. Les tentatives de rallier l'Angleterre sont permanentes. La frontière est en France et non au Royaume-Uni ; le stationnement est donc très important sur le littoral. Tant qu'elles n'ont pas réussi à traverser, nous voyons régulièrement les mêmes personnes. Leur situation est très compliquée, mais leur objectif ne change pas : elles veulent se rendre en Angleterre.

M. Tony Grenier, directeur général d'Audasse. Notre association agit auprès des personnes les plus fragiles dans tout le département du Pas-de-Calais. Nous intervenons dans différents secteurs : la protection de l'enfance, le logement et l'hébergement, notamment des SDF, ainsi que l'accompagnement des migrants en Huda (hébergements d'urgence pour demandeurs d'asile), en Cada (centres d'accueil pour demandeurs d'asile), en CPH (centres provisoires d'hébergement) et en maisons d'enfants à caractère social pour les MNA. Dans le Calaisais, nous organisons depuis treize ans des maraudes, en parfaite coordination avec les autres associations.

Notre engagement repose sur l'idée que la dignité humaine doit rester la première boussole de notre action, même dans des situations aussi difficiles que celles que nous rencontrons à Calais. Depuis de nombreuses années, nous sommes présents sur le terrain aux côtés des services de l'État pour répondre aux besoins sociaux et logistiques. Nos équipes sont présentes chaque jour auprès des personnes confrontées à une instabilité permanente, à la précarité et à une profonde incertitude quant à leur avenir.

Les missions qui nous sont confiées par l'État s'inscrivent dans le cadre juridique strict d'une convention-cadre et de conventions de subvention ; elles portent sur l'information, l'orientation et l'accompagnement au transport, dans le cadre de l'organisation opérationnelle des interventions publiques. Elles prennent la forme de maraudes d'information : du lundi au vendredi, l'équipe va à la rencontre des populations migrantes sur leurs lieux de vie et dans l'espace public pour leur apporter des informations sur l'hébergement, la santé, l'alimentation,

l'hygiène et le droit d'asile. Nous les orientons vers d'autres associations qui prennent le relais, s'agissant notamment des MNA et des distributions alimentaires.

Nous organisons les transports vers les quatre CAES du département, du lundi au vendredi. Nous assurons également une mission d'interprétariat lors de l'intervention des forces de l'ordre. Nous prenons en charge, auprès de la sécurité civile, les migrants naufragés que nous acheminons dans des lieux dédiés, pour une mise à l'abri ; ce dispositif est mobilisable sept jours sur sept. Enfin, à la demande de la préfecture, nous sommes chargés de la mise à l'abri de la population migrante dans un espace dédié lorsque les conditions climatiques extrêmes ou un contexte particulier le nécessitent.

M. Dominique Brivet, directeur du pôle asile d'Audasse. Notre travail repose sur une équipe de dix intervenants sociaux et d'une cheffe de service. Certains de nos intervenants sociaux sont issus de parcours migratoires, dont ils connaissent les difficultés ; ils parlent une dizaine de langues et de dialectes. Cette proximité humaine, culturelle et linguistique nous permet d'avoir un contact rapproché avec les populations de migrants présentes dans le Calaisis.

Nous avons plus de treize années d'expérience : certains membres de nos équipes sont présents depuis le démantèlement du camp de la Lande et ont suivi les évolutions dans le Calaisis ; nous avons ainsi une bonne idée de la manière dont les choses se sont réorganisées et des difficultés que rencontrent les migrants sur le terrain.

La volonté de supprimer tout point de fixation a compliqué notre manière de répondre aux besoins : il faut sans cesse aller au-devant des migrants et trouver les nouveaux camps, ce qui ne nous permet pas toujours d'évoluer dans un climat de confiance. Lorsque nous allons au-devant d'eux, les migrants craignent que nous révélions leur position, que nous les dénoncions ou que notre action soit instrumentalisée. Ces craintes sont très palpables pour les équipes, qui doivent continuellement trouver le bon équilibre entre l'appui aux missions mandatées par l'État et la réponse aux besoins réels des populations, afin de les assurer de notre soutien et de notre compréhension. Cet important travail de reconstruction d'un lien de confiance est très bien réalisé par nos équipes.

Nos relations avec les services de l'État sont constantes et quotidiennes, qu'il s'agisse des sous-préfectures, de l'Ofii (Office français de l'immigration et de l'intégration) et de la Ddets (direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités). Il s'agit d'éviter au maximum les ruptures de parcours : si les migrants que nous rencontrons sont dublinés ou s'ils ont déposé une demande d'asile, nous devons en avertir l'Ofii et les services adéquats, afin qu'ils soient correctement orientés. Ce travail nécessite une adaptabilité permanente de la part de notre équipe de onze personnes.

Tous les matins, nous recevons dans un lieu dédié les personnes qui se présentent pour une mise à l'abri. L'État nous indique le nombre de places d'hébergement disponibles, que nous mettons ensuite à disposition. Aucune famille n'est laissée de côté : une solution est toujours trouvée pour les enfants et les personnes vulnérables. Nous avons néanmoins plus de difficultés à trouver des places pour les personnes isolées ; en 260 jours, nous avons échoué dans 73 cas. Cependant, nous répondons à la majorité des demandes.

De par leur composition, nos équipes se rendent à l'intérieur des camps, ce qui est plus difficile pour d'autres en raison des problèmes de sécurité. Elles les parcourent en permanence pour informer les migrants des propositions des autres associations, des mises à l'abri dans les CAES, des possibilités de demande d'asile en France et des dangers que

présentent les traversées, sans aucun jugement sur leur situation et leur volonté, mais pour les mettre en garde, afin qu'ils prennent une décision éclairée.

Au cours de ces interventions, nous assurons une mission de traduction en appui aux migrants, en présence des forces de l'ordre. Il s'agit à la fois de permettre à celles-ci de se faire comprendre, de nous assurer que les migrants saisissent correctement les enjeux et de signaler des situations problématiques. Ainsi, à plusieurs reprises, nous avons évité à des migrants de rater des rendez-vous importants – à l'hôpital, à l'Ofii ou auprès d'autres instances – en raison de contrôles. L'un de nos points d'entrée consiste à nous assurer de leur compréhension de ce qui se passe sur le territoire, de ce qui leur arrive lors des interventions policières et de leur environnement proche.

Nous procédons aussi à des mises à l'abri lors des plans Grand Froid. Notre rôle est d'acheminer les personnes et de nous assurer qu'elles ne se retrouvent pas entre ethnies qui ne se supportent pas, même si, dans le Calaisis, 80 % de la population est soudanaise. Cette vigilance permet aux migrants de se reposer sereinement et à nos collègues de les accueillir dans de bonnes conditions.

En 2025, nous avons effectué 4 985 orientations vers les CAES. Nous devons tenir compte d'une particularité : les personnes concernées font beaucoup d'allers-retours entre les CAES et le littoral, puisque leur objectif est avant tout de passer en Angleterre. L'une des grandes difficultés que nous rencontrons est cet éternel recommencement d'étapes successives : « je tente, je me mets à l'abri, je me repose ». Nous essayons de leur faire comprendre à la fois les dangers qu'elles encourent et le bénéfice de tenter une demande d'asile. Les populations soudanaises ayant le plus de mal à accéder aux passages sécurisés, pour des raisons financières, ce sont celles qui restent le plus longtemps sur le territoire. Certains migrants soudanais sont là depuis plusieurs années et connaissent bien les arcanes des différents dispositifs.

Outre les maraudes d'information, nous avons également un rôle de prévention. Les mises à l'abri étant plus accessibles pour les familles, il arrive que des couples soient formés de force ; nous sommes régulièrement alertés par des femmes qui ne se sentent pas en sécurité parce qu'elles sont utilisées pour faciliter la mise à l'abri d'autres personnes. Voilà un exemple de la complexité des situations auxquelles les équipes sont confrontées.

Comme nos collègues, nous avons affaire aux réseaux criminels, aux réseaux de prostitution et aux trafics en tous genres ; nous sommes également confrontés à la détresse physique et psychologique des migrants, que nous devons traiter avec précaution, certains pouvant être à la fois victimes et bourreaux.

Ces situations sont très complexes à gérer. Beaucoup de MNA se placent sous la protection d'adultes et nous avons beaucoup de difficulté à les convaincre de se mettre à l'abri ; ils ne veulent pas s'éloigner des côtes pour ne pas rater une tentative de passage, ils se mettent en danger et sont utilisés. Ils sont très présents dans le Calaisis et nous ne parvenons pas toujours à leur faire bénéficier des services auxquels ils peuvent prétendre auprès des autres associations.

Depuis le début de l'année 2024, nous intervenons également auprès des naufragés. En raison de l'augmentation du nombre de tentatives de passage, la Ddets nous a demandé de mobiliser nos équipes, en dehors de nos horaires habituels, pour intervenir rapidement auprès des plus vulnérables afin de les mettre à l'abri et de leur proposer des solutions d'hébergement.

M. Guillaume Alexandre, directeur général de La Vie Active. L'association La Vie Active, créée en 1964, a commencé par s'occuper des enfants handicapés. Au fil des années, elle a développé des solutions pour ces publics qu'elle continue d'accompagner, tout en s'orientant

également vers l'accompagnement des adultes en situation de handicap. Désormais, elle s'occupe aussi des personnes âgées en Ehpad et a développé son action en matière de lutte contre l'exclusion et d'hébergement d'urgence.

Notre engagement dans l'humanitaire a démarré en octobre 2014 lorsque nous avons été sollicités par le préfet Denis Robin pour nous occuper des personnes qui s'accumulaient à Calais : les associations non subventionnées par l'État avaient du mal à les nourrir suffisamment pour qu'elles se maintiennent sur zone. Nous sommes intervenus, d'abord petitement, au centre Jules-Ferry, puis les choses se sont développées au cours des mois. Lorsque ce site a été démantelé, nous distribuions entre 7 000 et 9 000 repas par jour, nous organisions un nombre considérable de douches ainsi que des soins, en lien avec l'hôpital. Nous avions des contacts avec le monde entier, qui regardait la France par le prisme de la situation à Calais ; cette attention internationale a certainement joué dans la décision de procéder au démantèlement.

Nous avons ensuite continué à exercer notre action dans les CAO (centres d'accueil et d'orientation), devenus ensuite les CAES ; nous sommes toujours chargés de trois CAES à Croisilles, à Nédonchel et à Saint-Venant, dans le Pas-de-Calais, soit un total de 365 places.

Nous avons aussi eu pour mission de répondre à l'obligation imposée par le Conseil d'État de distribuer de l'eau en bidon et de permettre un accès aux toilettes et aux douches. Nous avons répondu à un appel d'offres pour distribuer des repas à des endroits identifiés par la puissance publique : de 600 pendant les périodes basses à plus de 1 000 certains jours.

Depuis 2014, nous exerçons notre action au nom de l'État et avec le soutien de la force publique. Compte tenu du contexte, c'est-à-dire de la violence des passeurs, nous savons que nous ne pouvons travailler correctement pour ces populations fragilisées qu'avec le concours de la gendarmerie ou de la police. Leur présence est essentielle au maintien de nos distributions, comme elle l'était dans le centre Jules-Ferry, pour que le droit s'applique toujours sur le territoire. Nos équipes ont d'ailleurs pour consigne de ne pas distribuer les repas en l'absence de la force publique : nous avons un devoir de sécurisation des personnes, qu'il s'agisse des migrants ou des professionnels, pour que tout se passe correctement.

Nous menons également une action auprès des MNA, dans le cadre des missions confiées au département au titre de l'ASE ; nous en hébergeons 160, selon différentes modalités.

Calais est riche de sa géographie, mais elle en est aussi victime : elle a toujours été un point de passage des migrations, ce qui ne risque pas de changer compte tenu de la situation mondiale. Nous devons apporter la dignité et l'humanité qui conviennent à ce public qui afflue, tout en prenant en considération les populations locales, celles qui vivent au quotidien depuis plusieurs générations à Calais. Elles ressentent parfois une forme d'exaspération : nous l'avons notamment vu pendant l'implantation de la jungle. Nous devons trouver des solutions combinant notre objectif humaniste et la prise en considération de la population locale.

Si nous voulons gérer les flux de populations migrantes le plus convenablement possible, nous devons tenir compte de l'exaspération d'une certaine partie des habitants de Calais. Beaucoup nous accompagnent bénévolement, mais d'autres peuvent se sentir exaspérés. Nous devons trouver un équilibre, toujours fluctuant, mais nécessaire.

Permettez-moi de formuler quelques remarques sur la manière dont les choses se passent. Ceux qui viennent prendre les repas sont essentiellement des hommes, mais nous souhaiterions atteindre les femmes et les enfants, en effectuant les distributions sur les lieux où ils se trouvent.

Ensuite, nous sommes confrontés aux troubles psychologiques de ces populations, qui ont parcouru des milliers de kilomètres, sans doute émaillés d'épreuves horribles dont certains portent des stigmates visibles. Tenir compte de cet aspect permettrait d'apporter un certain apaisement sur le terrain.

La question de l'eau, distribuée depuis longtemps dans des cubis de 5 litres, pose un problème de pollution évident. La solution serait peut-être de fournir un accès plus facile aux services des Eaux de Calais, en trouvant un équilibre financier satisfaisant entre la ville et l'État.

Enfin, la prostitution des mineurs nous inquiète beaucoup ; déjà problématique pour la population classique, elle l'est d'autant plus pour une population fragilisée. Tous ces points méritent donc d'être examinés, afin de trouver des solutions.

Mme Odile Tytgat, directrice du dispositif humanitaire de Calais à La Vie Active. Le dispositif humanitaire mène quatre missions : la distribution des repas, l'accès aux douches et aux sanitaires, la distribution d'eau et l'accueil des MNA dans le cadre du plan Grand Froid de novembre à mars chaque année. Pour la gestion et la distribution des repas, nous employons 10 ETP par jour, une base qui varie en fonction de la fréquentation et du nombre de repas à distribuer, avec l'embauche d'intérimaires pour aider les équipes.

Les repas sont distribués du lundi au dimanche, jours fériés compris, qu'il vente, qu'il neige, qu'il pleuve ou qu'il fasse très chaud, par deux équipes qui se relaient. Ces distributions se font en présence des forces de l'ordre ; depuis un an, des réservistes sont dédiés à nos distributions alimentaires et tout se passe très bien.

La distribution de l'eau est assurée par 17 ETP encadrés par une responsable de la sécurité et de la logistique. Nous distribuons des bidons, pleins ou vides en fonction de la demande sur le terrain et des conditions de distribution : plus le camp est éloigné, plus les personnes demandent des bidons vides, plus légers à transporter, qu'elles remplissent dans les cuves mises à disposition par les associations non mandatées par l'État – qui ne sont pas forcément soumises aux mêmes normes sanitaires que nous. Nous offrons également du thé et du café sur nos lieux de distribution et sur nos points d'eau, ce qui permet aux personnes d'avoir des boissons chaudes, surtout quand il fait froid.

Nous avons une équipe de 9 ETP sur site, qui gère vingt-huit douches et dix toilettes mises à disposition dans un hangar ouvert du lundi au vendredi, jours fériés compris. Nous n'acceptons pas les arrivées spontanées : notre chauffeur de bus part tous les matins chercher des personnes sur le terrain pour qu'elles puissent se laver avant d'être ramenées à leur point de départ. Pendant leur passage aux douches, mais également aux points d'eau, nous leur distribuons des kits sanitaires : des brosses à dents, des rasoirs, des serviettes hygiéniques pour les femmes ou des couches pour les enfants – nous nous adaptons à la demande.

Pendant le plan Grand Froid, de novembre à mars, 75 places sont dédiées à l'accueil de MNA, qui ont droit à un repas chaud et à un goûter à leur arrivée et à un petit-déjeuner et à une douche avant de repartir le lendemain matin.

En 2025, nous avons distribué en moyenne 1 553 repas et 1 892 litres d'eau par jour ; 168 douches ont été prises par jour, en moyenne. Dans le cadre du plan Grand Froid, nous avons effectué 471 mises à l'abri de MNA.

Les liens avec les services de l'État sont bons et fluides : nous organisons une réunion hebdomadaire avec la Ddets et la sous-préfecture. En cas d'urgence ou de demande

d'autorisation, je les contacte sans difficulté particulière. Nous sommes assez bien repérés par les autres associations présentes à Calais, avec lesquelles l'entente est très cordiale, qu'elles soient ou non mandatées par l'État. Le Secours catholique sait où se trouvent nos points de distribution et peut faire passer le message au public qui souhaite venir ; nous dialoguons aussi beaucoup avec l'association Salam.

Je souscris aux propos de mon directeur général sur les difficultés rencontrées. Comme le constatent les autres associations, depuis 2018 les équipes sont confrontées presque quotidiennement à des situations de détresse ; des personnes, dont la situation est très compliquée dans leur pays d'origine, tentent des passages extrêmement risqués et reviennent dans nos services de douche après avoir fait naufrage.

M. Emmanuel Brasseur, directeur des métiers de Coallia. Coallia est une association loi 1901 laïque et apolitique, qui existe depuis plus de 60 ans. Nous travaillons en France métropolitaine et à Mayotte. C'est une association de professionnels qui recourt très peu au bénévolat et emploie majoritairement des travailleurs sociaux pour accompagner les publics précaires. Elle ne vit pas de dons, mais opère au travers de politiques publiques : ses actions sont financées par l'État en premier lieu, par les ARS (agences régionales de santé) et par les collectivités territoriales.

L'association mène des activités dans sept champs : le logement accompagné ; la mise à l'abri, l'urgence et l'insertion ; l'asile et l'intégration ; le grand âge et l'autonomie ; les handicaps et l'inclusion ; la protection de l'enfance ; les accompagnements sociaux. Celui de l'asile et de l'intégration est le plus important et nous faisons partie des grandes associations nationales intervenant en ce domaine. Nous disposons à peu près de l'ensemble des dispositifs, depuis le service de premier accueil des demandeurs d'asile jusqu'à l'intégration des personnes protégées, avec des dispositifs comme le programme Agir (accompagnement global et individualisé des réfugiés) et d'autres, qui accompagnent les personnes protégées et leur intégration dans la société.

Au-delà du suivi de la procédure de demande d'asile et de l'accompagnement des personnes en relevant, Coallia intervient en partenariat avec l'État sur les problèmes de réinstallation des personnes issues des camps de réfugiés, que nous faisons venir en France pour les protéger et les accompagner ; de Syrie tout d'abord, mais désormais plus souvent d'Afrique. L'association a été très active dans les grands programmes humanitaires : les conséquences du conflit en Ukraine, l'accueil des familles yézidiennes ou encore le pont aérien avec Kaboul.

Nous avons aussi été très investis dans la création des CAO qui ont servi au moment du démantèlement du camp de Calais et qui ont été l'une de nos premières expériences concrètes. Déjà à cette époque, nous avons constaté une grande évaporation des publics pouvant être orientés vers les CAO : c'est la marque des projets personnels des migrants, consistant à traverser la Manche pour aller au Royaume-Uni plutôt que de demander l'asile en France. À cette époque, entre un tiers et la moitié des publics orientés sortaient du dispositif à très court terme.

S'agissant des conséquences du traité du Touquet, qui est le sujet de votre commission d'enquête, notre action se répartit en deux niveaux. Dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, concernés par l'accueil des migrants, notre direction territoriale gère les actions menées dans nos sept champs d'activité, puisque nous ne sommes pas spécialistes de l'asile et de l'intégration.

Depuis le mois de septembre 2025, dans le cadre de l'accord un pour un, nous gérons en Île-de-France un CAES recevant en premier accueil les personnes issues du Royaume-Uni.

Dans le Nord et le Pas-de-Calais, dans le domaine de l'asile et de l'intégration, Coallia gère 437 places en CAES, 54 places en Cada, 53 places en Huda, 33 places en CPH et 60 places dans des dispositifs spécifiques pour les naufragés – la moitié dans le Pas-de-Calais et l'autre dans le Nord.

Dans le département du Nord, nous gérons un dispositif de 115 places à destination des MNA et la Spada (structure de premier accueil des demandeurs d'asile) sous le pouvoir adjudicateur de l'Ofii. Malgré des demandes anciennes, il n'existe pas de Spada dans le Pas-de-Calais ; cela a toujours été exclu du cahier des charges de ce marché public.

Dans le Pas-de-Calais, l'association travaille également dans le cadre du programme Agir. À la différence de nos collègues, nous n'intervenons pas directement dans les campements : Coallia reçoit des personnes orientées par les services de l'État. Tous les dispositifs que j'ai évoqués sont entièrement financés par l'État : ils relèvent du programme 303 *Immigration et asile*, du programme 104 *Intégration et accès à la nationalité française* et, dans une moindre mesure, du programme 177 *Hébergement, parcours vers le logement et insertion des personnes vulnérables*, puisque nous gérons quelques dizaines de places d'hébergement d'urgence pouvant être mobilisées pour l'accueil de ces publics.

Je partage le constat de mes collègues quant aux très faibles durées moyennes de séjour dans les dispositifs d'accueil et à la grande mobilité des publics accueillis, qu'ils y soient orientés à l'occasion de l'évacuation d'un campement, d'un naufrage ou d'une mise à l'abri.

Dans les Hauts-de-France, ces dispositifs ont une organisation spécifique, néanmoins réglementaire au regard du Ceseda (code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile) et du dispositif national d'accueil. Les CAES, en particulier, sont fortement mobilisés pour l'accueil des naufragés et des évacuations de campements en provenance du Nord et du Pas-de-Calais, alors que dans les autres territoires, ce dispositif sert au Snadar (schéma national d'accueil des demandeurs d'asile et d'intégration des réfugiés) pour l'orientation des demandeurs d'asile vers les zones en sous-tension.

Le dispositif MNA de Roubaix, qui compte 100 places, a accueilli en 2025 1 900 jeunes, dont la durée moyenne de séjour est assez faible ; la même année, 8 900 personnes ont été mises à l'abri dans les CAES du territoire.

La Spada de Lille – l'une des plus grandes du pays – accueille toutes les personnes concernées dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais. L'une de nos missions, dans les CAES, est d'informer les personnes de leurs droits, particulièrement en matière de demande d'asile, puis de les orienter vers la Spada si elles souhaitent entamer cette démarche – elles sont peu nombreuses. L'éloignement de ce service de premier accueil des demandeurs d'asile est une difficulté : il se situe à Lille, ce qui entraîne des déplacements importants ne serait-ce que pour déposer une demande. En 2025, 12 989 personnes s'y sont officiellement préenregistrées pour demander l'asile, soit une augmentation de 35 % par rapport à 2024. Ces chiffres sont cohérents avec les grands ensembles quantitatifs que nous constatons ; d'année en année, le nombre de demandes d'asile augmente, tout comme celui des traversées et, hélas, celui des décès qui en résultent.

Dans le 19^e arrondissement de Paris, Coallia gère un SAS (service d'accès aux soins), qui fait également office de CAES. Ce grand établissement de plusieurs centaines de places a

vocation à accueillir, à évaluer et à orienter un grand nombre de personnes : des migrants issus d'évacuations de campements, des Ukrainiens bénéficiaires d'un premier accueil, et, depuis septembre 2025, des migrants concernés par l'accord franco-britannique et la règle du un pour un. L'accueil est de très courte durée, puisque le contrat de séjour proposé aux personnes que nous venons chercher à l'aéroport Charles-de-Gaulle est de huit jours à compter de leur arrivée en France ; elles doivent ensuite choisir l'une des options suivantes : le dépôt d'une demande d'asile, d'une demande d'aide au retour volontaire ou d'une demande de titre de séjour. Elles bénéficient alors d'un contrat de trente jours d'hébergement.

Dans chaque dispositif d'hébergement cité, l'accompagnement est global et couvre les besoins premiers des personnes n'ayant pas de ressources. C'est naturellement le cas de nombreuses personnes issues des campements du Calais, qui n'ont pas fait de demande d'asile et n'ont donc pas accès aux conditions matérielles d'accueil (CMA) qui leur permettraient de subsister en France. Ce SAS a vocation à réorienter vers d'autres dispositifs les personnes qui entrent dans la démarche. Depuis le mois de septembre 2025, 330 personnes ont été accueillies, dont une majorité d'hommes isolés. Parmi elles, 295 sont sorties du dispositif : pour moitié, ce sont des départs volontaires ou des absences prolongées. Nous imaginons que ces personnes refusent leur orientation au niveau national et décident de retenter la traversée.

Permettez-moi maintenant de vous livrer l'analyse qualitative de la gestion des arrivées dans ce centre, transmise par nos équipes ce matin ; au moment où l'appel à manifestation d'intérêt de l'État pour gérer ce dispositif est sorti, il était question de personnes volontaires pour faire la traversée et revenir en France : « Depuis le début de la mission, plusieurs constats ont été relevés. De nombreux problèmes de santé, des situations de vulnérabilité ainsi que des traumatismes liés à des violences subies, notamment lors d'interventions des forces de l'ordre britanniques, ont été observés. Les personnes sont arrivées pour certaines menottées, pour d'autres blessées et dans un état de forte détresse, ce qui accentue la peur et l'angoisse des personnes accueillies. Plusieurs d'entre elles pensaient être conduites vers un centre de rétention, ce qui a renforcé leur sentiment d'insécurité à l'arrivée à l'aéroport.

Par ailleurs, plusieurs personnes ont indiqué que les informations reçues en Angleterre différaient de la réalité constatée à leur arrivée en France : il leur aurait notamment été expliqué qu'une fois en France, elles seraient directement régularisées sur le territoire français. Cette incompréhension génère une forte déception et une perte de confiance dans le dispositif. En conséquence, beaucoup refusent d'engager une demande d'asile en France et expriment le souhait de retourner en Angleterre par leurs propres moyens. D'autres choisissent de rejoindre les membres de leur famille dans d'autres pays européens, notamment en Allemagne ou ailleurs. Ces éléments expliquent en grande partie le nombre important de départs observés sur le centre.

Tel était, après six mois d'expérience, le premier avis sur la situation, le fonctionnement réel de l'accompagnement, et la possibilité de proposer un parcours et une insertion à ces personnes fragiles.

Travaillant sur le sujet de l'asile et de l'intégration, il nous semble que toute la politique de destruction des points de fixation et des campements, l'incapacité à proposer un accueil digne à ces personnes, et toutes les situations qui empêchent et compliquent la traversée, créent un phénomène de dilution sur le territoire mais aussi d'étalement de la situation. On constate des tentatives de traversée se font depuis la Normandie et peut-être même déjà depuis la Bretagne : le décalage est donc prégnant entre les politiques publiques et le projet prioritaire de ces populations, consistant à tenter la traversée quelle que soit la situation.

Non seulement ces phénomènes d'étalement n'apportent pas de solution puisque nous constatons chaque année une hausse du nombre de traversées, mais ils en augmentent les risques : les chiffres concernant les décès sont criants. Cette politique publique, dont nous avons du mal à cerner l'objectif, a donc du mal à trouver son efficacité. Nous croyons à la dignité des personnes et à la nécessité de leur fournir un hébergement à la hauteur et couvrant les besoins premiers ; je ne suis pas sûr que ce soit l'objectif de la politique de l'État. Définir celle-ci nous permettrait de vous éclairer sur la façon dont nous pourrions y apporter une réponse.

Je ne fais que vous décrire, factuellement, ce que nous voyons en Normandie : les dispositifs spécifiques sont mis en œuvre pour l'accueil des naufragés et les CAES sont un peu dévoyés pour accompagner l'ensemble de ces personnes.

Nous constatons également une situation d'accueil dans les dispositifs d'hébergement assez originale, avec un temps de séjour très court : les places en CAES sont occupées par des personnes qui s'y reposent quelques jours avant de retenter la traversée pour une majorité d'entre elles. À ce titre, une enquête a été menée en 2024 à Calais par le HCR (Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés) auprès de 300 personnes. Malgré cet échantillon assez réduit, les conclusions sont intéressantes : la majorité des sondés n'a pas demandé l'asile et n'a donc pas de moyen de subsistance ; la majorité a également des difficultés d'accès à la santé et aux besoins premiers comme l'eau potable, la nourriture et l'hébergement ; et la majorité de ces personnes connaît les procédures d'asile en France, ce qui démontre que notre travail d'information sur leurs droits est efficace. Malgré tout, peu de demandes d'asile sont déposées : le projet est de traverser la Manche ; l'enjeu est d'autant plus grand que lorsque les personnes interrogées ont de la famille en Europe, celle-ci se trouve majoritairement au Royaume-Uni.

M. le président Sébastien Huyghe. M. Alexandre a parlé de fluidité dans les rapports avec les services de l'État. Est-ce le cas pour l'ensemble des associations ? Par ailleurs, certains d'entre vous entretiennent-ils des rapports avec les Britanniques ? Quelles sont vos suggestions pour faire évoluer les dispositifs existants ?

Vous avez répondu à ma question sur les modalités d'intervention et les moyens matériels et humains, mais Mme la rapporteure et moi-même aimerions connaître les montants contractualisés avec les pouvoirs publics, afin de mesurer leurs efforts par rapport à l'ensemble de vos interventions. Vos situations respectives n'étant pas comparables, puisque vous avez des modalités d'intervention et des champs d'action différents, il ne me semble pas problématique que les autres associations aient connaissance de ces montants.

M. Timothée Maurice. France Terre d'Asile a signé un contrat de 400 000 euros avec l'État pour les maraudes, ce qui correspond environ à 8 ETP. Nous recevons du département une enveloppe globale d'environ 10 millions d'euros, dont 2 à 2,5 millions sont alloués aux services de mise à l'abri. Une augmentation de ces moyens est indispensable : parfois, nous ne sommes pas capables d'accueillir tout le monde.

Nous avons des contacts avec les Britanniques : il y a un an, nous sommes allés rendre visite à quelques associations et nos maraudeurs ont rencontré les travailleurs sociaux anglais. Nous avons pu entrer dans les centres, même s'il a été assez compliqué de montrer patte blanche auprès du Foreign Office. Les échanges ont été intéressants mais il n'y a pas eu de suite.

Mme Maëlle Léna. Nous devons avoir une vision beaucoup plus globale de la situation et être en mesure de négocier avec les autorités britanniques. Il nous faut les

convaincre, même si nous ne pouvons pas leur forcer la main puisqu'il s'agit d'un sujet régalien, de la nécessité absolue de créer des voies légales d'accès à leur territoire.

Les mineurs n'étant pas concernés par l'accord un pour un, ils n'ont presque aucune voie d'accès légale pour accéder au territoire britannique et rejoindre leur famille. Cet accord revêt d'ailleurs un aspect paradoxal : la création d'une forme de voie légale dépend uniquement de l'existence d'un flux d'arrivées irrégulières. Cette manière d'aborder les choses est bizarrement construite. Pour nous, il faut utiliser une focale beaucoup plus large et établir des voies d'accès au territoire.

Les autorités britanniques remettent en cause le droit d'asile en tant que tel : elles veulent contrôler en amont l'arrivée des personnes et limiter leur capacité à déposer une demande d'asile sur le territoire britannique. La grande majorité de ceux qui réussissent à le rejoindre, quel que soit le moyen – notamment l'utilisation de petites embarcations, avec une prise de risque énorme – demandent l'asile et une proportion significative d'entre eux l'obtient.

L'entrée en vigueur du pacte européen sur la migration et l'asile ne va pas améliorer la situation. On ne peut pas avoir une approche strictement limitée au décalage de la frontière britannique sur le territoire français et à l'externalisation par les autorités britanniques de leur gestion migratoire. Or avec ce pacte et d'autres textes en cours de négociations, comme le règlement « retour », les pays membres de l'Union européenne reproduisent ce fonctionnement à l'échelle de l'Union.

Nous devons donc avoir une approche globale, sinon, nous continuerons d'être confrontés, sur le littoral, à la situation qui dure depuis des années, qui est modifiée de façon conjoncturelle ou par des politiques qui ne règlent pas le fond du problème : depuis plus de trente ans, des personnes migrantes affluent et demeurent, dans des conditions très dégradées.

M. Karim Louzani. Les relations entre l'Afeji et l'État sont plus que correctes, avec un travail quotidien sans relâche. Les dispositifs sont financés par des programmes budgétaires différents ; la totalité des actions que nous avons décrites représente un peu plus de 3 millions d'euros par an.

Nous n'avons pas de relation directe avec les autorités britanniques ; nous entretenons de bons rapports avec quelques associations qui se retrouvent sur la plaine associative. Quelques groupes extrémistes anglais interviennent parfois dans le camp pour empêcher les départs vers l'Angleterre, mais nous n'y sommes pas confrontés directement.

Mme Léna a raison de souligner que les migrants convergent vers notre littoral depuis des décennies ; nous montons nos actions humanitaires en pensant à eux. J'ignore ce qui se produira dans les prochaines semaines au Moyen-Orient, mais à chaque fois que la situation géopolitique évolue, le profil des migrants change dans les semaines qui suivent : de nouveaux flux arrivent et je ne serais pas étonné de voir bientôt de nouvelles populations sur le littoral. Nous avons beau monter des actions, nous n'arrivons pas à contenir ces flux permanents. Des migrants viennent de pays en guerre, mais nous croisons de plus en plus de migrants climatiques – et le phénomène va s'accélérer.

Personnellement, je pense qu'il s'agit plutôt d'une affaire européenne que franco-britannique : c'est sans doute un vœu pieux, mais il serait temps d'harmoniser le droit d'asile dans l'UE et de définir une stratégie européenne de gestion de l'arrivée des migrants. Se cantonner aux accords du Touquet, on voit ce que ça donne en France et en Belgique : rien n'avance, ou très doucement. Depuis trente ans, les dispositifs humanitaires se multiplient, parce

qu'il le faut, mais la gestion de ces flux et l'insertion des migrants dans les pays européens ne sont pas efficaces.

Le Royaume-Uni ne fait plus partie de l'UE, mais reste la destination privilégiée par les migrants.

M. Tony Grenier. Audasse a trois conventions qui représentent à peu près 1,3 million d'euros et correspondent à la maraude, à l'accompagnement au transport et à l'intervention auprès des naufragés.

Nous avons besoin de stabilité tant pour les migrants que pour les intervenants, afin de garantir la sécurité de tous. Calais est souvent sous le feu de l'actualité, mais chaque bouleversement implique de changer les systèmes et les interventions : c'est très complexe, puisque nous devons tout réexpliquer aux migrants, mais aussi aux habitants. Tout le monde a besoin d'un cadre serein. Nous avons connu Calais avant la jungle, pendant la jungle et après la jungle : chaque changement crée des tensions et des violences. Nous n'aidons personne en ajoutant de l'incertitude à une situation déjà compliquée.

Il y a quelques années, nous avons travaillé avec la Border Force dans le cadre de maraudes communes. Les débuts ont été un peu compliqués mais nous avons eu de bons résultats : il est intéressant que des Anglais parlent avec les migrants et leur expliquent directement que leur intégration sera difficile ; certains ont renoncé à la traversée après avoir discuté avec eux.

M. Guillaume Alexandre. Pour la gestion des CAES, la somme pour 2025 s'élève à 3,645 millions, qui permettent d'employer 43 ETP. Le budget dédié à l'eau – englobant les douches, la gestion des latrines et la distribution de cubis – est de 2,5 millions. Quant au budget de la distribution de repas, il s'élève à 3,923 millions.

La gestion des CAES, les douches et la distribution d'eau relèvent du programme budgétaire 303, alors que les distributions de repas correspondent à un appel d'offres. Celui-ci présentant des spécificités, nous vous transmettons des documents complémentaires ; il prévoit notamment une montée en charge progressive du nombre d'ETP lorsque les distributions sont nombreuses, ce qui a un impact sur le coût des repas et de la prestation – en partie compensé puisque plus les repas sont nombreux et plus leur coût unitaire baisse.

Nous devons nous pencher sur l'enjeu de l'accès à l'eau. J'en suis convaincu depuis que j'ai vu qu'un migrant s'était amusé à faire un radeau avec nos cubis pour tenter la traversée ; je me suis dit que nous commençons à atteindre des sommets et qu'il serait peut-être temps de faire autrement. Avoir accès à l'eau, en bonne intelligence avec les Eaux de Calais, en faisant différemment, nous permettrait d'évacuer partiellement la question des cubis et d'améliorer la situation sur le terrain. L'accès aux distributions des publics les plus fragilisés, les femmes et les enfants, doit également être revu. Enfin, il faut se saisir du problème de la prostitution des mineurs, notamment en lien avec le département ; il faut repérer les jeunes filles en extrême fragilité et leur proposer une autre solution.

Nous n'avons eu qu'une seule relation directe avec des Anglais, il y a plusieurs années : des *no border*, qui ont mis le feu à nos engins et tagué nos bâtiments. Mais il n'y a pas que des extrémistes : l'association Care4Calais travaille relativement bien avec nous – on voit de tout. En revanche, nous ne croisons pas les pouvoirs publics britanniques.

M. Emmanuel Brasseur. Coallia ne réalise ni excédent ni bénéfice avec les dispositifs qui accueillent les demandeurs d'asile et les migrants dans le Nord ou dans le Pas-de-Calais. Comme tous les dispositifs à vocation sociale financés par l'argent public, ils

sont contrôlés régulièrement et coordonnés par les services de l'État, notamment lors de réunions régulières avec les préfetures et les Ddets, mais aussi grâce à la transmission d'informations opérationnelles et à la participation à des instances territoriales et de suivi.

La coordination nous permet d'adapter nos dispositifs aux variations de l'activité, qui résultent du nombre de traversées, en accord et en partenariat avec les services de l'État. Par ailleurs, nous n'avons pas de relation avec le Royaume-Uni au sujet des migrants.

Dans le Pas-de-Calais, en 2025, les financements s'élèvent à près de 2,3 millions, relevant du programme budgétaire 303, auxquels s'ajoutent 3,3 millions finançant les places de CAES dans le Nord, qui participent aussi à cet accueil. Dans les CAES, le budget est de 460 euros par personne accueillie.

Ces montants financiers ne sont pas tous en rapport avec l'accueil de migrants issus des campements et souhaitant traverser : ils concernent également les personnes qui relèvent du droit d'asile courant, qui ont déposé leur demande d'asile dans le Nord et se retrouvent dans des CAES, des Cada et des Huda.

Jusqu'à quel point voulons-nous fermer les yeux sur les situations tragiques qui se déroulent sur notre territoire ? Nous avons parlé de sujets qui touchent à la dignité, de risques importants et d'une aggravation des situations individuelles et collectives. Laisser faire, c'est laisser l'informel prendre la place : les passeurs tiennent ces populations sous leur emprise et l'absence d'intervention de l'État augmente leur capacité à agir auprès de ces publics fragiles et précaires.

Notre dispositif d'accès à l'asile est plutôt robuste au niveau national ; nous gagnerions à le mettre à disposition plus près des personnes dans le Calaisis. La création d'une Spada ou d'une antenne de Spada dans le Pas-de-Calais faciliterait le dépôt des demandes d'asile : le temps de déplacement pour aller dans le Nord est un premier frein.

Nous devons également tenir compte des spécificités de ces personnes : les accueils sont de très courte durée, alors que les migrants sont parfois en exil depuis très longtemps et ont des vulnérabilités qui peuvent être aggravées. Ces dispositifs, originaux de par leur territoire, doivent avoir des financements originaux. Le coût journalier est identique pour un Huda ou un CAES qu'il soit dans le Nord, dans le Pas-de-Calais ou n'importe où ailleurs en France.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai mis en regard les sommes que vous avez évoquées s'agissant des appels d'offres avec celles transmises par la DGEF (direction générale des étrangers en France), qui recouvrent à la fois la part dépensée par l'État français et les subventions du Royaume-Uni versées aux territoires concernés par les accords du Touquet.

Pour la période 2023-2026, il est question de 540 millions versés par les Britanniques, ce qui représente 62 % de la somme totale, les 38 % restant étant pris en charge par la France. Si j'arrondis à 900 millions pour trois ans, nous sommes à 300 millions pour une année ; vos appels d'offres s'élèvent à 20 millions. Or vous nous faites part, toutes et tous, des immenses besoins auxquels vous êtes confrontés. Pensez-vous que vos moyens sont suffisants pour répondre aux besoins fondamentaux des personnes que vous accompagnez ? Est-ce qu'on a un socle humanitaire suffisant ?

Madame Tytgat, vous avez parlé de 1 500 litres d'eau et 1 500 repas distribués par jour, donc je pense à 1 500 personnes qui en bénéficient. Or les normes de la législation française prévoient que 50 à 100 litres d'eau sont nécessaires par jour et par personne.

Avez-vous de quoi répondre à ces besoins fondamentaux ? Ces normes sont-elles évoquées dans les appels d'offres ? Ceux-ci vous permettent-ils de répondre aux besoins des personnes correspondant au socle humanitaire ?

Mes questions suivantes s'adressent à France Terre d'Asile. Pouvez-vous nous détailler les refus de mise à l'abri constatés au cours des trois dernières années – à tout le moins la dernière ? Quels en sont les motifs ? Vous avez dit qu'un tiers des personnes sont reconnues comme mineures après l'évaluation de minorité. Que deviennent les deux autres tiers ? Les personnes concernées ont-elles accès à un recours ? Dans mon département, les recours sont nombreux et plus de la moitié aboutissent à des reconnaissances de minorité.

L'Afeji gère désormais un dispositif dédié aux naufrages. Quelle zone géographique couvrez-vous ? Êtes-vous sur le terrain toute la nuit ? Combien de postes sont affectés à ce dispositif ? Proposez-vous une mise à l'abri pour toutes les personnes naufragées ?

Je m'adresse aux représentants de l'association Audasse : combien y a-t-il de refus d'accès aux bus à destination des CAES et quels en sont les motifs ? Lorsque je me suis rendue sur place, j'ai souvent entendu parler de refus de s'y rendre, soit de la part de personnes exilées, soit de celle d'associations non mandatées. Dans le même temps, le préfet nous dit que ces CAES ne sont pas remplis. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

M. Timothée Maurice. Non, les moyens ne sont pas suffisants. Il nous faudrait plus de maraudeurs, pour qu'ils soient davantage présents et qu'ils le soient sur plus de sites. Pour l'instant, nous faisons le minimum sept jours sur sept, de 11 heures à 19 heures, mais nous pourrions étendre les plages horaires et surtout multiplier les équipes de maraude. Nous n'avons pas non plus assez de lits d'accueil : quarante près de Calais et quarante à Arras ; parfois un peu plus, mais nous sommes rapidement bloqués.

Un tiers des personnes se disant mineures sont reconnues comme telles et orientées vers des établissements de stabilisation. Les autres sont invitées à rejoindre les CAES, mais préfèrent le plus souvent poursuivre leur parcours ailleurs : elles partent tenter leur chance dans un autre département ou retournent à Calais, malgré nos propositions. Nous les informons de leur droit au recours, mais ils sont peu nombreux dans le Pas-de-Calais ; peu de personnes se saisissent de cette modalité.

Quant au socle humanitaire, nous ne sommes pas en mesure de l'assurer.

Mme Maëlle Léna. Il existe une non-présomption de minorité. Le temps du recours, les jeunes sont soit réorientés vers des dispositifs prévus pour des adultes, soit livrés à eux-mêmes à cause du sous-dimensionnement des hébergements d'urgence. C'est la raison pour laquelle notre association défend la reconnaissance de la présomption de minorité, pour que les personnes puissent être hébergées et bénéficier de cette protection le temps du recours, jusqu'à la décision du juge des enfants.

M. Timothée Maurice. La saturation du système d'urgence est aussi liée à la saturation du système de stabilisation : si nous n'avons pas assez de logements ni d'évaluateurs pour héberger et évaluer les mineurs, alors les personnes concernées resteront plus longtemps dans les dispositifs d'urgence et nous ne pourrons pas en accueillir davantage. Dans le Pas-de-Calais, il y a quatre évaluateurs, ce qui est vraiment peu pour évaluer un important flux de personnes. Nous pouvons parler d'un système en cascade : si les situations sont bloquées en aval, elles se bloqueront très rapidement en amont.

M. Emmanuel Brasseur. S'agissant du socle humanitaire, les dispositifs du DNA (dispositif national d'accueil) ont un cahier des charges, avec un décret qui s'applique à tous. Depuis plusieurs années, nous avons du mal à respecter ce cahier des charges ; par exemple, au sujet de l'intimité, il arrive régulièrement que deux adultes qui ne se connaissent pas soient contraints de partager une chambre.

L'accueil de publics particuliers demande un accompagnement particulier et donc, des moyens particuliers. Ainsi, les migrants ont des difficultés d'accès au système de santé classique ; il serait pertinent que nous puissions intégrer des personnels de santé à nos dispositifs, pour coordonner les soins et les accompagnements. Nos dispositifs sont majoritairement animés par des travailleurs sociaux, pour accompagner le parcours de demande d'asile ou d'intégration, mais vous aurez compris qu'il ne s'agit pas obligatoirement du cœur du projet des personnes que nous recevons.

Permettez-moi de soulever un dernier point, qui concerne l'ensemble du dispositif national d'accueil. Les prix de journée qui nous sont proposés pour les CAES ou les Cada ne sont pas indexés sur l'inflation : ce sont les mêmes chaque année. Quelques augmentations sont intervenues il y a trois ans ; il y a quelques semaines, une commission de l'Assemblée nationale s'est penché sur le sujet, mais les prix de journée qui nous sont payés par l'État pour l'hébergement et l'accompagnement sont les mêmes depuis trois ans.

En étudiant l'évolution des tarifs depuis dix ans, nous constaterions que nous sommes obligés de rogner sur les prestations chaque année. Le socle humanitaire n'est donc pas assuré et sans augmentation des tarifs pour suivre l'inflation, les conditions vont se détériorer dans le temps.

M. Guillaume Alexandre. Nos propositions n'ont pas une dimension nationale ou internationale, sont assez prosaïques et ne concernent que le terrain. Tout d'abord, ce ne serait pas une mauvaise idée que les douches soient accessibles sept jours sur sept plutôt que cinq jours seulement.

Ensuite, nous ne limitons pas nos distributions d'eau : nous en donnons tant qu'on nous en demande. La question est de savoir où les migrants s'en procurent ; sans doute en ville ou auprès d'autres associations. Le nombre de litres utilisés par personne et par jour, que vous avez rappelé, tient compte de l'utilisation des toilettes et des douches ; nous l'atteindrons lorsque nous proposerons des douches toute la semaine, ce qui n'est pas un luxe.

Je confirme que les CAES ne sont pas pleins tout au long de l'année. La volumétrie correspond aux pics de présence des migrants sur place. De plus, ils ne se situent pas à côté de Calais : cela a été voulu ainsi par les pouvoirs publics. Le CAES de Nédonchel est à côté de Saint-Pol-sur-Ternoise – ce n'est pas la porte à côté pour aller à Calais ; quant à celui de Croisilles, il est carrément au sud d'Arras. Leur répartition géographique peut avoir une influence sur la fréquentation de ces lieux, mais si vous en implantez un à Calais, vous risquez le développement d'une nouvelle jungle. La situation n'est pas simple, et avoir un regard plus macro, tenant compte des propositions des autres associations, aurait du sens et permettrait de trouver des solutions plus globales.

Mme Odile Tytgat. Les chiffres que j'ai donnés concernant les repas et les litres d'eau distribués sont des moyennes : nous distribuons parfois plus de repas que d'eau, et inversement. Au regard du taux de présence à Calais, nous sommes en deçà des besoins correspondant aux normes officielles.

Nous distribuons en moyenne 1 500 repas par jour, mais chaque personne en prend deux à trois, soit 500 à 700 bénéficiaires. La moyenne de 168 douches par jour démontre que

ce service ne touche pas toute la population calaisienne, ce qui s'explique par le fait que nous distribuons en périphérie et que nous n'avons pas accès à tous les camps de Calais.

Nos moyens sont-ils suffisants ? La réponse dépend de quoi il est question. Nous n'avons jamais refusé l'accès à nos services, qu'il s'agisse de l'eau ou des repas. Les équipes étendent même volontiers leurs horaires pour accompagner toutes les personnes qui se présentent. Les moyens suffisent pour mener à bien les services demandés dans les contraintes imposées, mais nous pourrions faire plus avec davantage de moyens.

M. Dominique Brivet. Les besoins étant énormes, aucun d'entre nous ne vous répondra que les moyens sont suffisants.

La situation est très fluctuante en raison de la diversité de nos missions : nous mettons à l'abri, nous intervenons lors des naufrages, nous gérons des opérations de traduction en présence des forces de l'ordre et parfois nous faisons tout ça à la fois ; avec dix intervenants sociaux et une cheffe de service, c'est très serré.

Notre activité est forcément fluctuante en fonction du nombre de personnes à Calais et du nombre d'actions déclenchées pour des naufrages. Nos effectifs sont suffisants, sauf à vouloir les augmenter pour plus de confort au cours des périodes tendues : ainsi, lors des périodes de grand froid, nous mettons en pause certaines activités de maraude pour être présents le soir – nous devons respecter le droit du travail. Il nous faut parfois faire des arbitrages entre les actions que nous pouvons mener.

En complément de nos interventions d'information, nous aurions besoin d'accompagnement en matière de santé mentale et de soins. Nous savons que les personnes ne se rendent pas forcément à la Pass (permanence d'accès aux soins de santé) et nous sommes présents dans les camps en permanence du lundi au vendredi ; par conséquent, avoir une aide complémentaire pour de premières interventions en psychologie et en bobologie, afin d'éviter que les choses s'aggravent, serait utile.

Effectivement, il arrive que certains CAES ne soient pas remplis. Nous connaissons tous ces fluctuations entre des périodes où les besoins sont importants et celles où les demandes sont moins nombreuses, en raison d'une conjoncture plus favorable aux passages.

Sur 260 jours de propositions de mise à l'abri, nous avons essuyé 73 refus, toujours concernant des personnes isolées – nous trouvons toujours des solutions pour les familles. Cependant, celles-ci refusent parfois la mise à l'abri parce que le lieu proposé n'est pas adapté, parce qu'il est trop éloigné géographiquement ou parce qu'elles attendent le coup de fil d'un passeur et préféreraient aller ailleurs. Pour les personnes isolées, tout dépend des places qui nous sont proposées : chaque matin, la Ddets nous informe du nombre d'hébergements vers lesquels orienter les personnes qui se présentent à nous ; il arrive que nous n'en ayons aucun à proposer.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Je souhaiterais avoir des précisions, notamment sur les motifs de refus de mise à l'abri pour les MNA et de refus d'accès au transport vers les CAES – est-ce toujours en raison du manque de place ?

Par ailleurs, il y a quelques années, un rapport indiquait qu'un exilé devait parcourir en moyenne 7 kilomètres pour trouver un point d'eau. La situation a-t-elle évolué ? Cette distance est-elle prise en compte dans le socle humanitaire ?

Les appels d'offres de 2025 ont-ils fait l'objet d'avenants après la signature de l'accord *one-in, one-out* ? Dans le cadre de cet accord, certains d'entre vous ont eu des missions supplémentaires ; j'aimerais savoir si elles ont fait l'objet d'un avenant ou si elles ont été remplies de manière contrainte, avec les moyens existants.

M. Marc de Fleurian (RN). La Vie Active a-t-elle une solution à proposer pour la gestion des déchets résultant des distributions ? Par ailleurs, sur quels lieux souhaiteriez-vous être mandatés pour effectuer les distributions, afin de toucher tout le monde ?

Vous avez parlé des jeunes femmes lorsque vous avez évoqué la prostitution des mineurs. Portez-vous également attention aux jeunes hommes qui peuvent être concernés ?

Mme Stella Dupont (NI). Ma première question s'adresse à Coallia. Par le passé, nous avons eu à déplorer de très longues files d'attente aux Spada et au Guda (guichet unique de demande d'asile) ; l'État a été contraint de renforcer les moyens pour réduire le temps d'attente. Qu'en est-il aujourd'hui ?

Je m'adresse désormais à tous. Je me suis rendue à de nombreuses reprises dans le Dunkerquois et le Calaisais. Quelle est votre analyse des mesures d'hébergement d'urgence mises en place par l'État en période de grand froid ? J'ai constaté que ce dispositif fonctionnait plutôt bien, qu'il était maîtrisé et qualitatif, même s'il est toujours possible de faire mieux. Quel est votre avis sur une possible pérennisation de ce type d'hébergement sécurisé, assuré par l'État, à proximité du littoral et permettant de centraliser les services aux exilés ?

M. le président Sébastien Huyghe. Si vous n'avez pas le temps de répondre à toutes les questions, vous pourrez nous envoyer des contributions écrites.

M. Guillaume Alexandre. La société Apogée Propreté Conseil a été mandatée – et payée – pour s'occuper des déchets dans cette zone. Nous devons nettoyer lors des distributions, autant que faire se peut ; toutefois, on nous a supprimé les bennes à ordures que nous avions demandées et nous ne sommes pas autorisés à apporter des sacs poubelle. Si nous pouvions avoir les unes ou les autres, cela nous aiderait beaucoup.

Établir un lieu fixe de distribution serait très utile tel jour, mais moins utile à un autre moment. Nous aurions besoin, tout simplement, d'être plus près des camps.

La prostitution touche essentiellement les femmes, mais nous avons constaté à une certaine époque que les hommes mineurs afghans étaient également beaucoup touchés. Si nous pouvions agir, nous le ferions auprès de ces deux populations.

M. Dominique Brivet. Les refus d'accès aux CAES sont majoritairement dus au manque de places. Il arrive également que nous n'acceptons pas des personnes se déclarant mineures et demandant à rester avec un copain ; dans ce cas, nous prévenons les collègues, mais parfois elles refusent et partent.

Le plan Grand Froid fonctionne en effet très bien. Serait-il souhaitable de mettre les gens à l'abri tout au long de l'année ? Je ne peux pas vous répondre par la négative, mais cela ne dépend pas de nous. Enfin, il faudrait prévoir des moyens supplémentaires pour la réadaptation.

Mme Odile Tytgat. Nos points de distribution d'eau sont régulièrement déplacés en fonction de la population présente sur place, en fonction du public qui s'y déplace et en fonction des entreprises qui se trouvent autour. Aujourd'hui, une majorité des migrants a

facilement accès à nos points d'eau, parce que nous sommes situés à côté des camps, mais nombre d'entre eux sont très éloignés ; j'ignore d'où ils viennent exactement, mais il existe d'autres lieux de vie à Calais.

L'accès à l'eau pourrait être facilité par la gratuité des transports en commun ; toutefois, ce n'est pas non plus la réponse à tous les problèmes, notamment ceux des publics les plus fragiles : pour avoir accès à certains services, les femmes doivent transporter les enfants, les poussettes et le matériel, ce qui rend les choses difficiles.

Notre point de distribution le plus important est situé à côté d'un des plus gros lieux de vie à Calais ; par conséquent, la moyenne de 7 kilomètres que vous avez évoquée doit être revue légèrement à la baisse.

Mme Kareen Monnier. L'action naufrage a démarré en janvier 2025 et a été reconduite depuis lors. Nous assurons les mises à l'abri tous les jours de 17 heures à 7 heures du matin ; le week-end, nous intervenons le jour et la nuit. Nous avons mis plus de 70 personnes à l'abri en 2025 et un peu plus de 25 depuis le début de l'année 2026. Ce dispositif, doté d'un budget de 180 000 euros et de 3,25 ETP, fonctionne bien.

Les moyens qui nous sont alloués permettent de remplir les missions qui nous sont confiées, mais ils sont reconduits chaque année avec un taux d'évolution nul. Initialement, nous voulions affecter 6 ETP aux maraudes MNA, mais nous avons réduit l'équipe à 3 ETP ; l'action naufrage bénéficie de 3,25 ETP et nous ne pouvons assurer la gestion des douches que du lundi au vendredi – il nous est impossible de le faire le week-end. C'est déjà bien, mais nous pourrions faire mieux.

Dans le département du Nord, des dispositifs de prévention spécialisée, avec des psychologues de rue, avaient été expérimentés. En bénéficier sur le littoral dunkerquois pourrait être pertinent compte tenu des problèmes des publics migrants.

Quant aux motifs de refus de mise à l'abri, le plus récurrent est l'éloignement : le site est trop distant pour revenir au campement et espérer partir.

Habituellement nous ne gérons pas le plan Grand Froid, mais nous avons dû le reprendre au pied levé puisque la Croix-Rouge s'est retrouvée en difficulté en début d'année. Un gymnase du Dunkerquois, comptant 120 places et du matériel est mis à disposition des migrants et tout se passe très bien.

M. Tony Grenier. Permettez-moi d'ajouter qu'il manque un service de laverie, notamment pour les femmes et les enfants. Par ailleurs, nous remarquons que les jeunes femmes érythréennes sont, en ce moment, les premières victimes de la prostitution.

M. Emmanuel Brasseur. La majorité des dispositifs dont nous vous parlons sont des dispositifs dits déclarés, à subvention annuelle : nous devons nous-mêmes les renégocier tous les ans en fonction de la politique publique. Ils diffèrent de nombreux dispositifs sociaux, qui relèvent d'autorisations de long terme et offrent une autre visibilité à notre action. Grâce à ces dispositifs sociaux, nous disposons d'autres moyens pour mettre en œuvre ces accompagnements : de vrais professionnels, qui ont des contrats au long cours et que nous formons ; des investissements dans le bâti et dans les équipements que nous mettons à disposition.

Avec des subventions, la visibilité s'arrête à la fin de l'année et permet rarement tous ces investissements, qui vont dans le sens d'un accompagnement de meilleure qualité. Or la majorité des dispositifs que nous gérons à destination de ces publics dépendent de subventions.

En 2025, la durée d'attente moyenne dans la Spada de Lille était de 5,1 jours – elle a pu monter jusqu'à 8 jours certains mois –, alors que le délai réglementaire est de 3 jours. En fin d'année, nous sommes passés à un peu plus de 2 jours ; cette amélioration assez importante résulte des moyens donnés à la préfecture pour assurer un parcours aussi plus rapide que possible. En 2025, la Spada de Lille avait le plus long délai d'accès de tout l'Hexagone, mais la situation est beaucoup plus complexe dans les outre-mer.

À Coallia, nous pensons que pour bien intégrer, il faut bien accueillir. Or les conditions d'hébergement, d'accompagnement et d'accès aux besoins premiers, ainsi que les relations avec les administrations et les forces de l'ordre, ne nous semblent pas positives pour des personnes qui demain demanderaient l'asile ; elles ne contribuent pas à faciliter leur intégration dans la société. Il s'agit de l'honneur de la France que de ne pas laisser les plus vulnérables en situation de détresse ; il me semble que le code de l'action sociale intègre déjà ces règlements et ces lois.

M. Thimothée Maurice. Concernant les mineurs, les refus sont liés à la saturation du système.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci beaucoup. Nous aurions pu prolonger ces échanges plus longtemps tant ils sont intéressants. N'hésitez pas à nous faire parvenir des contributions écrites à l'issue de cette audition.

*

* *

14. Audition, ouverte à la presse, de M. Maël Galisson, journaliste (19 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Pour cette quatrième audition de la journée, nous recevons M. Maël Galisson, journaliste indépendant. Vous avez mené au cours des dix dernières années un important travail d'enquête et de documentation sur les personnes exilées qui sont mortes dans la zone frontière entre France, Belgique et Royaume-Uni. Auparavant, en tant que citoyen engagé, vous avez été le coordinateur de la plateforme de soutiens aux migrants (PSM) de Calais, un réseau d'associations locales d'aide aux personnes exilées se trouvant à la frontière franco-britannique. Enfin, dans des articles et des ouvrages collectifs, vous avez documenté la réalité de ce qu'on a appelé « la jungle de Calais ».

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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Maël Galisson prête serment.)

M. Maël Galisson, journaliste. Je précise d'emblée que mon propos liminaire portera sur des cas de décès et de disparitions, ce qui peut éventuellement choquer le public.

Le 3 septembre 2024, douze personnes sont mortes noyées au large du cap Gris-Nez après le naufrage d'une embarcation qui tentait de rejoindre le Royaume-Uni. Le bateau pneumatique se serait affaîssi sur lui-même sous le poids de trop nombreux passagers. La grande majorité des victimes sont des femmes originaires d'Érythrée. Quatre jours plus tard, le 7 septembre, le bébé d'une femme rescapée de ce naufrage est mort à l'hôpital de Calais. Sa mère avait dû subir une césarienne en urgence. Le 12 septembre 2024, le corps d'Ahmed Kalzieh, Syrien de 22 ans originaire d'Alep, est découvert inanimé sur la plage de Merlimont dans le Pas-de-Calais. Au cours d'une traversée avec deux autres personnes le 7 septembre, leur embarcation a pris l'eau, Ahmed a sauté du bateau et tenté de rejoindre le rivage ; il est mort noyé. Le 15 septembre 2024, une embarcation partie de la plage de la Slack près de Wimereux, dans laquelle avaient pris place cinquante-neuf personnes, s'est échouée sur les rochers après s'être déchirée. Huit personnes sont décédées dans ce naufrage. Le 17 septembre 2024, un corps très dégradé a été retrouvé près d'Ambleteuse. La victime, Kbaat Gebrehiwet, une jeune Érythréenne de 20 ans, avait embarqué sur le zodiac qui a fait naufrage le 3 septembre. Le 5 septembre 2024, au cours d'un embarquement chaotique sur un *small boat*, sur une plage du Boulonnais, un enfant de 2 ans est mort étouffé dans les bras de sa mère. Le même jour, trois personnes sont mortes étouffées dans un zodiac dans lequel avaient pris place plus de quatre-vingts exilés. Des avaries du moteur auraient créé un mouvement de panique à bord. Cette série d'incidents mortels n'est qu'un extrait de la liste de quatre-vingt-neuf décès au moins de personnes exilées survenus à la frontière franco-britannique au cours de l'année 2024, la plus meurtrière depuis 1999.

Pourquoi se livrer à un tel décompte des morts dans la zone frontière entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique comme je le fais depuis dix ans ? D'abord, l'approche médiatique ordinaire consistant à traiter ces décès de manière isolée, sans faire état du contexte, me posait problème. Dès que j'ai commencé à collecter des informations, je me suis rapidement rendu compte qu'il ne s'agissait pas d'événements isolés, mais bien des conséquences de politiques menées sur ce territoire. Par ailleurs, il n'existait pas alors de données officielles. C'est seulement depuis quelques années que la préfecture maritime compte les personnes qui décèdent au cours d'une traversée, ce qui passe sous silence les cas survenus avant la traversée maritime. Enfin, mon travail s'inscrit dans la démarche déjà menée par d'autres journalistes ou ONG sur les traversées en Méditerranée entre l'Italie, la Libye, la

Tunisie, en mer Égée ou dans le détroit de Gibraltar. Certaines de ces enquêtes dénombrent aussi les personnes décédées ou disparues aux frontières. Il était évident que la traversée de la Manche était mal documentée.

Sur le plan méthodologique, je signale une limite : c'est depuis les années 1990 que des personnes traversent la Manche pour tenter de gagner le Royaume-Uni, mais je n'ai pu rassembler d'informations qu'à partir de 1999. Le bilan n'est donc pas exhaustif. De plus, je n'ai recensé les cas de décès que quand j'ai pu recouper les informations provenant de la presse, surtout locale, et des témoignages d'exilés ou de personnes qui en sont solidaires. Les ONG compilent aussi des rapports depuis des années. Enfin, je suis allé rechercher dans les mairies une source administrative, à savoir la liste des décès enregistrés.

Sur cette base j'ai constitué une liste de personnes qui sont décédées depuis 1999 en tentant de rejoindre le Royaume-Uni, en essayant de donner leur identité, leur âge, leur genre et les circonstances du décès. La presse locale, elle, a plutôt traité ces cas comme des faits divers et on ne peut le lui reprocher. Pour en avoir une autre vision, il faut s'inscrire dans le temps long. J'aboutis au chiffre de 528 personnes exilées décédées à cette frontière depuis 1999.

Je précise, et j'y reviendrai, qu'il s'agit de personnes décédées et pas de celles portées disparues. C'est au moins une manière de garder la trace, la mémoire, des personnes passées par cette région. La très grande majorité sont originaires de ce qu'on peut appeler le Sud global, plus particulièrement d'Afrique, du Moyen-Orient et d'Asie. Soudanais, Irakiens, Vietnamiens et Chinois représentent plus d'un tiers des victimes. Pour 90 %, ce sont des hommes. Enfin, l'âge moyen est de 25 ans. C'est la jeunesse d'Afghanistan, du Soudan, de Syrie qui vient mourir sur les plages du nord de la France.

Pour mieux représenter cette réalité, j'ai réalisé une cartographie des décès avec le géographe Nicolas Lambert. Sur cette carte, chaque point représente un décès – un point plus gros en représente plusieurs. Il vaut la peine de suivre leur localisation par année. On constate alors qu'elle évolue en fonction des politiques menées, qui passent par la fortification – ou « bunkerisation » – de certains sites, à commencer par le port de Calais et Eurotunnel. À mesure que s'installent des barrières, des barbelés, des caméras de vidéosurveillance et des murs, les trajectoires migratoires se modifient. Aussi, au départ les décès survenaient près du port ou d'Eurotunnel ; ces dernières années, ils ont plutôt lieu en mer, dans une bande de 300 à 500 mètres le long des plages.

Arrêtons-nous sur les causes de décès. Une enquête au long cours, intitulé le Mémorial de Calais, réalisé avec le média *Lesjours.fr* grâce à *wedodata.fr*, rend les données accessibles à chacun. Simplement, ce travail, publié en 2023, mériterait d'être actualisé. La cause première de décès est de vouloir passer cette frontière, mais le nombre varie selon que la tentative a lieu par le train, par les axes routiers ou par la mer. Ces dernières années, la noyade est la cause principale. Précédemment, c'était la route. On trouve ici l'influence des politiques menées à cette frontière depuis vingt à trente ans. Les premières tentatives de passage – et les premiers décès – dans les années 1990 se sont faites via le port. Puis les exilés ont tenté de monter sur l'Eurostar pour rejoindre Londres directement.

Au-delà des chiffres, je pense au parcours de certains d'entre eux. Ainsi, Omid Jamil Ali, jeune Kurde de 21 ans, est mort le 18 octobre 2001 : en sautant d'un pont pour atterrir sur l'Eurostar, il s'est gravement blessé et ce n'est qu'à Folkestone que son corps a été découvert. Lors de la phase suivante, en gros de 2005 à 2015, les personnes tentaient de passer la frontière en se cachant dans les remorques des poids lourds. Je cite deux cas qui ont été relativement médiatisés. Le 23 octobre 2019, trente-neuf personnes ont été retrouvées mortes à l'intérieur d'un container remorque dans la zone industrielle du Waterglade Industrial Park dans l'Essex. Ces huit femmes

et trente et un hommes, tous originaires du nord-est du Vietnam, y sont morts asphyxiés. Déjà le 18 juin 2000, cinquante-quatre hommes et quatre femmes de nationalité chinoise sont morts asphyxiés dans un camion en provenance du port de Zeebrugge en Belgique. Leurs cadavres ont été découverts par des douaniers à Douvres. Deux survivants trouvés inconscients dans le camion ont été transportés à l'hôpital en état de choc et souffrant de déshydratation.

Pour préciser ma pensée, je reviens sur les traités signés le 20 septembre 2014 et le 20 août 2015, même si votre commission porte sur les accords du Touquet. Le premier texte instaure le doublement des barrières de l'enceinte portuaire de Calais, l'érection le long de la rocade accédant à la zone portuaire d'une double clôture équipée d'une rampe d'accès incurvée pour empêcher qu'on s'y agrippe, surmontée de barbelés et dotée d'un système de vidéosurveillance. L'ouvrage finalisé au printemps 2015 a été prolongé par la construction en avril 2016, au niveau de la rocade portuaire, d'un mur de béton végétalisé de quatre mètres de haut et de 300 mètres de long, équipé de caméras de surveillance et d'un système anti-franchissement. L'accord du 20 août 2015 concerne le site d'Eurotunnel et prévoit l'érection de 29 kilomètres de nouvelles barrières, le renforcement des 10 kilomètres déjà existants, la déforestation de 100 hectares et l'inondation de certaines zones afin d'empêcher toute intrusion. Enfin, le traité de Sandhurst signé en janvier 2018, après le référendum sur le Brexit de juin 2016 et l'expulsion de la « jungle » de Calais en octobre 2016, prolonge la longue liste des technologies de surveillance et de contrôle dont ont été dotées peu à peu les infrastructures frontalières. Sur les 50 millions d'euros apportés par le Royaume-Uni, 15 millions sont destinés à l'acquisition de dispositifs de vidéosurveillance et de barrières de sécurité et au recrutement d'équipes cynophiles pour le port et la gare de Calais ainsi que pour le site Eurotunnel. Si je donne ces détails, c'est que cette fortification de la frontière a eu pour conséquence de rendre le port de Calais et le site Eurotunnel quasiment inaccessibles pour les exilés.

Il leur fallait donc trouver un autre moyen d'aller en Angleterre. Ce seront les tentatives de traversée par mer, de plus en plus organisées. Ainsi, la fermeture d'une route migratoire en a créé une nouvelle, plus dangereuse. Cette phase a commencé dans les années 2017-2018. Les premières tentatives ont lieu autour du Calaisis. La réaction des États a été de fortifier et de militariser les plages. Quand celles du Calaisis ont été inaccessibles, il a fallu tenter les départs de plus loin, du Dunkerquois, des plages de Belgique jusqu'à la baie de Somme, voire jusqu'en Normandie. Et depuis deux ans, nous sommes entrés dans une autre phase, qui consiste à emprunter les fleuves du Pas-de-Calais, notamment l'Aa. Cette extension des zones de départ a signifié celle des lieux de décès. Qu'on se souvienne du naufrage du 24 novembre 2021 au cours duquel vingt-sept personnes sont décédées et quatre ont disparu. Julia Pascual du *Monde* et Marie Babonneau du *Canard enchaîné* y ont consacré un travail d'investigation approfondi. Au cours de cet incident en mer, les exilés ont appelé à de multiples reprises les secours du Cross de Gris-Nez, le Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage. Non seulement le Cross n'a pas engagé à temps des opérations de secours, mais il est allé jusqu'à dissuader un tanker d'intervenir pour secourir les naufragés. Plainte a été déposée et une enquête est en cours. Selon moi, il y aurait lieu d'organiser une audition sur ce naufrage tellement c'est une affaire dans l'affaire. Les personnels qui ont enquêté sur cet incident ont subi des pressions de la part de la hiérarchie militaire, et en prévenant les agents du Cross qu'ils allaient être mis en examen, cette hiérarchie militaire a violé le secret de l'instruction, ce qui a déclenché l'ouverture d'une seconde enquête. Mes confrères Julia Pascual et Marie Babonneau auraient beaucoup à dire sur ce qui reste, à ce jour, le naufrage le plus meurtrier dans la Manche.

Ce naufrage pose aussi la question des moyens mis à disposition des sauveteurs. Avant qu'il ait lieu, des alertes avaient été lancées. Ainsi certains membres de la Société nationale de sauvetage en mer, la SNSM, disaient que les moyens disponibles n'étaient pas

adaptés pour permettre des opérations de secours efficaces. Mais n'étant pas spécialiste, je renvoie vers les articles de Julia Pascual encore, de Maïa Courtois, de Simon Mauvieux et de Nejma Brahim.

En concluant sur les conséquences concrètes des accords sur la vie des personnes exilées, je veux citer les propos des responsables politiques français ou britanniques, depuis Bernard Cazeneuve, alors ministre de l'intérieur, qui voulait « rendre la frontière étanche », à Priti Patel, secrétaire au Home Office, qui espérait rendre la Manche « *impracticable* ».

Au passage, j'observe que les homicides, qui sont une réalité incontestable, sont une cause mineure dans le nombre de décès survenus du fait du franchissement de la frontière. Surtout, je voudrais évoquer les portraits de personnes décédées sur cette frontière car leur parcours illustre bien les impasses dans lesquelles elles se sont trouvées, notamment en raison du règlement Dublin. C'est d'abord Abdulfatah Hamdallah, qui fuit sa région de l'ouest du Kordofan, au Soudan. Il passe plus de deux ans en Libye. Avec son frère, Abdulfatah survit de petits boulots tel que laveur de voitures dans la capitale libyenne. En 2017, il réussit à franchir la Méditerranée vers l'Italie puis la France, où il demande l'asile en 2018. Sa demande est rejetée plusieurs mois plus tard. Débouté de l'asile, il part à Calais en juin 2020 dans l'objectif de passer en Angleterre. Un soir d'août, avec un compagnon de route, ils décident de voler un canot gonflable – un jouet, pas un bateau – dans un cabanon de plage. Ne trouvant pas de rames, ils tentent, avec des pelles en guise de pagaie, une traversée extrêmement risquée qui se révélera un échec. Si son compagnon réussit à rejoindre la côte à la nage, le corps sans vie d'Abdulfatah, âgé de 22 ans, a été retrouvé le mercredi 19 août 2020 sur la plage de Sangatte. Il a été enterré dans le cimetière nord de Calais.

Autre exemple, celui de Dina Al-Shammari, une Koweïtienne âgée de 21 ans qui est décédée le 28 juillet 2024 en tentant la traversée de la Manche vers l'Angleterre. La famille de Dina fait partie de la minorité « bidoune » soit, en arabe, « sans papiers », une communauté stigmatisée car les autorités du Koweït refusent de leur reconnaître la nationalité. Ils sont donc apatrides. La famille est arrivée en 2021 en Allemagne, où elle a demandé l'asile. Déboutée au terme de la procédure, et craignant d'être renvoyés vers le Moyen-Orient, ils ont décidé de reprendre la route, cette fois, vers le Royaume-Uni. Dina a été découverte inanimée dans une embarcation surchargée. Elle est morte étouffée sous les yeux de sa mère et de ses deux sœurs à la suite d'un mouvement de foule au moment de l'embarquement dans le *small boat*. Ces exemples illustrent la situation complexe dans laquelle les personnes exilées peuvent se retrouver à l'échelon européen, notamment du fait du règlement Dublin.

Je voudrais m'arrêter maintenant sur ce qui se passe sur les plages, en conséquence directe des politiques, notamment la politique britannique dont le leitmotiv est « *Stop the boats* ». Arrêtez les bateaux, c'est ce que demandent les autorités britanniques aux autorités françaises et cela se traduit par un déploiement de forces de police sur les plages du Boulonnais, du Calaisais et du Dunkerquois ; il arrive alors à des exilés ce qu'a vécu Jumaa Al-Hassan, un Syrien qui a fui Alep en 2014 pour se réfugier au Liban. En 2023, il repart pour l'Algérie puis en février 2024 prend la route pour le Royaume-Uni via l'Espagne et Calais. Le soir du 2 au 3 mars, un groupe d'exilés patiente à Gravelines, au bord de l'Aa, dans l'attente d'un bateau-taxi qui va les emmener. Alors que celui-ci s'approche du groupe, des policiers interviennent en faisant usage de gaz lacrymogène. Malgré les alertes des témoins présents, c'est-à-dire les exilés, les policiers n'ont rien fait pour tenter de sauver Jumaa ; des pompiers sont ensuite intervenus, ont procédé à quelques recherches mais n'ont rien trouvé. Par la suite, malgré le signalement des proches de Jumaa et des associations de soutien aux exilés, il n'y a pas eu de recherches complémentaires. Pour plus de précision, je renvoie vers une enquête que nous avons menée avec Maïa Courtois, Simon Mauvieux et Valentina Camu qui a été publiée

sur le site *Disclose*. En tout état de cause, au moment des faits, les exilés ont donné l’alerte et cela n’a pas déclenché de recherches immédiates. Après coup, les associations ont demandé une reprise des recherches, en vain. L’oncle de Jumaa s’est présenté à la police et, malgré cela, il n’y a jamais eu de recherche. Finalement, le corps de Jumaa a été retrouvé dix-sept jours plus tard, le 19 mars 2024, plus en amont du canal, à hauteur de Grand-Fort-Philippe. Il a été rapatrié et enterré dans son village natal en périphérie d’Alep.

Ainsi, la pression policière sur les plages et accessoirement autour des fleuves tels que l’Aa pour empêcher les départs de *small boats* rend chaque étape de mise à l’eau d’une embarcation toujours plus dangereuse. De plus, il arrive que des personnes non prévues s’ajoutent au dernier moment. Ces dernières années, les embarquements sont devenus des moments de tension extrême et particulièrement chaotiques, où des gens meurent écrasés sous le poids des autres passagers : ils ne meurent plus noyés mais asphyxiés. J’ai déjà donné l’exemple de Dina, mais ce fut aussi le sort de Sara Al-Hashimi, une fillette irakienne de 4 ans, qui est décédée avec cinq autres personnes le 23 avril 2024. Or l’acteur majeur de la mise en œuvre de la politique dite *Stop the boats* sur les plages, c’est la police ou la gendarmerie. Et si l’on veut revenir sur le rôle joué par la police dans cette région de France, outre le cas de Jumaa Al-Hassan, il ne faudrait pas oublier les circonstances qui ont mené à la mort de Mawda Shawri le 16 mai 2018. Cette fillette kurde de 2 ans a été tuée par un policier belge lors d’une course poursuite sur l’A42 – en Belgique certes, mais la famille vivait sur le camp de Grande-Synthe. Du fait de la difficulté pour accéder aux camions et aux plages, la Belgique est devenue une espèce de salle annexe pour tenter la traversée de la frontière. Je renvoie vers d’autres articles et notamment la très bonne enquête du journaliste belge Michel Bouffiu, sur la mort de Mawda. Sur ce dispositif policier, j’en lis un extrait : « La dernière étape du déploiement des dispositifs sécuritaires à la frontière franco-britannique, visant cette fois à stopper les tentatives de passage par voie maritime, démarre au cours de l’année 2018 et se traduit par la signature d’un plan d’action conjoint le 24 janvier 2019. Celui-ci prévoit, en particulier, l’acquisition, pour un montant de 7 millions d’euros, sur fonds britanniques, d’un certain nombre d’équipements destinés à surveiller le littoral du Calais et sur lesquels les autorités françaises ne se privent pas de communiquer : drones avec caméras thermiques, lunettes infrarouges, remorques éclairantes, véhicules tout-terrain (motos et 4x4), gardes républicains à cheval, militaires en VTT ou pilotes de la police aux frontières sont déployés sur les plages du nord de la France et apparaissent désormais régulièrement dans les tweets de la préfecture du Pas-de-Calais ».

Tel est, dans la réalité, le déploiement de police et de gendarmerie sur les plages du littoral nord de la France. J’ai parlé du règlement Dublin qui pousse les gens à l’errance en Europe jusqu’à tenter le passage pour refaire leur vie au Royaume-Uni. J’ai donné des exemples de la pression qui peut exister sur les plages et le long des fleuves. Sur notre sujet, les décès aux frontières, la façon dont les conditions de vie à Calais et dans la région pèsent sur les exilés et sur leur santé mentale, mais aussi les politiques et les impasses législatives dans lesquelles se retrouvent des personnes exilées qui sont bloquées à Calais, j’ai fait différents travaux journalistiques. Je voudrais signaler en particulier un article que j’ai écrit sur Abbas Sertus, qui s’est pendu dans un blockhaus de Tardinghen, et vous parler du cas de Ahmed N. sur lequel j’ai écrit récemment dans *Politis*. Ahmed N. est mort à 39 ans le 13 mai 2025 sous les roues d’un poids lourd sur un parking de Marck, commune voisine de Calais. Arrivé en France en 2013 et reconnu réfugié, cet Érythréen a vécu des derniers mois particulièrement difficiles. Souffrant de troubles psychiatriques, Ahmed a présenté à plusieurs reprises des comportements suicidaires. Malgré des alertes répétées, les associations, notamment le Secours catholique, se sont heurtées à de nombreux dysfonctionnements concernant sa prise en charge par le centre hospitalier de Calais. Ahmed est mort quelques jours plus tard. Autre exemple, Hassan Abbas Omar Saad, 29 ans, originaire de Khartoum,

était en mai 2022 bloqué à Calais depuis environ deux mois, survivant comme il pouvait avec plusieurs centaines d'autres exilés dans un camp de fortune à proximité de la zone Transmarck, lieu de transit de centaines de poids-lourds en partance vers l'Angleterre. Arrivé en Europe en 2015, il avait demandé l'asile successivement en Allemagne, en France, en Suisse et essuyé trois refus. Par dépit, il avait rejoint le nord de la France. L'annonce en avril 2022 de la signature d'un accord entre le Royaume-Uni et le Rwanda qui visait à envoyer des demandeurs d'asile arrivés sur le territoire britannique vers ce pays, avait chamboulé Hassan, selon une militante associative. Profondément inquiet, fatigué par des années d'errance en Europe, il s'est peu à peu isolé du reste du groupe. Le 11 mai 2022, Hassan a été découvert par ses compagnons, pendu par une sangle dans une remorque de poids lourds abandonnée sur un parking de la zone Transmarck. Le véhicule qui aurait dû lui permettre de rejoindre l'Angleterre est devenu le caveau de son ultime voyage.

Je voudrais maintenant revenir sur la zone grise de ce travail, les personnes disparues à cette frontière. Avec les mêmes collègues, Maïa Courtois, Simon Mauvieux et Valentina Camu, nous avons publié ces derniers mois une série d'articles sur cette question liée à celle des décès. Le phénomène s'accroît car on pouvait relever les disparitions à terre, mais beaucoup moins depuis que la traversée est surtout maritime. Notre enquête montre que la question des disparitions est globalement assez négligée par les autorités sur le littoral, ce qui laisse désemparés les proches, qui ne savent pas si le fils, le frère, l'oncle, la sœur est toujours en vie ou décédé. Notre série d'articles pour *Mediapart* montre qu'entre 2022 et 2024, au moins quarante-trois exilés qui voulaient rejoindre le Royaume-Uni ont disparu le long du littoral nord de la France ou en Manche sans qu'on retrouve leur corps. À titre d'exemple, je me concentrerai sur le naufrage du 23 octobre 2024 au large de Sangatte. Rapidement, un bilan officiel de trois morts est annoncé. Mais dans les jours qui suivent paraissent des alertes à disparition, et nous avons une liste de treize personnes portées disparues, à la suite d'alertes de rescapés qui ont perdu le contact avec tel ou tel passager, ou de proches qui savaient que les personnes allaient embarquer et qui n'ont plus de nouvelles. Assez rapidement après le naufrage, nous publions deux articles qui montrent que le bilan est sous-estimé. Et dans les semaines qui suivent, la Manche rejette treize corps en tout sur les plages du Calaisais, du Boulonnais mais également du Kent. Dans des articles suivants, nous expliquons que malgré les alertes des associations qui font un travail d'intermédiaire vraiment précieux entre les familles et les autorités, certains de ces corps ne sont toujours pas identifiés, un an et trois mois après les faits.

Je prends le cas de Ahmed. Originaire d'Alep, il fuit la guerre en Syrie en 2013 avec sa femme et ses six enfants pour se réfugier à Izmir en Turquie, où il travaille comme ouvrier agricole. À la fin de l'été 2024, Ahmed et l'un de ses fils, Osama, prennent la décision de quitter la Turquie où, explique Osama, « Pour les Syriens, la vie est compliquée, nous subissons beaucoup de racisme, nous comptons rejoindre mes deux grand-frères qui vivent déjà en Angleterre. » Dans la nuit du 22 au 23 octobre 2024, Ahmed et Osama embarquent avec plus de soixante personnes à bord d'un zodiac sur une plage à proximité de Sangatte. L'un des flotteurs de l'embarcation explose durant la traversée, entraînant la chute dans l'eau du groupe de passagers. Ahmed et Osama s'accrochent comme ils le peuvent aux débris du bateau, mais, raconte le jeune Syrien, « à un moment dans la panique nous avons été séparés, j'appelai mon père mais il ne me répondait pas ». Osama et quarante-sept autres personnes sont secourus par les sauveteurs. Dans les jours qui suivent le naufrage, Osama se démène pour retrouver la trace de son père, allant d'hôpital en poste de police, mais les autorités restent sans réponse. « J'ai tout fait pour tenter de le retrouver, se désole-t-il, je ne souhaite à personne de vivre ce que ma famille et moi vivons depuis ce jour. »

Ces difficultés d'identification des corps rejetés par la Manche apparaissent bien dans le cas de Mustafa Bakro, lui aussi porté disparu suite à ce naufrage. Des amis rescapés vont

signaler sa disparition dès le lendemain. Dès le 25, ce signalement est répercuté notamment auprès de la Croix-Rouge, qui agit grâce à son dispositif RLF (rétablissement des liens familiaux), et ensuite à la gendarmerie maritime qui a la charge de l'enquête. La procédure est celle-ci : quand un corps est découvert sur une plage, le parquet ouvre une enquête. Selon le lieu, la juridiction, l'autorité de gendarmerie ou de police diffèrent, et il est difficile d'identifier l'interlocuteur responsable. Dans cette affaire, le 25 octobre, le signalement est transmis à la gendarmerie maritime ; le 30 octobre, la famille en Syrie rencontre le Croissant-Rouge à Alep. Nous sommes allés en Syrie et avons vu la famille, qui nous a déclaré : « Dans les jours qui ont suivi le naufrage, nous avons contacté le Croissant-Rouge, mais aussi des organisations des droits humains en France. Malgré ces démarches, Mustafa reste toujours introuvable. La dernière fois que nous avons échangé avec le Croissant-Rouge, ils nous ont répondu qu'ils allaient revenir vers nous quand ils auraient des nouvelles. C'était il y a quatre mois, rien ne s'est passé depuis. »

Au cours de cette enquête, nous constatons donc qu'il est difficile pour les proches d'avoir des informations sur les procédures d'identification. Elles peuvent être compromises pour des raisons simples. Dans le cas de Mustafa, cette famille syrienne a subi plusieurs déplacements forcés du fait de la guerre ; elle habitait un quartier d'Alep qui a été une zone de front. Pourtant, chose rare, elle a réussi à entrer directement en contact avec les autorités policières françaises. Ce qui a bloqué, c'est le fait que la famille n'était pas en mesure de payer les frais pour le renvoi du kit ADN qui sert à identifier le corps. L'événement a eu lieu en octobre 2024, la famille arrive à avoir des contacts avec les autorités policières en janvier 2025 ; comme elle ne peut payer les 60 euros pour envoyer le kit ADN, le travail d'identification s'arrête. La famille n'a plus de nouvelles, rien n'est fait pour la tenir au courant. Finalement, c'est par l'intermédiaire d'une tierce personne qu'un échantillon est transmis aux autorités policières, et qu'ainsi le 20 janvier 2026, bien plus d'un an après l'événement, Mustafa a été identifié parmi les corps rejetés par la mer. Il repose au cimetière ouest à Boulogne-sur-Mer. À ce jour, sur les treize personnes signalées comme disparues suite à ce naufrage du 23 octobre, six ne sont toujours pas identifiées.

Les proches se heurtent donc à un certain nombre de difficultés et de dysfonctionnements. Ainsi, les alertes sur les disparitions qui sont lancées au moment des opérations de secours par des rescapés n'ont pas forcément d'effet. Une fois ramenés au port, ceux-ci peuvent être pris en charge par la protection civile, mais ce n'est pas systématique. Ces naufragés trempés peuvent aussi rencontrer d'abord la police aux frontières, qui les auditionne avec pour principal souci de savoir qui conduisait le bateau, et de déterminer qui sont les passeurs. Les alertes lancées à ce moment-là sont négligées. Ensuite des proches ou même des ONG lancent de nouvelles alertes. Mais je l'ai dit, en fonction du lieu de décès, ce n'est pas forcément le même interlocuteur, la même gendarmerie, le même institut médico-légal. Pour des personnes qui ne parlent pas toujours français, c'est une difficulté supplémentaire, d'autant que certains policiers et gendarmes refusent de communiquer directement avec les familles, et le font seulement par l'intermédiaire des associations. En outre, on ne comprend pas pourquoi dans tel cas une reconnaissance visuelle suffit, dans tel autre il faut multiplier les critères, dont un test ADN, des empreintes etc. Et il n'y a pas de coordination pour obtenir ces informations, par exemple aller trouver un test ADN en Éthiopie, en Syrie ou ailleurs. Bref, les procédures d'identification durent très longtemps, un an et quelques mois pour Mustafa Bakro. J'ajoute que pour les proches qui viennent effectuer des tests ADN ou faire des reconnaissances visuelles, aucune prise en charge sociale ou psychologique n'est prévue. Cela repose sur les associations, et je n'ai pas le temps d'évoquer les funérailles.

Ce travail est incomplet et mériterait d'être prolongé, pour tenir compte par exemple des personnes mutilées, qui, lors de traversées notamment par camion, peuvent subir de graves blessures et parfois passer des semaines voire des mois dans les hôpitaux de la région. La chercheuse Maria Hagan a commencé à documenter cette situation. Ensuite, on mesure mal l'impact que peuvent avoir les politiques migratoires sur la santé mentale des personnes en exil. Ainsi les ONG britanniques ont-elles alerté sur les suicides survenus après l'arrivée au Royaume-Uni. Elles en ont dénombré onze en l'espace de quelques années, notamment des mineurs.

Permettez-moi de terminer sur une anecdote. Un jour, je présentais ce travail d'investigation à Bruxelles. Une personne m'a demandé la liste des morts à cette frontière et on l'a imprimée sur une banderole qui faisait de sept à dix mètres. Un responsable de centre culturel a observé qu'on aurait dit un ticket de caisse. La remarque est triviale, mais aussi symbolique. Au cours de vos auditions que j'ai suivies, il a été beaucoup question du coût financier de ce qui se passe à Calais, de l'engagement des forces de police, etc. Je viens de vous en présenter le coût humain. Le 24 novembre 2021, après le naufrage le plus meurtrier, Emmanuel Macron, Président de la République, avait dit que la France ne laisserait pas la Manche devenir un cimetière. Depuis cette date, au moins 186 personnes sont mortes à cette frontière, dont les deux tiers en tentant la traversée, et au moins vingt-six personnes sont portées disparues.

M. Sébastien Huyghe, président. Chaque mort dans la Manche ou dans la mer du Nord est un mort de trop. Personne ne peut rester insensible au fait que des humains perdent la vie en voulant traverser pour aller au Royaume-Uni. Aussi le travail que vous avez fait pour identifier les personnes et rendre à chacune une histoire est-il très important. Notre commission d'enquête, justement, doit faire un état des lieux et elle doit faire des propositions – je ne dirai pas pour qu'il n'y ait pas plus de morts, ce serait un vœu pieux, mais pour qu'il y en ait le moins possible.

Mais je ne peux pas vous laisser dire ou sous-entendre que les forces de l'ordre laissent mourir des migrants ou sont responsables de leur mort. Elles font un travail difficile au service de nos concitoyens et de la sécurité des populations, qu'elles soient locales ou qu'elles soient migrantes ; c'est une de leurs missions premières et elles l'accomplissent avec beaucoup d'abnégation. Les vrais meurtriers, ce sont les passeurs. Ils sont responsables de ces drames et ils profitent de la détresse de personnes qui souhaitent absolument passer au Royaume-Uni, sans aucun souci de la vie humaine, à partir du moment où cela leur rapporte des euros, ou souvent des dollars. En 2024, soixante-dix personnes sont décédées en tentant la traversée ; en 2025, ce bilan a été réduit de moitié avec vingt-sept personnes décédées et quatre disparues. Encore une fois, chaque mort est un mort de trop. Mais tout a été fait pour leur porter secours. En 2025, 6 177 personnes ont été secourues par l'ensemble des forces publiques. La France met tout en œuvre pour limiter au maximum le nombre de personnes qui, malheureusement, perdent la vie dans ces conditions pour passer au Royaume-Uni.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En effet, cette commission d'enquête a aussi pour objectif de replacer la question des conditions de vie des personnes exilées, et trop souvent de leur mort, au cœur de l'évaluation et de la conduite des politiques publiques, car elle y est très marginalisée, voire méprisée. En tant que députés, nous nous devons de défendre la devise républicaine et donc de considérer chaque être humain avec une égale dignité. Et j'ai retenu de vos propos que Mawda, la petite fille kurde de 2 ans, avait bel et bien été tuée d'une balle dans la tête au cours d'une course-poursuite par les tirs d'un policier. *Le Monde* avait d'ailleurs titré « La petite Kurde, 2 ans, a été tuée par un policier belge ».

J'ai plusieurs questions. D'abord, quand des familles interpellent les autorités sur une disparition, qu'est-ce que cela déclenche ? Après un signalement, que font la gendarmerie et la police immédiatement ? Vous avez parlé des délais, mais est-ce qu'à chaque signalement, on engage une action ou pas ? Ensuite, parvenez-vous, dans vos recherches, à estimer un nombre de disparus ? Pour la Méditerranée, ce travail est à peu près effectué, même si cela reste un peu flou, et on dispose d'un nombre de morts et d'une projection pour les disparus. Enfin, vous auriez voulu parler des funérailles. Cela pose la question du coût du rapatriement et de sa prise en charge, mais aussi pour celles et ceux qui sont enterrés dans des cimetières sur le littoral nord, celle du respect des rites, pour garantir la dignité de nos morts. Quels obstacles rencontre-t-on ?

M. Maël Galisson. Concernant les disparus, les enquêtes que nous avons menées avec mes collègues sur la période de 2022 à 2024 et les recoupements effectués nous conduisent à une estimation de quarante-trois personnes – ce peut être plus.

Que se passe-t-il au moment d'une disparition ? C'est une question qu'il faut poser aux autorités policières. Nous avons cherché à les interroger, mais nous n'avons eu que rarement des échanges, cela reste très compliqué. Les acteurs qui parlent sont soit les familles, les compagnons de route ou les associations qui, au minimum, contactent la Croix-Rouge qui dispose du dispositif de rétablissement des liens familiaux, lequel, d'une certaine manière, sert de recensement des alertes de disparition. Des membres d'associations et des militants tentent de mener des recherches à leur niveau en allant dans les campements pour tenter de retrouver des informations. Mais pour ce qui est des autorités, je ne sais pas s'il y a systématiquement une alerte. Nous avons documenté de manière précise le cas de Jumaa Al-Hassan. Son oncle s'est présenté à la police en voulant relancer des recherches ; on lui a juste dit que la police ne pouvait rien faire et que tout ce qu'on lui proposait, c'était de déposer une main courante, dont j'ai la copie si besoin est. Je ne peux donc pas vous dire s'il y a un protocole de la part des autorités policières, on ne nous a jamais répondu en tant que journalistes. D'après les cas que nous avons pu documenter de manière précise, la plupart du temps ces alertes sont plutôt négligées.

S'agissant des funérailles, les familles sur lesquelles nous avons des informations se sont heurtées à plusieurs difficultés. D'abord, le rapatriement d'un corps coûte plusieurs milliers d'euros et accéder, par la route, à un pays en guerre ou à une zone de conflit augmente ce coût, qui est, principalement, à la charge des familles. Bien souvent, elles ne peuvent pas payer et la solidarité communautaire et associative prend le relais. Quand le rapatriement coûte vraiment trop cher, on se tourne vers des funérailles en France. Mais là encore, c'est souvent compliqué d'avoir accès à un cimetière dans le Calaisis et le Boulonnais car les mairies ne sont pas toutes enclines à accepter des corps de personnes étrangères mortes en exil. Se pose aussi la question de l'existence d'un carré musulman dans les cimetières et du respect des rites ; sur ce point, il y a peu de réponses de la part des pouvoirs publics.

M. Marc de Fleurian (RN). Merci, monsieur le président, d'avoir rappelé la nécessité de respecter la présomption d'innocence pour les militaires du Cross Gris-Nez qui, tous les jours, avec leurs camarades de la Marine nationale, de la Gendarmerie maritime ou de la SNSM, risquent leur vie pour aller sauver des naufragés et pratiquer ainsi la solidarité des gens de mer.

Je voudrais savoir, monsieur Galisson, si, pour compléter le propos que vous avez longuement développé, vous aviez l'intention ou le projet de mener la même enquête sur l'ensemble des vies qui ont été sauvées par l'action de la France ou de Français, des acteurs si vous voulez les appeler ainsi, comme les sauveteurs en mer, les personnels hospitaliers, les membres de la protection civile. Je suis député du Calaisis sous l'étiquette Rassemblement national, et un certain nombre de ces personnes, qui sont favorables à ce parti, risquent leur vie ou passent leur nuit à sauver les gens, par humanité, sans avoir besoin d'en faire un

étendard politique, tant c'est évident pour eux. Certes, aucune vie sauvée ne compensera les vies perdues, mais ç'aurait été une démarche intéressante pour équilibrer ou élargir le propos que vous avez tenu.

M. Maël Galisson. Personnellement, je pense que c'est important de rappeler que dans le cas de Mawda, un policier a été condamné pour homicide involontaire. Je n'invente rien, c'est une décision de la justice belge. J'ai peut-être été trop rapide ou je me suis mal exprimé, mais j'ai repris les propos des témoins que nous avons rencontrés dans le cadre de l'enquête sur la mort de Jumaa Al-Hassan. Et à la suite de ce travail journalistique, l'association Utopia 56 a déposé une plainte qui a entraîné l'ouverture d'une enquête de l'IGPN, l'Inspection générale de la police nationale.

M. Sébastien Huyghe, président. La présomption d'innocence s'impose tant que la justice ne s'est pas prononcée. Ici, devant l'Assemblée nationale française, nous parlons des forces de l'ordre françaises et en Belgique, c'est leur problème.

M. Maël Galisson. Pas tout à fait, car ce qui se passe à Calais est connecté au territoire belge en fait.

M. Sébastien Huyghe, président. Le comportement de certains policiers de pays étrangers n'entre pas dans le champ de nos travaux.

M. Marc de Fleurian (RN). Il me semble important de préciser qu'il y a eu une extension du carré musulman au cimetière de Calais pour permettre l'accueil des dépouilles de personnes naufragées ou percutées par des poids lourds.

*

* *

15. Audition, ouverte à la presse, de M. Didier Leschi, directeur général de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) (26 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. L'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) est un établissement public administratif placé sous la tutelle du ministère de l'intérieur, et l'opérateur principal de la direction générale des étrangers en France (DGEF), dont nous avons déjà entendu les représentants. Parmi les missions de l'Office, figure notamment la gestion du dispositif national d'accueil des demandeurs asile.

Monsieur le directeur général, vous étiez déjà en place en 2016, lors de l'opération de démantèlement de la jungle de Calais, pour laquelle les agents de l'Ofii ont été fortement mobilisés, comme l'a rappelé devant nous l'ancien Premier ministre Bernard Cazeneuve.

Vous avez également été chargé par le gouvernement d'une mission de médiation à l'automne 2021, que vous évoquerez sûrement dans votre propos liminaire.

Cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

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

(M. Didier Leschi prête serment.)

M. Didier Leschi, directeur général de l'Ofii. L'Ofii est responsable du dispositif d'accueil des demandeurs d'asile. Cependant, dans le Calaisis, nos missions sont essentiellement de deux ordres : aller au contact des personnes stationnant dans la région pour leur indiquer qu'elles peuvent déposer une demande d'asile en France ; proposer à certaines d'entre elles une aide au retour volontaire, dès lors qu'elles ne relèvent pas ou pensent ne pas relever d'un besoin de protection.

Pour ce faire, nous organisons des maraudes et le faisons depuis un moment déjà. L'Ofii dispose aussi d'un local à Calais, qui permet de rencontrer ces personnes et de mener des entretiens, qui se concentrent en particulier sur l'aide au retour volontaire.

L'orientation dans le dispositif national d'accueil suppose que les personnes soient enregistrées comme demandeurs d'asile, ce qui ne se fait pas à Calais, mais à Lille.

D'autres dispositifs sont mis en place pour permettre l'accueil des personnes dans le Calaisis, qui constitue l'un des enjeux de la médiation confiée à l'Ofii.

Pour les passeurs, l'enjeu est de voir stationner les personnes au plus près de la mer et des zones d'embarquement. Pour l'État, l'enjeu est de faire en sorte que les personnes ne risquent pas leur vie en traversant la Manche et qu'elles acceptent des orientations vers des centres d'accueil qui ne sont pas proches de la mer, ce qui fait l'objet d'un débat récurrent avec certaines associations. L'objectif est de les soustraire aux passeurs.

En ce qui concerne les maraudes, nous assurons des permanences dans les centres d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES), pour proposer l'aide au retour volontaire, qui constitue un dispositif essentiel.

Lors de ces maraudes, nous sommes accompagnés par des agents du Home Office, qui, depuis octobre 2025, se joignent chaque semaine à ceux de l'Ofii. Il s'agit de sensibiliser

aux dangers de la traversée et de contrer le discours des passeurs, qui présentent l'Angleterre comme une sorte de paradis. Il faut aussi évoquer la présence de deux agents de Frontex, déployés de façon permanente à Calais auprès des agents de l'Ofii, pour assurer les permanences et les maraudes.

Pour mener une action plus incitative en matière d'aide au retour volontaire, le montant de la somme proposée est majoré de 1 000 euros par rapport à ce qui se pratique sur le reste du territoire national. Il peut ainsi atteindre 3 500 euros pour les personnes des dix nationalités les plus représentées dans le Calaisis.

Quels freins identifie-t-on à l'accès effectif à ces dispositifs ? Principalement la propagande des passeurs. Selon eux, une fois qu'on a traversé la Manche, on se retrouve dans un eldorado. Ce mythe constitue la principale motivation des traversées. Les autorités britanniques sont en train de faire évoluer leur cadre législatif. Elles ont suspendu une partie des possibilités liées au regroupement familial et s'apprêtent à mettre en place des dispositifs beaucoup plus rigoureux pour lutter contre le travail illégal. La possibilité de travailler de manière irrégulière par rapport à nos normes exerce un attrait important et représente un enjeu pour les personnes qui traversent et peuvent ainsi rembourser les passeurs.

Vous me demandez si nous disposons de données chiffrées sur le nombre de personnes accompagnées et orientées. Depuis octobre 2025, nous avons organisé 34 permanences dans les CAES et 1 183 personnes ont assisté aux sessions d'information, ce qui représente une moyenne de 35 personnes par session. Parmi elles, 735 ont demandé à être reçues lors d'entretiens individuels, organisés dans le cadre de la présentation de l'aide au retour volontaire. Nous avons enregistré 19 demandes d'aide au retour, ce qui représente 1,6 % du total des personnes ayant assisté aux sessions et 2,6 % de celles ayant été reçues, ce qui reste assez faible malgré le surpécule proposé. Au bout du compte, seuls 5 départs effectifs ont eu lieu à partir du Calaisis. Il s'agissait d'Irakiens, qui sont les seuls, à ce stade, à accepter l'aide au retour volontaire, et plus précisément de Kurdes irakiens.

Dans l'ensemble des départements du Nord et du Pas-de-Calais, nous avons procédé à 412 aides au retour volontaire en 2025, ce qui représente une augmentation de 20 % par rapport à 2024. Le coût des pécules, dont 39 % ont fait l'objet d'une majoration, s'est élevé à 776 000 euros.

Par ailleurs, le nombre de demandes d'asile est en augmentation. L'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) pourra donner des chiffres précis, puisqu'il s'agit davantage de leur objet que du nôtre.

Les objectifs fixés par le ministère de l'intérieur à l'Ofii sont les mêmes qu'au niveau national. Il s'agit de procéder à l'information des personnes, de présenter l'aide au retour volontaire et les droits éventuels associés au dépôt d'une demande d'asile en France, c'est-à-dire les conditions matérielles d'accueil, qui comprennent deux volets : le versement de l'allocation pour demandeur d'asile (ADA) et l'orientation vers le dispositif national d'accueil.

J'en viens au rôle de l'Ofii dans la mise en œuvre de l'accord « visant à prévenir les traversées périlleuses », signé les 29 et 30 juillet 2025. Nos missions dans ce cadre correspondent à nos missions générales. Il s'agit de procéder à la présentation du dispositif de l'aide au retour volontaire aux personnes se trouvant dans le Calaisis ou revenant dans le cadre de l'accord. Ces dernières sont hébergées dans des centres désignés par la DGEF, dans lesquels nous nous déplaçons afin de présenter le dispositif. Nous avons obtenu quelques succès mais sommes dépendants des vols retour, qui ont été suspendus dans la quasi-totalité de la zone concernée du fait des événements de guerre en cours.

Quel budget est consacré annuellement par l'Ofii au Calaisis et comment est-il ventilé ? Il est essentiellement consacré à la masse salariale, qui s'élève à un peu plus de 231 000 euros par an et permet de rémunérer les agents : 4 maraudeurs, les auditeurs asile et le médiateur de Calais. Le loyer représente un coût de 18 330 euros par an.

Quelle part de ces moyens est-elle financée directement ou indirectement par la contribution britannique ? Aucune à ce jour. À partir du 1^{er} avril, le surpécule de 1 000 euros sera pris en charge dans le cadre de l'accord.

J'en viens à la mission de médiation menée à Calais, qui s'est déroulée dans un contexte dramatique puisque trois personnes avaient décidé de mettre leur vie en danger pour protester contre la politique globale de maîtrise des flux migratoires organisée par l'État. Parmi elles, deux personnes n'étaient pas du Calaisis et une personne, le père Demeestère, connaissait la situation et a été le premier à cesser la grève de la faim, sans condition particulière.

Pour les autres, les conditions générales de cessation ont été formalisées dans un courrier adressé à Mme Anaïs Vogel et à M. Ludovic Holbein, le 13 novembre 2021, par le directeur de cabinet du ministre de l'intérieur, qui reprenait mes préconisations. Il s'agissait de faire en sorte que les tensions et les incompréhensions diminuent.

La question de la capacité des personnes à récupérer leurs affaires au moment des évacuations de campements se posait notamment. Ces évacuations étaient supervisées par le procureur de la République et fortement contestées par les associations et intervenants associatifs divers. Elles étaient réalisées dans des conditions de tension extrême, qui ne permettaient pas toujours aux personnes de récupérer leurs affaires.

Dans un premier temps, il a été décidé d'émettre un préavis d'évacuation, qui a été utilisé à chaque fois, pour permettre aux personnes de quitter les campements avant leur évacuation. Ces dernières étaient chaque fois assorties de propositions d'hébergement loin du Calaisis, ce qui était contesté et reste contesté par les associations. Ce choix répondait à la volonté de ne pas laisser les personnes sous la domination des passeurs.

Un centre de récupération a été mis en place pour les affaires, qui s'ajoutait à l'ensemble des dispositifs déployés sur la longue durée dans la région. L'État finançait des associations pour organiser la distribution de petits-déjeuners et un dispositif offrant un accès à des douches, qui avait fait l'objet de discussions avec la collectivité locale. À ces dispositifs mis en place par l'État pour prendre en charge les personnes, il faut ajouter la permanence d'accès aux soins de santé (Pass), qui comprend l'ensemble des dispositifs médicaux. L'hôpital de Calais a beaucoup œuvré pour assurer la prise en charge sanitaire et médicale des personnes.

J'en viens au dialogue avec les associations, qu'il fallait rétablir. Dans le Calaisis, les associations présentes sont de deux types : celles qui travaillent en bonne entente avec l'État, qui sont souvent locales et bénéficient de marchés publics ou de subventions, et celles qui se sont progressivement implantées dans la région, parfois avec des personnes ayant traversé la Manche et venant d'Angleterre pour contester l'ensemble de la politique publique de maîtrise des frontières, dans l'idée que la frontière est en elle-même un dispositif illégitime, ce qui explique l'appellation « *no border* ». Il ne faut pas confondre ces deux types de secteurs associatifs.

De la part du secteur historiquement peu implanté dans le Calaisis, il y avait une volonté de délégitimer les représentants locaux de l'État, ce qui explique la volonté de me nommer comme médiateur pour retisser des liens.

Il faudrait interroger la sous-préfecture et la préfecture pour savoir comment ce processus s'est opéré. Cependant, je peux vous dire que j'ai animé plusieurs réunions avec ces associations, ce qui n'a pas toujours été agréable. En effet, le point d'équilibre n'était pas simple à trouver, entre le programme maximaliste de ces acteurs, qui vise à laisser les gens traverser la Manche et même à ce que l'État leur fournisse des moyens pour ce faire, et la vision de l'État, selon laquelle l'absence de contrôle ne peut qu'entraîner la multiplication des drames et une absence totale de maîtrise. Néanmoins, un élément a été proposé, qui a été progressivement accepté par une partie des associations présentes : les hébergements loin de la côte.

En ce qui concerne la situation globale, la Lande de Calais n'est pas ce qu'elle a été au moment du démantèlement. La pression est globalement moins forte, même si le nombre de traversées reste important par rapport à ce qui est souhaité et souhaitable.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous observé une évolution des flux depuis le Brexit et depuis la mise en œuvre du mécanisme « *one in, one out* » ou « un pour un » ?

Les moyens humains et budgétaires de l'Ofii sont-ils adaptés à la situation spécifique du Calaisis ?

Existe-t-il des difficultés particulières de coordination avec les autres acteurs que sont la préfecture, les associations, l'Ofpra et les forces de l'ordre ?

M. Didier Leschi. Sur ce dernier point, nous n'avons pas de problème particulier. L'entente est plutôt bonne et la coordination réelle et efficace. Je remercie notamment les forces de l'ordre pour l'attention particulière qu'elles portent à la protection des maraudeurs. Il ne faut pas oublier que, dans le Calaisis – et c'était davantage le cas encore dans d'autres secteurs de la côte – nous avons affaire à des gangs de passeurs qui ne sont pas des enfants de chœur et voient d'un mauvais œil le fait que les agents de l'Ofii proposent aux personnes de renoncer à la traversée. À cet égard, nous avons besoin que la coordination avec l'ensemble des acteurs soit bonne, ce qui est le cas.

En ce qui concerne l'évolution des flux, elle correspond à l'évolution globale sur la période. Il y a eu des vagues différentes : des Soudanais, des Irakiens, des Iraniens ou des Vietnamiens. Ce flux est corrélé à l'évolution des flux en Grande-Bretagne. Depuis le Brexit, la Grande-Bretagne a vu arriver des flux venant de pays tiers à l'Union européenne (UE). La volonté de traverser est souvent corrélée au développement de la migration globale vers le pays.

La présence sur la côte est également liée aux conditions météorologiques. Les passeurs mettent en place des dispositifs extrêmement ingénieux, qui permettent notamment de faire stationner des personnes loin de la côte et de les convoquer très vite quand une ouverture se profile. La police aux frontières (PAF) ou la gendarmerie pourront en parler beaucoup mieux que moi. Des opérations de saturation ont lieu en ce qui concerne les passages, ce qui les rend plus difficilement maîtrisables.

J'en viens à l'accord « un pour un ». Les personnes qui reviennent sont des Afghans ou des Soudanais. Les retours sont laissés à l'appréciation des autorités britanniques, qui choisissent aussi ceux qui peuvent passer. L'Ofii n'est pas directement responsable de la mise en œuvre de l'accord.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué la présence de 4 maraudeurs. Confirmez-vous que 4 personnes assurent la mission d'information de l'Ofii sur l'ensemble du territoire du Calaisis et du Dunkerquois, sachant que 1 000 ou 1 500 personnes se trouvent

parfois le long des côtes ? Maintenez-vous que ces moyens sont suffisants au regard des missions qui vous sont attribuées ?

M. Didier Leschi. Je pense que ces moyens sont suffisants. Certes, un directeur d'établissement public ne serait jamais contre une augmentation votée par le Parlement dans le cadre de l'examen du budget. Cependant, notre mission se conduit sur la durée. Les 1 500 personnes que vous évoquez ne disparaissent pas du jour au lendemain : elles stationnent, parfois pendant des semaines, et sont connues des maraudeurs à un moment donné. Pour celles qui traversent très vite, nous ne pourrions de toute façon pas les voir. Les moyens me semblent suffisants à ce stade.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il est admis que l'Ofii est intégré à l'accord « un pour un ». À ce sujet, vous avez déclaré récemment : « L'aspect sécuritaire est le plus important, la France veut s'assurer que les personnes renvoyées ne constituent pas une menace pour la population. » À quel moment du processus l'Ofii émet-il un avis sur les personnes réadmissibles ?

M. Didier Leschi. L'Ofii ne donne aucun avis.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Cette citation relève donc d'un avis personnel sur la réadmission des personnes ?

M. Didier Leschi. Pas exactement. Je me faisais l'écho de la politique globale du gouvernement, qui vise à faire en sorte que les personnes qui reviennent ne constituent pas un danger. Il s'agit d'un discours public, qui est celui du ministre de l'intérieur ; je suis placé sous sa tutelle et reprends donc ses arguments.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Confirmez-vous donc que la mission de l'Ofii reste inchangée dans le cadre de l'accord et consiste à informer sur l'aide au retour volontaire ?

M. Didier Leschi. L'Ofii ne délivre pas de titres et n'effectue pas de mission de sécurité. Le directeur général de l'Office peut se montrer attentif au fait que les personnes rencontrées par ses agents ne posent pas de problème de sécurité, mais la question de savoir si les personnes posent des problèmes de sécurité ne relève pas de l'une de ses missions directes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Avez-vous constaté une augmentation du nombre d'aides au retour octroyées depuis la mise en place de l'accord ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Rencontrez-vous des difficultés liées au fait que l'Ofii dépend aujourd'hui d'un ministère de tutelle unique, celui de l'intérieur, alors que sa mission comprend l'intégration ? Le fait que le ministère des affaires sociales ne soit plus l'un de vos ministères de tutelle représente-t-il des difficultés dans l'exercice de vos missions ?

M. Didier Leschi. Cette présentation n'est pas tout à fait exacte. L'Ofii a un conseil d'administration dans lequel l'ensemble des ministères concernés, en particulier les ministères sociaux, sont représentés. À cet égard, ils participent à l'examen du contrat d'objectifs et de performance (COP).

De plus, une collaboration de plus en plus étroite s'est nouée ces dernières années, en particulier avec des organismes pouvant nous aider pour l'intégration des personnes, qui passe par l'autonomie et le travail. Nous avons des accords et des conventions avec France Travail, et nous échangeons des données. Ces dernières années, en particulier depuis que je suis en poste, nous avons développé un partenariat extrêmement dynamique avec Pôle emploi puis France Travail.

En ce qui concerne les questions de santé, nous avons un service médical et travaillons beaucoup avec les hôpitaux.

Nous travaillons aussi sur les questions de droit commun quand cela est pertinent.

Enfin, la langue constitue la première étape de l'intégration et l'Ofii, conformément à sa mission, a donc mis en place des cours de langue, dans le cadre de marchés publics. Je ne sais pas quelle autre administration pourrait être directement intégrée à ce processus ; peut-être l'éducation nationale ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans votre propos liminaire, vous avez dit, et vous pourrez rectifier si je me trompe, qu'en dehors des associations mandatées, les associations présentes sur place étaient des associations politiques. Est-ce le regard que vous portez sur Médecins sans frontières ou le Secours catholique ?

M. Didier Leschi. Je n'ai pas dit qu'elles étaient politiques ; j'ai dit que, dans le cadre de leur indépendance, les associations peuvent avoir une philosophie propre, ce qui est leur droit. J'ai été responsable associatif pendant longtemps. Les appréciations philosophiques peuvent différer selon les associations et certaines, en fonction de leurs statuts ou du positionnement de leur assemblée générale, peuvent contester la politique publique et c'est leur droit. Elles jouent un rôle démocratique indéniable et chacun est à sa place.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En dehors des 4 maraudeurs, d'autres responsables de l'Ofii se rendent-ils sur le territoire du Dunkerquois ou du Calaisis ? Si oui, à quelle fréquence ?

M. Didier Leschi. Le directeur en poste à Lille s'y rend régulièrement. Nous comptons aussi des agents asile, qui se trouvent dans le local et aident à orienter les personnes effectuant des demandes d'asile. Le Calaisis fait partie des zones dans lesquelles le directeur général de l'Ofii s'est le plus rendu. Certains pourraient en être jaloux puisqu'il peut aussi y avoir des tensions dans les Alpes ou les Pyrénées. Le Calaisis a toujours constitué un sujet d'attention extrêmement fort. J'étais moi-même présent pendant l'ensemble du démantèlement de la Lande, avec l'ensemble des équipes. Notre investissement a toujours été très fort dans cette zone. Au plus haut de la présence, je mobilisais des agents sur la base du volontariat dans toute la France, ce qui représentait un coût important.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En ce qui concerne les 4 maraudeurs, quels sont leur profil et leur formation ?

M. Didier Leschi. Il s'agit d'abord de personnes solides car il ne s'agit pas d'un métier facile. En général, elles font ce métier depuis un moment. Elles parlent l'anglais, qui sert souvent de langue de communication, et peuvent parler d'autres langues. Ce n'est pas un métier simple et il n'y a pas de fiche de poste simple. Le métier s'exerce sur la base du volontariat.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces personnes sont-elles déjà des agents de l'Ofii ou s'agit-il de contractuels recrutés pour ce poste ?

M. Didier Leschi. L'Ofii peut avoir recours à des contractuels ou à des personnes en CDI. Pour ce métier, nous souhaitons que les emplois soient assez stables.

M. Marc de Fleurian (RN). Quelles pistes proposez-vous afin de mieux identifier les différents intervenants – de l'État et rattachés à l'État – et améliorer leur coordination ? Vous avez rappelé la difficulté des maraudeurs à être identifiés comme appartenant à l'Ofii et leur vulnérabilité vis-à-vis des passeurs. D'autres intervenants sont présents, comme les agents

de l'Ofpra ou de l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim), ce qui peut générer de la confusion. Il y a également des intervenants de la Pass ou des associations mandatées et non mandatées.

Il est difficile à ces dernières de trouver des compromis et de s'y tenir, notamment en raison de leur positionnement engagé. À Calais, il y a deux établissements du Secours catholique : un accueil de jour, situé rue de Moscou, qui se concentre sur l'accueil des migrants, et un autre qui vise à soutenir et à accompagner les Calaisiens résidents.

Il faut s'assurer que chacun puisse travailler correctement sans être menacé physiquement, ni entravé d'une manière quelconque, notamment du fait de la méfiance des migrants à leur égard.

M. Didier Leschi. La coordination est essentiellement organisée par la sous-préfecture et des réunions rassemblent les différents services concernés de façon régulière.

La difficulté réside plutôt dans le caractère mouvant des personnes et dans les problèmes rencontrés par les forces de l'ordre pour les identifier ; les moyens juridiques n'existent pas toujours pour y parvenir. Il s'agit d'un débat récurrent, qui sera relancé par la transposition du pacte migratoire puisque les capacités d'investigation ne sont pas aussi fortes en France que dans d'autres pays. Les personnes doivent notamment être en garde à vue pour qu'on puisse explorer leur téléphone. Ce n'est pas directement le métier de l'Ofii, qui peut simplement signaler – et le fait – des situations dans lesquelles des personnes sont sous l'emprise des passeurs. Notre devoir est de combattre et en tout cas de signaler les cas possibles de traite des êtres humains, et on trouve souvent dans les passages des éléments constitutifs de ce type.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Je suis surpris par les chiffres que vous avez donnés en matière d'aide au retour. Vous avez évoqué 1 183 personnes reçues, parmi lesquelles 70 % demandent un entretien individuel, ce qui est un taux important. Cependant, seules 19 demandes d'aide au retour ont été formulées. Les chiffres de 2025 sont-ils du même ordre que ceux des années précédentes ? Comment expliquer un taux si faible ? Quelles analyses politiques et géopolitiques en faire ? Le montant versé doit-il être discuté ?

M. Didier Leschi. Pour les agents de l'Ofii, la difficulté est de convaincre les personnes de renoncer à leur premier souhait migratoire. Une tension s'opère entre le moment où nous présentons les choses et le moment où les personnes quittent notre bureau. Même quand elles se trouvent dans un centre d'accueil, elles retournent dans un environnement où les gens autour d'elles les incitent plutôt à renoncer au premier accord. Pour cette raison, j'ai toujours plaidé pour que les personnes soient éloignées le plus possible du Calais et soient ainsi le moins possible sous la pression de ceux qui ont intérêt à ce que la situation perdure. Obtenir l'aide au retour est un métier difficile.

Le montant du pécule versé peut être un frein, ce qui n'est pas propre au Calais. La valeur des 3 500 euros proposés dépend du lieu de retour et du coût de la vie ; celui-ci, par exemple, n'est pas la même chose au Nigéria ou en Tunisie. Il s'agit d'un enjeu. Au niveau européen, des politiques très différentes sont mises en œuvre en la matière. Dans certains pays, le pécule proposé est bien plus important. En Suède par exemple, il peut atteindre 20 000 euros. Il faudrait peut-être adapter davantage le montant en fonction des nationalités et du prix du voyage. Quand une personne a déjà investi 10 000 euros, la somme de 3 500 euros peut sembler faible.

Ce sujet n'est pas simple pour les parlementaires, puisqu'il s'agit de donner beaucoup d'argent à des personnes qui ne devraient pas se trouver sur le territoire. L'Ofii propose aussi

l'aide au retour dans les centres de rétention administrative (CRA) et la somme de 2 500 euros est parfois supérieure à ce que touche un agent de l'Office.

Mme Stella Dupont (NI). Vous êtes un homme d'expérience et nous avons pu échanger à de nombreuses reprises lorsque j'étais rapporteure spéciale de la mission *Immigration, asile et intégration*. Je me suis rendue à de nombreuses reprises dans le Calaisais et le Dunkerquois.

En ce qui concerne l'aide au retour, j'ai appris récemment que tous les pays ne sont pas éligibles et j'ai notamment entendu parler du Tchad. Comment l'expliquer ? Comment les choix s'opèrent-ils ?

Vous rappelez que vous êtes attaché à l'éloignement des exilés de la côte, en phase avec la politique menée par les gouvernements successifs. Or, quand on étudie les chiffres, qu'on constate les conditions de vie des exilés sur la côte et qu'on rencontre les agents de l'Ofii et des services de l'État ainsi que les représentants des associations, on ne peut qu'être saisi par la réalité de ce que ces personnes vivent. Les exilés vivent dans une indignité évidente, n'ont pas accès à l'eau, ni à des toilettes, ni à des douches. L'État est régulièrement condamné à ce sujet et l'a été une fois encore en décembre 2025. Pour autant, l'État, les collectivités et les différents acteurs ne font pas rien.

Vous avez rappelé que 4 personnes sont chargées par l'Ofii d'assurer les maraudes dans un secteur géographique immense. Ce sont des gens engagés, qui accomplissent une mission exigeante et difficile, nécessitant de travailler en partenariat. Il faut du temps pour nouer une relation de confiance, les exilés étant soumis à des pressions multiples et éprouvant souvent de la défiance par rapport à l'État et aux acteurs associatifs.

Les maraudeurs ont partagé avec moi leurs interrogations quant à l'efficacité et à la pertinence de leur action, compte tenu du nombre très important de personnes présentes, même s'il s'agit d'un flux. Ils peuvent avoir l'impression de vider l'océan à la petite cuillère et demandent plutôt l'augmentation de leurs effectifs. Parvenir à nouer un lien et à tisser une relation de confiance peut faire la différence et éviter à un certain nombre de personnes – très limité aujourd'hui – de tenter ou de retenter la traversée. Les moyens semblent dérisoires compte tenu de la réalité du terrain et de l'immensité de la tâche.

Les accords du Touquet ont été signés il y a plus de vingt ans et des accords successifs l'ont été depuis. On ne peut que s'interroger sur l'efficacité et l'efficacé des politiques publiques conduites, puisque le nombre de traversées reste très important. En 2025, 50 000 tentatives ont eu lieu et près de 41 500 personnes sont arrivées sur les côtes anglaises. Le chiffre est globalement en hausse, même si l'on observe un reflux en ce début d'année, lié aux conditions météorologiques. Malgré les moyens engagés par l'État et l'implication des agents de l'Ofii comme des différents acteurs, nous ne sommes pas au rendez-vous, que ce soit en termes de respect des droits, de coût et d'efficacité. Les Calaisiens sont aussi très impactés par cette situation, malgré leur résilience et une volonté de solidarité toujours forte. Quel regard portez-vous sur les moyens engagés et sur l'inefficacité des politiques conduites ?

M. Didier Leschi. Merci de rappeler que les agents de l'Ofii sont particulièrement engagés. En ce qui concerne l'aide au retour volontaire, il faut convaincre et établir un rapport de confiance avec les personnes, ce qui n'est pas simple. Les agents sont plutôt bien acceptés dans le Calaisais et l'ont toujours été, malgré quelques incidents ayant eu lieu avec des passeurs. Nous sommes globalement reconnus et respectés.

En ce qui concerne les moyens généraux, l'Ofii est un établissement public qui a bénéficié d'une augmentation très substantielle de ses moyens au cours des dix dernières années. En tant que directeur général, je pourrais toujours demander plus, mais l'honnêteté m'oblige à dire que l'ampleur de la tâche a plutôt été prise en considération. Faut-il augmenter le nombre de maraudeurs et renforcer notre force de conviction ? Pourquoi pas. Je ne suis pas contre en soi, mais on nous a donné des moyens alors qu'il aurait été possible de ne pas le faire dans un contexte de politique générale de baisse des effectifs des établissements publics.

Le dispositif national d'accueil a connu une évolution similaire. Quand je suis devenu directeur général de l'Ofii il y a plus de dix ans, le dispositif comptait 55 000 places ; il en compte aujourd'hui plus de 120 000. Les politiques de développement du dispositif ont connu une constance, quels que soient les gouvernements et les majorités parlementaires. Aujourd'hui, 80 % des demandeurs d'asile sont hébergés alors qu'ils n'étaient que 50 % à l'être quand je suis arrivé. Cette progression résulte de l'effort budgétaire fourni et de l'attention politique portée ce sujet.

Je n'utilise jamais le terme « exilé ». Je parle de travailleurs immigrés, de regroupement familial, de migration pour cause d'études ou de personnes devant bénéficier de protection parce qu'elles en ont besoin, compte tenu de la situation de leur pays de départ. Aujourd'hui, tout est « exilé », mais ce langage ne me semble pas prendre en compte le fait que certaines personnes ne devraient pas arriver sur le territoire et que nous devons les renvoyer. Il est difficile de les renvoyer et plus vous les stabilisez dans le Calaisais, plus vous favorisez les passages vers l'Angleterre. Or ce pays, comme le nôtre, a le droit de considérer que sa frontière est légitime et que, dans ce cadre, des partenariats peuvent être mis en place. De la même manière, nous considérons que des frontières légitimes existent avec l'Italie et l'Espagne et que les autorités de ces pays n'ont pas à laisser passer les personnes sans rien faire.

Nous proposons des conditions dignes d'accueil, mais loin du Calaisais. Mon sentiment est que plus vous développerez des conditions dignes près de la côte, plus vous favoriserez le travail des passeurs. Or l'enjeu pour nous est de casser leur travail.

Nous pouvons tous observer les évolutions qui adviennent à travers le monde. Cependant, une frontière est une porte et les États souverains maîtrisent l'ampleur de l'ouverture de la porte. Quand cette dernière saute, la réaction consiste à mettre en place des murs, comme c'est un peu le cas aux États-Unis. Si on ne veut pas que les choses se dégradent, même du point de vue du droit des personnes, il faut mettre en place des politiques publiques qui ne favorisent pas la traite des êtres humains.

Depuis la Grèce antique, aucun pays n'a encore fait la démonstration d'une capacité à maîtriser les flux migratoires et à décider qui est légitime à entrer dans la cité sans exercer une contrainte sur les corps à un moment donné. Je ne connais pas d'alternative en termes de politique publique. À un moment donné, on fait pression sur les corps, dès lors que la personne ne collabore pas au respect du droit, c'est-à-dire au retour dans son pays d'origine.

À tort ou à raison, l'Angleterre est perçue comme une sorte de paradis. L'aspiration à venir dans l'UE existe aussi et s'observe dans les chiffres : notre pays compte 11 % d'immigrés et l'Union 13 % en moyenne, quand ce pourcentage ne s'élève qu'à 2 % en Asie. Personne n'entre en Chine en pensant y trouver une Pass, un avocat payé par l'aide juridictionnelle et des agents de l'Ofii expliquant aux personnes ne pouvant devenir résidents ou ne relevant pas de l'asile qu'elles recevront 2 500 euros si elles acceptent de repartir dans leur pays. C'est à l'honneur de notre démocratie de proposer de tels dispositifs, qui sont assez rares dans le monde.

La situation est complexe et nous heurte, mais il n'existe pas d'autre solution que l'exercice d'une forme de violence. Si vous aménagez des conditions optimales dans le Calaisis, vous ne maîtriserez plus la situation.

Or nous avons réussi à la maîtriser partiellement. La Lande de Calais comptait jusqu'à 10 000 personnes. Avant la mise en place de la carte ADA (allocation pour demandeur d'asile) et quand Calais comptait encore un guichet unique de demande d'asile (Guda), la somme versée en liquide dans la Lande s'élevait à près de 2 millions d'euros par mois. Elle alimentait tout un commerce : il y avait des magasins et une personne vendait même des générateurs. Il s'agissait d'une ville dans la ville, dont l'État finançait malgré lui une partie du fonctionnement. Ce n'est pas possible.

Comme vous, je suis sensible à la détresse humaine, mais je n'ai pas de modèle alternatif. Cette discussion avait déjà lieu quand j'étais jeune ; Lénine expliquait que la frontière devait être gardée car on ne pouvait pas faire bénéficier le monde entier de l'ensemble des droits sociaux issus de la révolution.

Enfin, les ressortissants de tous les pays peuvent bénéficier de l'aide au retour volontaire. Certaines nationalités permettent de recevoir un surpécule, en particulier celles qui sont présentes dans le Calaisis. Par ailleurs, les ressortissants de pays non soumis à visa reçoivent un pécule minoré.

Mme Stella Dupont (NI). Vous considérez que limiter la stabilisation sur la côte constitue une solution. Compte tenu de ce qui se passe sur le terrain, je m'interroge. Je me suis notamment rendue sur place quand le Plan Grand Froid était déclenché. L'organisation est totalement pilotée par l'État, par ses agents et opérateurs, et nous ne sommes pas confrontés à une jungle. Ce n'est pas Byzance mais c'est fonctionnel et la base de la dignité est assurée. Pourquoi un tel dispositif générerait-il automatiquement une jungle ? Il constitue une piste alternative à celle que l'on emprunte aujourd'hui et manque manifestement d'efficacité. Quel est votre point de vue sur cette question ?

Vous dites que l'on construit des murs lorsqu'on ne réussit plus à maîtriser une frontière, mais n'en a-t-on pas déjà érigé ? Quelles sont les voies légales pour rejoindre le Royaume-Uni, notamment pour les mineurs ? Pour les enfants souhaitant retrouver leur famille, il n'existe aucune solution depuis le Brexit. Les politiques mises en œuvre, qui ne sont pas du seul fait de la France, alimentent aussi les passeurs, puisque l'homme est homme et, lorsqu'il a le désir d'aller ailleurs, il y va.

En ce qui concerne les Guda, se rendre à Lille constitue un parcours du combattant ; ne serait-il pas pertinent de rouvrir un guichet à Calais pour limiter les traversées autant que possible ?

M. Didier Leschi. Concernant les dispositifs et leur pertinence, le préfet du Pas-de-Calais est le mieux à même de les apprécier, pas le directeur général de l'Ofii, qui est basé à Paris.

J'entends vos remarques. Cependant, quand Calais comptait plus d'équipements, nous n'avons pas fait la démonstration qu'on parvenait à réduire la présence dans la région ; nous avons plutôt fait la démonstration inverse.

En ce qui concerne les voies légales, il faut faire attention à ce qu'on dit. Les voies légales pour l'Angleterre sont très fortes et ont permis à 2 millions d'arrivées légales d'avoir lieu entre 2023 et 2024. Certes, on peut dire qu'ils pourraient en ajouter 40 000, mais nous

n'avons pas de garantie qu'un tel chiffre ne doublerait pas dès lors que les passages seraient facilités. Ce chiffre de 2 millions n'est pas rien.

J'entends souvent dire qu'il n'y a pas de voie légale pour venir en France, mais nous avons donné 380 000 titres de séjour en 2025 et le regroupement familial existe, comme l'immigration de travail et celle qui concerne les étudiants. Ce sont autant de voies légales.

Il est vrai que les Anglais n'ont pas toujours été faciles en ce qui concerne les mineurs. Les discussions n'ont pas été simples, d'abord parce que la question de l'évaluation de la minorité est un peu complexe. Y compris dans le Calaisis, des personnes se disaient mineures et des associations honorables et compétentes sur le sujet expliquaient qu'elles ne l'étaient pas. Il y avait ensuite un débat récurrent, certains disant qu'ils pouvaient tout de même s'agir de mineurs.

L'accord « un pour un » constitue une forme de mise en place de voie légale, essentiellement à la main des Britanniques.

On ne peut pas faire abstraction de la situation des pays. En Grande-Bretagne, le pourcentage d'immigrés dans la population est passé de 7 % à la fin des années 1990 à 18 % aujourd'hui, soit deux points de plus qu'aux États-Unis. Ces personnes sont arrivées par des voies légales. On ne peut pas faire abstraction de nos rapports politiques avec un pays qui est un pays ami. On ne va pas déployer le porte-avions *Charles-de-Gaulle* pour les obliger à ouvrir la Manche.

Le Guda de Calais a été fermé parce qu'il apparaissait comme l'un des éléments favorisant l'arrivée des personnes dans le Calaisis. Il faudrait en discuter avec la DGEF ou avec la PAF. Quand les personnes ont un droit légitime à la protection et que l'Ofpra doit examiner leur situation, le processus ne doit pas forcément avoir lieu à Calais. La protection peut être obtenue sur l'ensemble du parcours migratoire. Il faut rappeler aux personnes sur l'ensemble de ce parcours que, pour toute une série d'éléments de prise en charge, il vaut mieux être demandeur d'asile et obtenir l'asile en France qu'en Angleterre. Le système de prise en charge des soins n'y est pas le même, comme l'ensemble des droits possibles à acquérir, leur société étant marquée par une vision libérale qui ne prévaut pas en France.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'emploie le terme « exilé », parce qu'il signifie « hors du sol » et évoque des gens qui ont quitté leur sol. Étymologiquement, l'usage du mot se tient. Jaurès et Lénine jugeaient que ces personnes quittaient leur terre du fait d'une extrême misère, exploitée par les capitalistes, et ils appelaient tous les deux à la solidarité.

D'après vos propos, vous jugez que la pression sur les corps, la contrainte et parfois la violence représentent des gages d'efficacité, pour assurer la sécurité. Ces propos me paraissent choquants, notamment si on évoque les femmes afghanes, qui ont connu la pression sur les corps, la violence et la contrainte, et auxquelles l'État français propose la même chose.

Comment expliquez-vous que pour les Afghans, les Soudanais, les Érythréens et, de plus en plus, les Iraniens et les Palestiniens, l'aide au retour soit la voie privilégiée, alors que le retour dans leur pays les met en danger ?

M. Didier Leschi. En ce qui concerne le vocabulaire, je préfère parler de « travailleur immigré », qui donne l'utilité sociale de la personne, alors que le terme « exilé » ne le fait pas et ne détermine pas non plus la nature juridique de son droit. Une personne qui bénéficie du

regroupement familial ou fait des études a le droit de venir en France, parce que nous le lui avons accordé.

Je ne légitime pas la violence sur les corps en soi, mais personne n'a fait la démonstration, en termes de politique publique, qu'il est possible de maîtriser une frontière sans être obligé d'exercer à un moment donné une pression sur les corps, c'est-à-dire la rétention, dès lors que la personne ne collabore pas au retour que le droit exige d'elle. Si le droit l'exige, cela signifie que la personne ne relève pas d'un droit de protection.

Personne ne renvoie des gens vers des zones de guerre et personne ne le propose. L'Ofpra protège les Iraniennes et les Afghanes, comme les Iraniens et les Afghans. Cependant, des Afghans peuvent demander une aide au retour volontaire ; c'est arrivé, mais ce n'est pas le cas aujourd'hui. Je n'ai parlé ici que d'Irakiens. Depuis des années, des personnes veulent retourner au Kurdistan irakien, qui a connu un développement économique non négligeable à un moment donné.

Certaines personnes ont besoin d'être protégées et elles le sont en France, qui est l'un des pays européens à avoir le plus protégé les Afghans, avec l'Italie. Dans ces deux pays, leur taux de protection a atteint 90 %, bien plus qu'en Allemagne, où des retours contraints d'Afghans ont eu lieu. Nous n'avons pas procédé à de tels retours, considérant que l'Afghanistan était globalement une zone de guerre. Nous ne parlons donc pas du tout de la même chose : l'aide au retour volontaire, comme son nom l'indique, repose sur le volontariat. Je ne vois pas pourquoi on n'aiderait pas une personne à retourner dans son pays si elle le demande expressément : nous ne sommes absolument pas dans la contrainte. Il ne faut donc pas mélanger retours contraints et retours volontaires, ni faire porter à l'aide au retour volontaire quelque chose qui n'en relève pas.

Certes, une partie des personnes qui viennent en France ne le font pas dans le cadre d'un besoin de protection, mais parce qu'elles sont victimes des désordres économiques du monde. La question posée est la suivante : un État démocratique et social est-il capable de prendre en charge l'ensemble des victimes de ces désordres ? Il s'agit d'un vieux débat, qui a été tranché dans une période où il y avait beaucoup plus d'espérance qu'aujourd'hui, en défaveur d'une ouverture totale des frontières.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

*

* *

16. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant des représentants de : Utopia 56 : Mme Angèle Vettorello, coordinatrice, et Mme Charlotte Kwantes, Responsable plaidoyer et communication ; Alors on aide littoral : M. Eric Baudelet, coordonnateur, et Mme Gabrielle Casimir, membre de l'association ; Human Rights Observers : Mme Paloma Zocchetti, membre de l'association, et M. Ulysse Gallardo, coordinateur Terrain, Plaidoyer et Finances ; Salam : Mme Claire Millot, vice-présidente et secrétaire générale (26 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous poursuivons notre cycle d'auditions avec une nouvelle table ronde qui réunit différentes associations qui s'occupent de personnes migrantes, à la frontière franco-britannique. Sont présentes avec nous ce matin Mme Angèle Vettorello et Mme Charlotte Kwantes pour l'association Utopia 56 ; M. Éric Baudelet et Mme Gabrielle Casimir, qui représentent le collectif « Alors on aide » ; M. Ulysse Gallardo et Mme Paloma Zocchetti, de l'association Human Rights Observers ; et enfin, Mme Claire Mignot, vice-présidente de l'association Salam. Je précise que nous avons invité aussi les représentants de l'association Osmose 62, qui n'étaient pas disponibles.

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

(Mmes Vettorello, Kwantes, Casimir, Zocchetti, Millot ; ainsi que MM. Gallardo et Baudelet prêtent serment.)

Mme Claire Millot, vice-présidente de Salam. L'association Salam (Soutenons, Aidons, Luttons, Agissons pour les Migrants), est une association créée à Calais après la destruction du camp de Sangatte en 2002. À l'origine, il s'agit d'un mouvement de citoyens de Calais, profondément émus par la présence de migrants brutalement jetés à la rue. Au départ, il ne s'agissait pas d'un projet structuré, encore moins institutionnel, mais d'une réaction humaine face à une situation jugée insupportable. Depuis lors, l'association distribue des repas, des vêtements, des couvertures, et elle le fait de manière continue, jour après jour, année après année. Les migrants n'ont pas cessé d'affluer et stationnent aujourd'hui sur l'ensemble du littoral. Salam a donc développé un pôle à Dunkerque, en complément de celui de Calais.

En tant que représentante de Salam, je suis aussi ici un « dinosaure ». Je suis la grand-mère de l'équipe : dans le mouvement associatif, rares sont celles et ceux qui ont connu la situation qui prévalait avant la grande jungle et les *small boats*. Je suis là pour témoigner, pour raconter ce qui a été fait depuis vingt ans, y compris avant le centre de Sangatte.

Je veux évoquer cette période où nos deux premiers présidents, aujourd'hui malheureusement décédés, allaient ensemble distribuer des boîtes de sardines dans les blockhaus, dans les dunes de Calais. Je souhaite m'arrêter sur deux moments charnières qui ont profondément transformé la situation : la grande jungle de Calais et l'apparition des *small boats*.

Sur la grande jungle, il faut lutter contre une idée répandue. Beaucoup ignorent qu'un très grand nombre de jungles se sont succédé, en réalité. J'ai rejoint l'association Salam le 1^{er} octobre 2009, quelques jours après l'évacuation de la jungle des Afghans, au mois de septembre. À l'époque, les associations étaient prévenues des dates d'évacuation, autorisées à être présentes sur le terrain. L'équipe de Dunkerque était venue prêter main-forte à celle de Calais. Parmi nous, se trouvait Cécile, une religieuse de 70 ans. La police était en train d'extraire un garçon de sa tente ; il se débattait, parce qu'il n'avait pas fini de s'habiller. Cette

religieuse de 70 ans s'est avancée, a rappelé les CRS à l'ordre, avec une autorité maternelle. Elle a aidé ce garçon à remettre son pantalon. À cette époque, les associations n'étaient pas reléguées derrière un cordon de sécurité.

Les installations étaient pensées pour durer. Une bâche était fixée sur les tentes, solidement attachée aux arceaux avec des bouchons de bouteilles d'eau minérale, afin d'éviter que la pluie ne traverse. J'ai appris depuis qu'une tente Quechua est conçue pour résister à quatre heures de pluie ; dans le nord de la France ce n'est pas exceptionnel. Les exilés entassaient des couvertures sous leurs tentes, sous la bâche ; ils avaient des vêtements de rechange, des provisions. Ils fabriquaient des réchauds en superposant deux ou trois jantes de voiture, et ils disposaient ainsi de matériel de cuisine. Les toilettes de chantier, sur le lieu de distribution, étaient en nombre dérisoire et répugnantes. Malgré cela, à Calais, Salam donnait le repas du soir, sept jours sur sept. À cette époque, la Belle Étoile et l'Auberge des migrants proposaient le repas de midi. C'était imparfait, mais c'était encore décent.

La « grande jungle » n'était pas une jungle, mais un bidonville structuré, avec des rues, des restaurants, une bibliothèque, un théâtre, une église, des mosquées, des cabanes en bois. Souvent, un groupe de tentes formait un cercle autour d'une construction en bois plus importante. À l'intérieur, on trouvait des meubles récupérés ou fabriqués avec des palettes, et le groupe pouvait s'y rassembler.

Les associations ont connu une « période de grâce », en mars 2016. La grande jungle existait encore, le camp de la Linière venait d'ouvrir à Grande-Synthe, et nous étions convaincus que plus jamais nous ne verrions des hommes les pieds dans la boue, sans toit au-dessus de la tête pour se protéger du mauvais temps.

Tout a basculé avec l'évacuation de la jungle fin octobre 2016, puis avec l'incendie du camp de la Linière en avril 2017. S'est ensuivie une décision prise en haut lieu : il s'agissait d'éviter les points de fixation, comme ce regroupement de 10 000 personnes aux portes d'une ville de 60 000 habitants. Nous ne disons pas que cette situation était satisfaisante, mais ce n'est pas en maltraitant des gens, des êtres humains, que l'on résout des problèmes.

Les premiers périmètres de sécurité sont apparus au début de l'année 2017. Mais au début 2018, on voyait encore très bien ce qui se passait. En mars 2018, rue des Verrotières, un cordon de sécurité était installé. Un jeune de 16 ou 17 ans, les larmes aux yeux, montrait son sac à dos au milieu du cercle protégé par les CRS. Une bénévole de Salam, très dynamique, a foncé entre deux CRS et lui a récupéré son sac. Huit ans plus tard, le 5 mars 2026, à Loon-Plage, la police nous a expliqué que la zone interdite s'étend sur 500 mètres, formant un cercle d'un kilomètre de diamètre.

Depuis 2018, les évacuations se sont multipliées. À Calais, elles avaient lieu tous les deux jours, y compris le dimanche, les jours fériés, Noël, le nouvel an, le 14 juillet. Aujourd'hui, elles interviennent trois fois par semaine : les lundis, mercredis et vendredis. À Dunkerque, le rythme est moins régulier. Les policiers nous disent : « *Madame, ça se passe bien* », signifiant qu'ils ne subissent pas de jets de pierres ou qu'ils n'ont pas à faire usage de leurs armes. Faire déplacer toutes leurs affaires à des personnes en totale précarité est déjà une violence terrible, d'autant plus que ce qu'elles laissent est considéré comme abandonné et jeté à la benne à ordures.

Pendant des années, nous avons entendu les exilés dire « *French police, good* », parce qu'ils étaient moins brutalisés qu'en Grèce, sans même évoquer la Libye. Aujourd'hui, compte tenu des violences lors des embarquements, nous n'entendons plus ces paroles, au contraire.

Il faut également mentionner la question des tentes. Après la grande jungle, il était interdit aux exilés de les emporter. Il a fallu la grève de la faim de trois associatifs à Calais, à l'automne 2021, pour que ce droit soit enfin reconnu. Mais à Dunkerque, il est toujours interdit de garder les tentes. Le 2 octobre 2025, le sous-préfet de Dunkerque nous a ainsi expliqué qu'il donne l'ordre de ramasser les tentes sans possibilité de récupération, dans la mesure où, selon lui, laisser les gens emporter leurs tentes reviendrait à accepter leur réinstallation.

Aujourd'hui, il ne reste qu'une bâche, attachée avec des ficelles fragiles, pour cacher un peu de vêtements et une couverture. Ce qu'ils peuvent porter à la main ou dans un caddie est tout ce qu'ils peuvent conserver. Puis est intervenu le basculement des *small boats*. À mon arrivée à Salam, on disait qu'il fallait trois semaines en moyenne pour passer en Angleterre, par les camions. Puis sont venus les chiens, les détecteurs de gaz carbonique, les scanners. Les passages en camion ont diminué et les *small boats* sont devenus la voie normale.

Les Iraniens ont été les premiers, en 2018. Nous pensions que c'était suicidaire, puis nous avons appris qu'ils étaient arrivés. Ces embarcations se sont ensuite généralisées, y compris pour des Africains qui avaient traversé la Méditerranée. Dans ce contexte, les conditions de vie quotidiennes à Dunkerque restent extrêmement précaires. Les repas sont assurés intégralement par les associations. L'été 2025 a été particulièrement éprouvant, marqué par une explosion du nombre de distributions. Deux fois seulement, l'équipe de Salam a renoncé à distribuer, tant la situation était devenue ingérable. Cet événement nous a conduits à lancer un appel au secours auprès de l'État. Si les flux continuent d'augmenter, les bénévoles n'iront plus sur place, et il faudra que l'État prenne le relais.

Alors, que faire ? Il faut se battre pour obtenir des voies légales d'admission en Angleterre, pour des règles de répartition européennes justes. Mais, dans le contexte politique actuel, cela viendra trop tard. La seule solution humaine consiste aujourd'hui à lever le règlement de Dublin et à donner rapidement un titre de séjour avec droit au travail. Il y a du travail en France, les exilés sont prêts.

En conclusion, je souhaite évoquer les centres d'accueil et d'évaluation de situation (CAES), présentés à tort comme la solution à la précarité des camps. Or l'accueil y est limité à un mois, à l'issue duquel celui qui est encore là doit déposer une demande de statut de réfugié. Or plus de 90 % des exilés de nos camps n'ont aucun droit au statut de réfugié, soit parce qu'ils sont déjà déboutés dans un autre pays d'Europe, soit parce qu'ils sont « dublinés » : en raison du règlement de Dublin, ils doivent déposer leur demande d'asile dans le pays dans lequel ils ont donné pour la première fois leurs empreintes digitales à la police. Nos camps sont des souricières : on ne peut en sortir dignement ni vers la France, ni vers le Royaume-Uni. Les exilés sont coincés là, sans solution.

M. Ulysse Gallardo, coordinateur terrain, plaidoyer et finances de Human Rights Observers. En compagnie de ma collègue Paloma, nous allons vous présenter la vision de Human Rights Observers (HRO). Nous sommes « nés » en octobre 2017 en tant que projet inter-associatif. Cette création répondait à une demande directe des personnes exilées elles-mêmes, qui avaient constaté que la présence associative sur leurs lieux de vie avait un effet dissuasif sur les violences policières. Aujourd'hui, HRO est devenu un organe d'observation dont l'objectif est de documenter les violences d'État, de les dénoncer publiquement et d'essayer d'y mettre fin.

Pour atteindre cet objectif, nous menons plusieurs activités qui sont étroitement liées les unes aux autres. Nous réalisons d'abord une observation directe des déploiements policiers, principalement lors des expulsions, mais aussi, plus rarement, dans des situations de violences policières en dehors de ces opérations. Nous apportons également un soutien juridique aux

habitants des lieux de vie informels menacés d'expulsion, ainsi qu'aux victimes de violences policières. Enfin, nous menons un travail de plaidoyer auprès des institutions et un travail de visibilisation auprès du grand public.

Pour replacer notre action dans le contexte général de la frontière du littoral nord, il faut rappeler que la politique menée depuis plus de trente ans par les gouvernements successifs poursuit deux objectifs principaux. Il s'agit, d'une part, de dissuader les personnes exilées de tenter le voyage vers le Royaume-Uni et, d'autre part, de les empêcher de s'implanter durablement sur le sol français et sur le littoral nord. Depuis le démantèlement de la grande jungle de Calais en octobre 2016, cette politique s'est traduite par une lutte contre les points de fixation.

Concrètement, l'objectif consiste à empêcher toute installation durable des personnes exilées par des expulsions et des destructions systématiques des lieux de vie informels, accompagnées d'un harcèlement quotidien de la part des forces de l'ordre. Ainsi, à Calais, certains lieux de vie sont expulsés toutes les quarante-huit heures, au moyen de l'instrumentalisation d'une enquête pénale de flagrance. Le montage juridique est toujours le même : le propriétaire du terrain, qu'il soit public ou privé, dépose plainte après avoir constaté l'occupation de son bien. Ensuite, le procureur de la République ouvre une enquête en flagrance pour le délit d'installation en réunion en vue d'y établir une habitation, même temporaire. Puis, une opération de police est organisée dans le cadre de cette enquête, afin de mettre fin à l'infraction. Des policiers nationaux ou des CRS sont mobilisés, accompagnés de membres d'une société de nettoyage mandatée par l'État et, parfois, d'interprètes missionnés par la préfecture.

Une expulsion en flagrance se déroule toujours de la même manière. Les forces de l'ordre se déploient sur un premier lieu de vie et expulsent les personnes qui y habitent. Elles établissent ensuite un périmètre de sécurité. Les agents de nettoyage interviennent alors et saisissent de manière aléatoire un certain nombre de tentes et d'effets personnels, qui sont parfois détruits au moment de la saisie. La même scène se reproduit ensuite sur différents lieux de vie au cours de la matinée ou de l'après-midi. L'opération prend fin puis, quarante-huit heures plus tard, la procédure recommence. En 2025, HRO a recensé 518 lieux de vie expulsés dans le Calaisis, lors de 143 opérations d'expulsion.

Parallèlement à ces expulsions fondées sur la flagrance, de nombreux lieux de vie sont également démantelés lors d'opérations de plus grande ampleur, fondées sur des décisions de justice rendues en référé. Il peut s'agir de référés « mesures utiles » ou d'ordonnances sur requête, selon la nature du terrain concerné. L'utilisation systématique de ces procédures d'urgence, justifiée par le caractère prétendument dangereux et insalubre des lieux de vie, pose de sérieux problèmes en matière d'accès aux droits pour les personnes concernées.

Ces expulsions ressemblent dans leur déroulement aux expulsions en flagrance, mais elles présentent plusieurs différences majeures. Des agents de police, CRS ou police nationale, sont déployés sur le lieu de vie visé. Ils sécurisent le périmètre, expulsent les habitants, puis une entreprise mandatée par l'État réalise les saisies. Néanmoins, quelques particularités importantes doivent être relevées. D'abord, elles commencent très tôt le matin, généralement entre six heures et sept heures. Les habitants sont réveillés par la police, accompagnée d'un commissaire de justice, qui passe très rapidement de campement en campement.

Dans la majorité des cas, aucun interprète n'est présent au moment précis de l'expulsion. Les personnes, n'ayant pas été prévenues et ne partageant pas de langue commune avec les forces de l'ordre, ne comprennent ni ce qui leur arrive, ni ce qui leur est demandé. Ensuite, lorsque l'entreprise de nettoyage intervient, l'entièreté des tentes et des couvertures

est saisie, ainsi qu'une grande partie des effets personnels. Les quelques affaires laissées sur place se retrouvent dans la boue et deviennent bien souvent inutilisables après le passage des agents.

L'expulsion est presque toujours suivie de la destruction totale des lieux de vie à l'aide d'engins de chantier. Les arbres sont abattus, la terre est labourée, les petites constructions sont détruites. À cela s'ajoute l'installation d'infrastructures défensives, telles que des grillages, des barbelés, des murs ou des douves, destinées à empêcher toute réinstallation.

Une autre particularité essentielle de ces opérations est l'affrètement de bus pour transporter les personnes expulsées vers des CAES, tous situés loin du littoral. En 2025, HRO a recensé vingt opérations de ce type dans le Calaisis. Dans le Dunkerquois, les expulsions prennent toujours cette forme ; les expulsions fondées sur des enquêtes de flagrance n'y existent pas. HRO a ainsi recensé 106 expulsions de terrains lors de quarante-trois opérations dans le Dunkerquois, soit une augmentation de 194 % par rapport à 2024. Au moment même où nous parlons, une opération de ce type est en cours ce matin à Loon-Plage.

Dans les communications officielles, ces expulsions fondées sur des décisions de justice sont présentées comme des opérations de mise à l'abri ou d'évacuation, au motif que des bus sont affrétés vers des CAES. Mais ces mises à l'abri, présentées comme humanitaires par les pouvoirs publics, constituent en réalité un outil central de la politique du « zéro point de fixation », et servent à la légitimer. D'une part, les personnes exilées sont éloignées du littoral par leur orientation vers les CAES. D'autre part, les autorités rendent volontairement les conditions de vie sur les campements encore plus précaires par la destruction et la saisie des effets personnels. Cette précarisation volontaire permet ensuite de justifier la nécessité de mettre à l'abri les personnes restées ou revenues sur les campements, et donc de procéder à de nouvelles expulsions.

Ainsi, loin de protéger les personnes exilées, ces expulsions sont les conditions nécessaires à la perpétuation de la politique du zéro point de fixation et, *in fine*, constituent un harcèlement absurde et sans fin des personnes exilées sur le littoral.

Pour terminer, je souhaite également évoquer le très faible niveau de services fournis par l'État pour garantir des conditions de vie dignes aux personnes coincées à la frontière. Comme Claire l'a rappelé, ces services ont bien souvent été imposés à l'État à la suite de contentieux engagés par des associations non mandatées. Le maintien de conditions de vie dégradées dans les lieux de vie informels permet ensuite à l'État de justifier ses politiques d'éloignement du littoral et sa politique d'expulsion.

Mme Paloma Zocchetti, membre de Human Rights Observers. Mon intervention a pour objet de présenter un point technique sur le fonctionnement légal des expulsions. Bien que les habitants des lieux de vie informels soient juridiquement considérés comme des occupants sans droit ni titre, ce statut n'est pas dépourvu de garanties légales. À Calais, l'utilisation de la flagrance prive les habitants de tout recours juridique effectif. Les autorités étatiques affirment ne pas avoir de pouvoir sur ce type d'opération. Pourtant, elles mandatent des interprètes et des sociétés de nettoyage.

De son côté, le pouvoir judiciaire continue de mettre en œuvre cette procédure. Une enquête de police judiciaire ne devrait pas conduire à une expulsion dans ces situations précises. En effet, l'infraction d'installation sur un terrain appartenant à autrui est une infraction instantanée : au-delà de 48 heures, elle ne devrait plus être considérée comme flagrante et donc ne devrait pas donner lieu à une enquête de flagrance, même si une enquête

pourrait être ouverte sur un autre fondement. Une fois ce délai passé, les occupants du terrain doivent être considérés comme des habitants et donc faire l'objet d'une procédure devant un juge judiciaire.

Le propriétaire du terrain occupé devrait donc saisir le juge administratif si le terrain relève du droit public, ou le juge judiciaire si le terrain relève du droit privé, pour demander l'expulsion. Une telle procédure laisserait une chance aux habitants de se défendre devant un tribunal. Dans le cadre des opérations d'enquête de flagrance qui conduisent de fait à des expulsions, les lieux de vie existent souvent depuis des années et les personnes y sont installées depuis bien plus de quarante-huit heures. Dès lors, elles devraient bénéficier des garanties juridiques qui sont inscrites dans la loi.

S'agissant des opérations fondées sur les décisions de justice, lorsque le terrain relève du droit public, les propriétaires ont recours au référé mesures utiles. Cette procédure d'urgence permet de demander l'expulsion d'un terrain occupé devant le juge administratif. Si les délais sont très courts dans ce type de procédure, ils ne permettent pas vraiment aux habitants de préparer leur défense. Toutefois, un avis d'audience – en français – est placardé sur le terrain et permet donc aux habitants de solliciter de l'assistance.

S'agissant des terrains relevant du droit privé, ce qui est le cas actuellement pour tous les terrains occupés dans le Dunkerquois et le Calaisis, les propriétaires ont recours à la procédure de l'ordonnance sur requête. Cette procédure est possible dès lors que l'huissier prétend qu'il n'a pas pu identifier les habitants du terrain. Ainsi, l'expulsion est autorisée par une décision prononcée par un juge unique, sans procédure contradictoire et sans aucune information communiquée aux habitants.

Dans le cadre du recours à cette procédure, nous avons relevé plusieurs dysfonctionnements qui, selon nous, violent les droits des habitants de ces terrains. D'abord, les huissiers prétendent systématiquement n'avoir identifié aucun habitant. Pourtant, aucun interprète n'est présent avec l'huissier lors du constat d'occupation, ce qui de fait est un obstacle à l'identification des occupants.

Ensuite, aucune information préalable n'est notée, ni fournie aux habitants quant à l'imminence d'une expulsion. Par exemple, il n'y a pas de commandement de quitter les lieux. De plus, aucune information n'est donnée quant au sort des meubles saisis par les équipes de nettoyage, ce qui contrevient à un article du code des procédures civiles d'exécution. Or, il est impossible pour les occupants de faire valoir leur droit *a posteriori*, car aucun document ne leur est remis, notamment le procès-verbal des opérations d'expulsion, mentionnant les délais et voies de recours en cas de volonté de contester les opérations.

Enfin, s'agissant des affaires personnelles des habitants des lieux de vie, la situation diffère dans le Calaisis et le Dunkerquois. Dans le Calaisis, un protocole a été mis en place par les autorités étatiques. Une partie des affaires saisies pendant les opérations d'expulsion, notamment les tentes, duvets et sacs à dos, sont conduites dans un hangar de tri. Les affaires sont triées et une partie d'entre elles sont remises à disposition.

Si ce protocole permet à quelques personnes d'accéder à des tentes, il est loin de répondre aux conditions posées par le code des procédures civiles d'exécution, qui impose qu'une information soit transmise aux personnes expulsées sur le lieu de stockage de leurs affaires et les modalités pour les récupérer. Mais cette information n'est jamais communiquée sauf par les associations non mandatées par l'État.

Dans le Dunkerquois, il n'existe rien. Les affaires sont considérées comme abandonnées et sont donc détruites. Par conséquent, les habitants sont privés de la possibilité de récupérer leurs affaires *a posteriori*.

La volonté d'empêcher les personnes exilées de s'installer sur le littoral se traduit notamment par la manipulation des procédures juridiques et la mise en place d'obstacles dans l'exercice des droits des personnes en tant qu'occupants de terrain. À ce titre, je souhaite vous pointer un certain nombre de discriminations que nous avons pu constater, notamment dans le cadre de l'accès aux transports.

En effet, la politique de dissuasion menée sur le littoral nord passe aussi par la réduction de la mobilité des personnes exilées dans ces territoires. Un arsenal juridique important est déployé afin de permettre de nombreux contrôles d'identité, dont la réquisition du procureur, couplée à des autorisations de contrôle autour des ports de Calais et Dunkerque, ainsi que dans la bande de vingt kilomètres sous la frontière franco-belge.

La combinaison de ces dispositions légales permet aux forces de l'ordre d'effectuer des contrôles d'identité supposément aléatoires sur la totalité du littoral. Nous avons observé aussi à plusieurs reprises des contrôles d'identité systématiques dans les gares ou des contrôles clairement ciblés à l'encontre de personnes racisées.

Ils engendrent un effet dissuasif sur les déplacements. Par exemple, pendant le plan Grand Froid à Dunkerque, de nombreuses personnes nous ont rapporté ne pas y avoir recours, par crainte de contrôles policiers. Depuis janvier 2025, des policiers sont présents dans les bus de la ville de Calais et sur la ligne 423, qui relie Calais à Grande-Synthe. HRO a observé à plusieurs reprises les policiers empêcher les personnes racisées de monter dans le bus, afin d'y faire monter les personnes blanches en premier et à l'avant du bus. Il est ordonné aux personnes racisées de s'installer au fond. Elles sont filmées, comptées. Une conductrice de bus avait indiqué que le but de cette présence policière était de donner la priorité aux locaux.

Il en va de même dans le Dunkerquois, où l'adjoint au maire de Gravelines chargé de la sécurité avait annoncé un renfort de police pour « *faire le tri et donner prioritairement l'accès aux bus aux gars du coin* ». Toutefois, nous ignorons sur quels critères la police détermine qui est un local ou qui ne l'est pas. Dans tous les cas, ces dispositifs sont discriminants.

M. Ulysse Gallardo. Depuis trente ans, l'État mène une politique de dissuasion à la frontière et depuis un peu plus de dix ans, il a engagé une politique spécifique de lutte contre les points de fixation. Inlassablement, les campements sont expulsés, les affaires sont saisies, parfois détruites, et certaines personnes sont éloignées du littoral. Ces opérations se répètent tous les deux jours ou toutes les semaines. Peu importe leur fréquence ou leur durée, les personnes se réinstallent, reviennent, reprennent leur place, occupent à nouveau le même terrain ou un terrain voisin. Les traversées, elles aussi, continuent.

Malgré des investissements toujours plus importants de la part des États français et britannique pour dissuader les personnes de se rendre sur le littoral nord, ces politiques répressives apparaissent sans effet. En revanche, leur impact sur les conditions de vie, et donc sur la santé mentale et physique des personnes, est profondément délétère. En n'offrant pas de mise à l'abri adaptée, l'État manque à son devoir de protection, notamment envers les plus vulnérables, et crée un climat de défiance qui limite le recours aux institutions et renforce paradoxalement les réseaux mafieux qu'il prétend combattre.

Mme Charlotte Kwantes, responsable plaidoyer et communication d'Utopia 56. Nous vous parlerons de ce que nous observons en mer et sur les plages du littoral au moment des traversées. Mais au préalable, je souhaite revenir sur quelques éléments de contexte qui expliquent, selon moi, notre présence ici.

Utopia 56 est une association créée il y a dix ans pour organiser des missions de bénévolat dans le bidonville de la jungle de Calais, puis sur le camp humanitaire de la Linière à Grande-Synthe. Depuis notre création, nous avons été témoins de multiples tentatives visant à rendre le territoire toujours plus inhospitalier pour les personnes en transit, non seulement par des transformations de la morphologie des lieux, mais aussi par des tentatives de fragilisation de l'action associative et solidaire, par la politique du « zéro point de fixation », et enfin par l'entrave aux traversées.

Tout le monde sait depuis très longtemps ce qui se passe. Tout le monde connaît les conditions indignes dans lesquelles les personnes sont contraintes de vivre depuis des années. Tout le monde connaît également le travail social et humanitaire mené par nos associations, par les associations mandatées par l'État, ainsi que par l'ensemble des services de secours.

Pourtant, on entend très souvent que les responsables de la situation à la frontière seraient les passeurs. Or, personne ici n'ignore que les réseaux de passage sont avant tout un symptôme des politiques menées aux frontières et que la frontière franco-britannique n'échappe pas à cette logique. Nous savons que ces réseaux s'organisent en réaction aux politiques mises en œuvre et qu'en parallèle, les États semblent parfois s'en accommoder.

Cette rhétorique qui désigne les réseaux de passage mérite donc d'être interrogée. Trois éléments me semblent importants à souligner à ce sujet. D'abord, cette rhétorique permet de justifier une politique sécuritaire et son renforcement constant, présentés comme une réponse à l'adaptation des réseaux, adaptation qui a été largement décrite lors des auditions précédentes. Ensuite, les passeurs deviennent des responsables faciles des morts, puisqu'ils organisent effectivement la majorité des passages, même si ce n'est pas toujours le cas. Enfin, ils sont présentés comme un frein à l'immigration irrégulière, dans la mesure où leurs services sont coûteux, dangereux et non accessibles à tous. En cela, ils constituent une diversion qui détourne l'attention des causes structurelles des migrations et des problématiques propres à la frontière.

C'est précisément pour cette raison que nous souhaitons interroger ce point aujourd'hui. Nous allons tenter de démontrer que l'accumulation des règles en vigueur conduit à une situation intenable. En 2024 et 2025, 118 personnes sont mortes en mer en tentant une traversée. Si chaque mort est une mort de trop, nous voulons aussi profiter de cette occasion pour saluer et remercier le travail de l'ensemble des acteurs du secours. Ce travail accompli avec engagement et conviction, dans des conditions extrêmement difficiles, représente souvent le dernier acte de dignité accordé aux centaines de personnes qu'ils réussissent à sauver. Chaque personne qui ne meurt pas dans la Manche est, selon nous, une survivante de l'exil et de la frontière franco-britannique. Les secours, quant à eux, constituent une rustine à une politique qui ne fonctionne pas.

C'est dans ce contexte qu'Utopia 56 a recentré, depuis plus de cinq ans, ses activités sur la prévention des risques liés aux traversées et sur l'assistance aux personnes de retour de tentatives échouées. Nos missions couvrent l'ensemble du littoral, de la frontière belge au sud du Touquet, sept jours sur sept, vingt-quatre heures sur vingt-quatre. Nous disposons de deux téléphones d'urgence qui centralisent de nombreuses sollicitations, notamment des appels de détresse en mer. Nous assurons également une présence active pour leur fournir des

informations essentielles à la sauvegarde de leur vie, que la traversée se déroule en camion ou en bateau. Nous sommes enfin très impliqués auprès des mineurs isolés, afin de les orienter vers les dispositifs de protection de l'enfance.

En 2025, Utopia 56 a reçu 365 appels de détresse en mer, concernant près de 14 000 personnes. Il faut rappeler que les conditions matérielles mêmes de la traversée constituent en soi une situation de détresse, comme le confirment les professionnels du secours en mer et comme le rappelle le dispositif Orsec 2025 de la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord. La même année, nous avons reçu 766 appels de détresse à terre, concernant près de 20 000 personnes qui n'ont pas réussi à embarquer ou ont été interceptées sur les plages. Nous leur fournissons des vêtements secs, des boissons, de la nourriture, et surtout nous facilitons l'accès aux pompiers, au Samu et à l'hébergement lorsque cela est nécessaire.

Notre présence sur le terrain, à travers des maraudes quotidiennes sur l'ensemble de la côte, nous place en première ligne pour observer les conséquences des moyens alloués à l'action publique, qu'ils soient sécuritaires ou humanitaires. Nous concentrons notre action sur les traversées dans la mesure où la militarisation et la surveillance accrue de l'Eurotunnel ont fortement réduit les passages par camion, même si ceux-ci existent encore et restent extrêmement dangereux.

Les traversées maritimes comportent elles-mêmes une accumulation de risques. Ces risques sont géographiques, météorologiques, liés à la pression exercée par les réseaux de passage, mais aussi à la pression exercée par l'action policière visant à entraver ces traversées. C'est cette interaction que nous souhaitons vous exposer.

En amont des traversées, l'action policière contre les réseaux de passage se traduit notamment par une lutte contre les chaînes d'approvisionnement en matériel. Elle entraîne une raréfaction des embarcations et du matériel de navigation, y compris des équipements de sauvetage. Cette raréfaction a également pour conséquence directe la surpopulation des embarcations. Les statistiques officielles du Home Office montrent ainsi que le nombre moyen de passagers par embarcation est passé de vingt-sept à cinquante-quatre entre 2021 et 2025. La semaine dernière encore, des personnes nous ont signalé des embarcations transportant une centaine de passagers.

Cette surcharge, totalement incompatible avec les capacités matérielles de ces embarcations, augmente considérablement les risques d'asphyxie, d'écrasement et de naufrage, et rend les interventions de secours beaucoup plus complexes. À cela s'ajoute la présence directe des forces de l'ordre sur les plages, dont l'objectif est d'empêcher les départs. Cette présence engendre des phénomènes que nous avons clairement identifiés : la précipitation des départs, le développement des *taxi boats* et le déplacement des zones de départ vers le sud.

La précipitation induite par la présence policière crée de la panique et du stress. Les départs se font sans préparation suffisante : embarcations sous-gonflées, absence de planchers rigides, manque de carburant, gilets de sauvetage insuffisants, mauvaise répartition de la charge. Elle augmente fortement les risques de naufrage, d'écrasement, d'asphyxie et de chute à l'eau. Sur les trois dernières années, soixante-cinq personnes sont ainsi mortes dans la bande des 300 mètres proches des côtes françaises, ce qui montre que les moments de départ sont particulièrement critiques. En 2024, quatorze décès par asphyxie ont également été recensés au moment des départs.

Le deuxième phénomène observé est celui des *taxi boats*. Cette pratique permet d'éviter les zones de forte présence policière, mais elle oblige les personnes à entrer dans l'eau à pied pour rejoindre l'embarcation. Cela expose à des risques de noyade et d'hypothermie, d'autant plus que certaines plages comportent des bancs de sable très dangereux selon les marées.

Enfin, la surveillance accrue entre Calais et Dunkerque a entraîné un déplacement des zones de départ vers le sud, notamment vers Berck, la baie de Somme ou Dieppe. Les traversées sont alors beaucoup plus longues, dépassant parfois cent kilomètres, contre trente kilomètres dans le détroit. Cela multiplie les risques pour les passagers et allonge les délais de détection et d'intervention des secours. En 2025, nous avons déjà reçu treize appels de détresse en mer dans les zones de Berck et de Dieppe.

L'ensemble de ces éléments contribue à une mise en danger accrue des personnes tentant la traversée que nous souhaitons porter à votre connaissance aujourd'hui.

Mme Angèle Vettorello, coordinatrice d'Utopia 56. Une autre circonstance qui aggrave considérablement les risques liés aux traversées réside dans l'action directe des forces de l'ordre sur les plages, lorsqu'elles tentent d'empêcher les départs. Si l'intention affichée de cette action n'est pas mauvaise, puisqu'elle se donne pour objectif de sauver des vies et que nous partageons tous le souhait d'éviter des morts en mer, son exécution pose problème et s'avère dangereuse. Lors des départs, tout est mis en œuvre par les forces de l'ordre pour empêcher la mise à l'eau des embarcations ou l'embarquement des passagers.

À cet effet, la police dispose essentiellement de moyens de maintien de l'ordre, comparables à ceux utilisés en manifestation, qui apparaissent peu compatibles avec les situations rencontrées sur les plages. Nous observons ainsi des scènes particulièrement inquiétantes : des pneumatiques percés avant leur mise à l'eau, la dispersion de groupes de personnes par des policiers en tenue anti-émeute, l'usage de gaz lacrymogènes, de grenades de désencerclement et de coups de tonfa, parfois depuis des véhicules de type 4×4 ou des buggies lancés à vive allure au milieu des personnes présentes sur les plages.

Ces scènes de tension entraînent des blessures physiques, mais également des séquelles psychologiques durables pour les personnes concernées. Depuis 2022, Utopia 56 a saisi à trente-quatre reprises la Défenseure des droits pour des faits de manquement à la déontologie sur les plages du littoral. Ces saisines ont donné lieu à dix rappels à la loi adressés aux forces de l'ordre. À la suite de ces démarches, la Défenseure des droits a rendu une décision, publiée au début de l'année 2026, qui pointe un manque de cadre clair concernant l'utilisation d'armes non létales et qualifie leur usage d'abusif.

Cette décision souligne également l'existence d'une doctrine floue consistant à employer tous les moyens pour empêcher les départs. Cette dernière a ainsi conduit certains agents à intervenir alors que des embarcations étaient déjà chargées de passagers, voire déjà à l'eau, et ce en dehors de tout cadre légal. Concernant ces interventions en mer, nous avons saisi la Défenseure des droits treize fois depuis 2022.

Nous disposons d'exemples concrets de conséquences graves liées à ce manque de cadre. Cela a été le cas de Jumaa al-Hasan, ainsi que d'une jeune femme restée dans le coma pendant plusieurs semaines après une noyade survenue à la suite du percement de son embarcation par des policiers. Pour ces deux affaires, des enquêtes préliminaires sont en cours à l'encontre des forces de l'ordre, la présomption d'innocence s'appliquant bien entendu.

Parallèlement, nous constatons des difficultés importantes dans la prise en charge des situations de détresse en mer, en raison notamment de la multiplicité des appels lors des fenêtres de départ, qui nécessitent des interventions simultanées. À cela s'ajoutent des contraintes matérielles évoquées par les personnels de secours eux-mêmes, comme l'utilisation d'anciens bateaux de pêche réhabilités. Nous relevons également l'insuffisance des capacités d'accueil d'un grand nombre de rescapés sur certains navires de sauvetage, le manque de matériel de survie à bord, ainsi que les difficultés d'intervention dans les eaux peu profondes lors des départs, là où des naufrages peuvent survenir à proximité immédiate des plages.

De plus, à travers nos contacts téléphoniques réguliers avec le Cross Gris-Nez, nous avons à plusieurs reprises constaté une saturation du centre d'appel. À la suite de nos alertes, une autosaisine de la Défenseure des droits a été engagée, dont nous ne connaissons pas encore les conclusions. Nous tenons à préciser que ces alertes ne visent nullement les opérateurs et opératrices du Cross, mais interrogent exclusivement les moyens structurels qui leur sont alloués.

À terre, l'assistance humanitaire apparaît inadaptée, insuffisante, voire inexistante, à la fois dans les ports après un naufrage ou sur les plages après des tentatives de traversée échouées. Dans ces situations, des protocoles existent pourtant, notamment le plan d'aide aux naufragés (PAN), dont l'acteur principal est la protection civile. Ce plan doit être déclenché par les services d'urgence de l'État présents sur place. Or, nous constatons de nombreux dysfonctionnements. Par exemple, les forces de l'ordre et les pompiers ne connaissent pas toujours l'existence de ce plan. Même lorsqu'un appel est passé par leurs services, le plan n'est pas systématiquement déclenché par la préfecture. Nous avons été témoins de ce type de situation à de très nombreuses reprises. Dans ce dispositif, la police se retrouve parfois positionnée comme acteur humanitaire après avoir participé à une action coercitive. Il est alors particulièrement difficile pour les personnes concernées d'envisager d'être secourues par les mêmes forces.

Cette situation concerne le Pas-de-Calais. Dans le département du Nord, en revanche, il n'existe, à notre connaissance, aucun dispositif équivalent applicable sur les plages. En conséquence, l'intervention des associations est devenue indispensable. Il est même arrivé que notre association soit sollicitée directement par les pompiers ou par les forces de l'ordre, ce qui démontre l'existence d'un besoin réel en matière de protection et d'assistance. Nous avons également observé l'émergence de nouvelles pratiques de la part des forces de l'ordre, notamment l'usage de nasses mobiles, dont nos collègues d'autres associations pourront vous parler plus en détail.

J'aimerais à présent conclure sur la prise en charge post-naufrage. Après un sauvetage, la prise en charge dans les ports du Pas-de-Calais, en particulier à Boulogne-sur-Mer et à Calais, est largement inadaptée. Le même protocole humanitaire que celui évoqué précédemment est censé s'appliquer, mais il se heurte aux mêmes difficultés de mise en œuvre.

Dans le département du Nord, nous avons appris lors d'une précédente audition qu'une association mandatée par l'État, l'Afeji avait été chargée depuis janvier 2025 par la préfecture d'assurer l'hébergement des personnes secourues. En pratique, cela n'a concerné que 70 personnes en 2025, alors que 437 personnes ont été ramenées au port de Dunkerque. Par ailleurs, les conditions de départ, les situations de détresse en mer et les naufrages engendrent des traumatismes psychologiques importants, nécessitant un accompagnement spécifique qui est aujourd'hui inexistant. Médecins sans frontières a d'ailleurs formulé plusieurs recommandations à ce sujet à la suite de ses observations médicales.

Enfin, lors des naufrages ou des incidents ayant entraîné des décès, rien de spécifique n'est prévu pour l'accompagnement des survivants. Conformément au dispositif Orsec, la police aux frontières prend en charge la situation, ce qui retarde l'accès à une assistance adaptée. De plus, l'ensemble des rescapés est systématiquement interpellé, parfois pendant vingt-quatre heures, sans distinction d'âge.

Pour terminer, une réforme entrée en vigueur en juillet 2025 et appliquée depuis novembre prévoit désormais l'interception des *taxi boats* directement en mer dans une limite de trois cents mètres. La première intervention de ce type a été observée en novembre 2025, mais son cadre précis de déclenchement demeure inconnu. Cette nouvelle doctrine soulève de nombreuses inquiétudes. D'abord, elle est jugée dangereuse par des experts du sauvetage en mer et par des autorités administratives. Elle suscite également des craintes parmi les forces de sécurité elles-mêmes, qui redoutent de ne pas bénéficier d'une protection juridique en cas de décès. Enfin, la communication autour de l'usage possible de filets laisse supposer que cette pratique pourrait être mise en œuvre, ce qui rend l'ensemble de ces inquiétudes encore plus alarmantes.

En conclusion, nous constatons un déséquilibre profond entre les moyens mobilisés pour empêcher les traversées, tant sur le plan financier que sur le plan humain, et ceux alloués aux secours et à l'assistance. À la frontière, les droits fondamentaux semblent se dissoudre, et la responsabilité de cette situation apparaît liée aux règles en vigueur, lorsqu'elles ont pour objectif direct ou pour conséquence induite la violence et la mort.

M. Eric Baudalet, coordonnateur de « Alors on aide littoral ». Nous sommes devant vous aujourd'hui pour porter une voix citoyenne, celle d'habitants de la Côte d'Opale. Depuis 2023, nous assistons à un déplacement des départs vers le sud, en raison de l'intensification de la pression policière dans le Calais et dans le Dunkerquois.

Durant l'été 2024, à Wimereux, à environ trente kilomètres au sud de Calais, nous avons constaté l'installation, pendant plusieurs jours, de centaines de personnes exilées dans des campements de fortune, dans des bosquets, sans abri, sans accès à l'eau, à la nourriture ni à des conditions d'hygiène minimales. Ces groupes comptaient de nombreuses familles, souvent avec de jeunes enfants, qui ne supportaient plus la violence sur les camps de Calais ou de Grande-Synthe et qui cherchaient à y échapper. Elles ne supportaient plus non plus les allers-retours incessants vers les lieux de passage possibles.

Face à cette précarité, des citoyens profondément touchés ont décidé d'apporter une aide de première nécessité : de l'eau, de la nourriture, des vêtements, des soins de base. De cette mobilisation spontanée est né un collectif citoyen, afin d'organiser une action plus structurée et de répondre autant que possible aux besoins essentiels. Car au sud de la Côte d'Opale, entre Wissant et Le Touquet, il n'existe ni accueil de jour, ni réseau associatif humanitaire structuré. Les personnes exilées ne viennent pas dans le Boulonnais pour s'y installer ; le sud n'est qu'un lieu de passage.

Pourtant, elles y restent parfois vingt-quatre, quarante-huit, soixante-douze heures, et parfois davantage, en attendant le top départ. Elles survivent alors dans les dunes, les gares ou les forêts, le plus souvent sans tente ni duvet, y compris par des températures nocturnes très basses, parfois en dessous de zéro. Dans le Boulonnais, à proximité de ces lieux de vie, il n'existe ni accès réel à des sanitaires, ni douches, et les points d'eau sont largement insuffisants. Durant l'été, le mercure a parfois dépassé les trente degrés. Imaginer ces enfants, ces jeunes enfants, ces femmes contraints de vivre dans de telles conditions était pour nous impensable. Il était inimaginable de rester inactifs.

Depuis lors, les arrivées de groupes, souvent massives et imprévisibles, se sont poursuivies toute l'année, y compris en hiver, au gré des conditions météorologiques propices aux traversées. Nous avons dû nous adapter en permanence pour intervenir là où les besoins surgissaient, sur les quais de gare, aux arrêts de bus, aux sorties de plage ou dans les zones forestières. Le collectif citoyen s'est étoffé ; composé d'une quinzaine de personnes lors de sa création à Wimereux et Ambleteuse, il rassemble aujourd'hui 80 membres actifs et plus de 250 citoyens engagés sur l'ensemble du littoral boulonnais.

Des collectifs « Alors on aide » existent désormais à Wissant, Ambleteuse, Boulogne-sur-Mer, Équihen, Hardelot et au sud du Touquet. Nos actions couvrent les besoins essentiels tels la distribution d'eau, de nourriture, de vêtements secs, des soins de première nécessité, des recharges de téléphones, la fourniture d'orientation et parfois d'un hébergement solidaire. À titre d'exemple, au seul mois de juillet 2025, à Wimereux, 2 551 gobelets de thé ont été distribués.

Il convient de souligner que ces collectifs fonctionnent sans aucun moyen financier autre que les dons des particuliers. Notre collectif n'est pas le seul à agir au sud de Calais. Deux associations de maraude y sont implantées, Osmose 62 et Opal'Exil, créée il y a un an. Pourtant, le Boulonnais ne dispose d'aucun socle humanitaire. Les moyens déployés par l'État, déjà insuffisants à Calais et à Dunkerque, sont quasiment inexistantes dans le Boulonnais. Les communes et les collectivités locales restent, malgré nos sollicitations répétées, très peu engagées.

Le discours public évoque la crise migratoire ou la sécurisation de la frontière, mais rarement la réalité des conditions de survie des personnes exilées, largement invisibilisées. Lors de leur passage dans le Boulonnais, elles subissent une pression constante des forces de l'ordre, de jour comme de nuit, qu'il s'agisse des drones, des avions, des hélicoptères, des patrouilles à pied ou motorisées. Au nom de la politique dite du « zéro point de fixation » et des accords du Touquet, elles sont délogées sans cesse des dunes et des forêts. Nous avons découvert par exemple au petit matin des tentes lacérées et des gilets de sauvetage pour enfants taillés au cutter.

Le déplacement de la frontière sur notre littoral a également des conséquences profondes pour les habitants qui ont le sentiment de vivre dans une zone militarisée, présence de navires au large, de véhicules tout-terrain sur les plages et dans les dunes, survol des avions de Frontex la nuit. L'impact écologique est également majeur : pour échapper aux forces de police, les personnes en exil se réfugient dans les dunes du parc naturel régional, qui sont fortement dégradées par les passages et les abandons d'effets personnels, de déchets et d'embarcations détruites. Des départs d'incendies sont aussi à déplorer.

Les habitants et les touristes sont parfois témoins de scènes extrêmement éprouvantes : personnes immergées de longues minutes dans l'eau froide lors de tentatives d'embarquement sur des embarcations surchargées, usage de gaz lacrymogène en présence d'enfants et de bébés. Nous vivons dans un univers surréaliste, méconnu de la plupart des Français, qui est malheureusement devenu notre quotidien.

Mme Gabrielle Casimir, membre de « Alors on aide littoral ». Dans ce quotidien surréaliste qu'Éric a commencé à décrire, nous sommes témoins d'événements particulièrement marquants. Dans le Boulonnais, la forte présence policière augmente inévitablement la fréquence des contrôles, qui donnent parfois lieu à des pratiques dégradantes : des personnes exilées peuvent être obligées de s'asseoir en groupe au bord de la route, encerclées de forces de l'ordre, pour un temps de vérification.

Nous observons également des nasses mobiles, que nous avons fini par appeler « les convois de la honte ». Ces gens sont pris depuis les dunes où ils dormaient ou depuis les plages, puis menés vers les gares et les arrêts de bus les plus proches pour être raccompagnés. Ils sont encadrés par plusieurs voitures de police ou de gendarmerie et des agents à pied, parfois armés. Ces groupes traversent alors les centres-villes, au milieu des touristes, dans un silence de mort, donnant quasiment l'impression de bétail. Une fois arrivés aux gares ou aux arrêts de bus, ils sont laissés là, livrés à eux-mêmes, bien souvent épuisés, désespérés, parfois assoiffés, affamés, mouillés, transis de froid, et même blessés.

Lorsqu'ils ne repartent pas vers les dunes quelques heures plus tard pour retenter leur chance, ils essaient de rentrer à Calais et à Dunkerque. Mais les bus ne s'arrêtent pas en les voyant, ou la sûreté ferroviaire, ne les laisse pas monter sans titre de transport. Coincés de toutes parts, chassés, traqués, il n'est pas rare que certains craquent et pleurent. Fragilisés par un parcours extrêmement difficile, ces heures qui précèdent une tentative de traversée deviennent souvent la goutte d'eau qui fait déborder des vases déjà très remplis. Que leur répondre quand ils nous disent : « *On ne veut pas de nous ici, mais on nous empêche de partir* » ou simplement « *Why ?* » ?

Après les naufrages ou les échecs en mer, le même constat se reproduit. Les personnes sont embarquées sur des bateaux d'assistance et ramenées au port de Boulogne ; où les pompiers et la protection civile assurent les premiers secours. Mais, encore une fois, des personnes choquées, traumatisées, sont laissées là, parfois seules. Il est même arrivé que certains ayant perdu des proches dans les naufrages soient laissés là sans aucune assistance psychologique. Il faut aussi noter que la zone de débarquement est à cinquante minutes à pied de la gare de Boulogne, seul moyen de rejoindre Calais et Grande-Synthe.

Parfois, ils nous racontent leur parcours et ce qui les incite à aller en Angleterre, les impasses auxquelles ils sont confrontés. Ils ont fui des pays en guerre, ont vécu des parcours terribles, ont laissé leurs empreintes aux portes de l'Europe et ne peuvent plus espérer qu'un point de chute, le Royaume-Uni. Ils essayent parfois cinq, dix, vingt fois avant de réussir à monter sur un de ces bateaux de la mort. Mais quel autre choix ont-ils ? Nous sommes à chaque fois surpris par leur capacité de résilience, leur capacité, dans les conditions les plus inhumaines, à garder l'espérance. Ils nous disent : « *Inch 'Allah, cette fois-ci, ça ira* ».

Cependant, il arrive que la résilience et l'espérance ne suffisent plus. Face à des situations de personnes épuisées, souffrantes ou handicapées, des femmes enceintes avec de jeunes enfants sans plus aucune force de continuer, nous sollicitons le 115. Lors de ces appels, les réponses positives sont très rares. Depuis quelques mois, le 115 de Boulogne répond que seules les personnes en demande d'asile peuvent avoir un hébergement, ou pire encore, que les étrangers n'y ont pas accès. Est-il supportable de voir des femmes, des nourrissons ou des personnes âgées laissées sans solution ?

Dans ces situations, ce sont des citoyens, nous, qui avons dû faire ce que l'État ne voulait pas faire, sans autre moyen que la solidarité populaire. Le collectif « *Alors on aide* » a mis en place un réseau d'hébergeurs citoyens solidaires pour permettre un répit de quelques jours aux personnes les plus en détresse. Des familles ouvrent alors leurs portes, accueillent simplement dans leurs maisons, permettent une pause, en dehors de cette folie.

Dans nos actions sur le terrain, nous croisons de nombreux citoyens non engagés, mais qui expriment leur solidarité. Nous rencontrons très peu de personnes hostiles : de nombreux habitants donnent des vêtements, de la nourriture, lors des collectes. Ils nous apportent du pain, des biscuits sur les quais de gare, font parfois chauffer de l'eau. La plupart expriment leur compassion, leur impuissance face aux personnes exilées, si démunies.

Nous, habitants du littoral, sommes très impactés par ce qui se passe chez nous. Nous ne voulons pas fermer les yeux ; nous voulons considérer la situation autrement que comme un problème, comme une crise migratoire. Ces personnes sont des humains et comme nous, ils méritent un accueil digne. Aujourd'hui, l'absence de réponse institutionnelle blesse chaque jour des centaines de personnes, qui vivent dans des conditions indignes. Nous, citoyens, ne pouvons pas constituer la seule réponse.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez raison, madame Casimir, cette situation est insupportable et fait partie des raisons pour lesquelles cette commission d'enquête existe.

Je souhaiterais que celles et ceux pour qui la question présente un intérêt reviennent sur l'idée évoquée par madame Casimir concernant le regard de la population dans le Calaisis, le Dunkerquois ou le Boulonnais. Je me souviens, par exemple, lors d'une visite à l'accueil de jour du Secours catholique à Calais, de bénévoles qui expliquaient qu'elles ne parlaient pas toujours de leur engagement autour d'elles, par crainte d'un jugement. Dans le même temps, au cours de mes déplacements, j'ai été agréablement surprise par la faible hostilité de la population locale. Est-ce une contradiction, une forme d'ambivalence que vous constatez également ?

Je souhaiterais aussi revenir sur les différences, voire les inégalités, de traitement entre les territoires. Avez-vous des explications ou des hypothèses à formuler à ce sujet ? Enfin, pourriez-vous estimer les moyens humains et financiers que vous déployez sur vos territoires, qu'il s'agisse de bénévolat ou de dons ?

Mme Claire Millot. Nous vous adresserons un document concernant ces informations sur les moyens humains et financiers.

M. Eric Baudalet. Au départ, lors des distributions, nous cherchions à rester discrets, puis nous avons décidé d'assumer pleinement ces actions au vu de tous. Très rapidement, nous avons constaté que les réactions hostiles étaient extrêmement rares. Il s'agit bien davantage de marques d'encouragement ; des personnes viennent spontanément nous apporter des dons et nous soutenir. Les réactions négatives se limitent parfois à des gestes déplacés de personnes passant en voiture, mais en face-à-face, nous ne faisons pas l'expérience d'agressivité.

Pour étayer ce constat, le collectif « Alors on aide » a profité des élections municipales pour élaborer un questionnaire adressé à un maximum de listes électorales présentes sur le littoral. Ce questionnaire interrogeait les candidats sur leur volonté de proposer un accueil digne, de mettre à disposition de l'eau, de l'électricité, des abris, de favoriser le travail des associations, de protéger les mineurs non accompagnés et les femmes en grande vulnérabilité, et d'organiser des réunions publiques sur la question de l'exil.

Sur vingt-cinq questionnaires envoyés, nous avons reçu treize réponses, toutes extrêmement positives. Les candidats s'y engageaient en faveur de l'accueil et de l'ouverture d'un débat public, ce qui nous a surpris et encouragés. Nous souhaitons désormais poursuivre ce travail avec les élus en place. Au-delà du discours ambiant de rejet, il existe une volonté citoyenne d'un accueil profondément différent.

Mme Claire Millot. La réaction du public et de la population est en réalité très variable. Nous rencontrons des personnes très empathiques, prêtes à aider et profondément touchées par la situation des exilés, mais aussi des personnes hostiles. Chez ces dernières, on peut néanmoins observer deux éléments récurrents : la méconnaissance de la réalité et le sentiment de culpabilité. Ce sentiment conduit parfois à préférer ne pas voir et à vouloir l'éloignement.

M. Ulysse Gallardo. Je souhaite revenir sur votre question concernant les différences de traitement entre les territoires. Il me semble nécessaire de faire un rappel historique sur les différences entre le Dunkerquois et le Calaisis. Le Dunkerquois a longtemps été une terre de relative tolérance à l'égard des personnes exilées, notamment parce que certaines mairies, en particulier celle de Grande-Synthe, avaient pris l'initiative de mettre en place des dispositifs humanitaires, dont le camp humanitaire de la Linière.

À partir du démantèlement de la grande jungle, un transfert de population s'est opéré vers le Dunkerquois. Parallèlement, un changement politique est intervenu à Grande-Synthe, avec le remplacement de Damien Carême à la tête de la mairie. Depuis 2019, nous observons un alignement progressif de la politique locale sur les objectifs de la politique du « zéro point de fixation », en cohérence avec l'État et les sous-préfectures.

Une autre raison de ces différences tient à la médiatisation. Calais a été extrêmement médiatisé, et une grande partie des services destinés aux personnes exilées ont été gagnés à la suite de contentieux engagés par des associations non mandatées contre l'État. Dans le Dunkerquois, la médiatisation plus faible et un accueil relativement tolérant ont conduit à une mobilisation contentieuse moindre, initialement. Mais désormais, compte tenu de l'intensification de la politique du « zéro point de fixation » dans le Dunkerquois, la mobilisation s'accroît. Les territoires diffèrent, mais la logique demeure désormais la même.

Mme Gabrielle Casimir. Nous en parlions récemment, lors de nos inter-associations : aujourd'hui, le Boulonnais ressemble au Calais d'il y a vingt ans et au Dunkerque d'il y a dix ans. Les dispositifs et les moyens sont rares, les associations et les collectifs récents. En revanche, la population est très volontaire pour aider. La population calaisienne est souvent perçue comme plus hostile, mais il faut comprendre que depuis vingt ans, elle vit dans une situation très difficile. Dans le Boulonnais, la situation est plus récente et suscite davantage de solidarité.

M. le président Sébastien Huyghe. Il a été dit un peu plus tôt que l'État ne dépensait pas un centime pour nourrir les personnes migrantes ; ce n'est pas tout à fait exact puisqu'il existe des associations mandatées qui bénéficient de subsides de l'État pour leurs actions, notamment pour fournir des repas aux personnes migrantes. L'État apporte donc bien certaines ressources, notamment alimentaires. Nous avons interrogé ces associations sur leurs financements.

Fonctionnez-vous uniquement avec des bénévoles ou disposez-vous aussi de salariés ? Recevez-vous des subventions des collectivités locales, de l'État ou d'autres acteurs ?

Mme Claire Millot. Salam emploie deux demi-salariés, soit un équivalent temps plein (ETP). Nos subventions proviennent exclusivement d'acteurs locaux : la communauté urbaine de Dunkerque, le centre communal d'action sociale (CCAS) de Grande-Synthe, la commune de Gravelines (1 000 euros par an) et de Loon-Plage (300 euros annuels). Nous n'avons jamais bénéficié de financements de la part de l'État.

M. Ulysse Gallardo. L'association Human Rights Observers est composée de trois ETP et d'une dizaine de bénévoles. Nous ne recevons aucune subvention de la part d'administrations publiques.

Mme Gabrielle Casimir. « Alors on aide » fonctionne uniquement avec des citoyens bénévoles. Nous recevons uniquement des dons de personnes, sans aucune aide de la part des collectivités locales.

Mme Charlotte Kwantes. Sur l'ensemble des deux antennes de Calais et de Grande-Synthe, Utopia 56 emploie six ETP. Nous ne recevons pas non plus de subvention publique et n'enregistrons que des dons.

M. Marc de Fleurian (RN). Député de Calais et du Calaisis, je tiens à saluer avec vous le comportement admirable de la population calaisienne et de la Côte d'Opale en général, qui fait preuve d'une grande patience. Un dispositif sanitaire a notamment déjà été mis en place à Calais par la municipalité mais, à trois reprises, les douches et les toilettes mises à disposition ont brûlé.

De même, vous saluiez la politique d'accueil mise en place par Damien Carême à Grande-Synthe sur le camp de la Linière. Je rappelle que ce camp a lui aussi connu un gigantesque incendie. Quelle solution proposez-vous pour éviter de telles dégradations, voire des incendies systématiques des infrastructures mises à la disposition des migrants ?

Mme Claire Millot. Je le redis : les camps actuels du bord de la mer du Nord et de la Manche ne devraient pas exister. Ces personnes devraient être accueillies et réparties sur l'ensemble du territoire français, dotées d'une autorisation de travailler. Les conditions de ces camps sont indignes ; je le répète, il s'agit de véritables souricières. Ils ne peuvent pas partir, ni au Royaume-Uni, ni par la France qui ne les accueille pas. À certains moments, la situation devient explosive.

La séance est suspendue cinq minutes.

Mme Stella Dupont (NI). Je souhaite d'abord vous remercier pour l'ensemble de vos interventions. Députée du Maine-et-Loire, j'ai été rapporteure spéciale de la commission des finances sur les politiques publiques en matière d'asile, d'immigration et d'intégration de 2018 à 2022. À ce titre, je me suis particulièrement intéressée aux situations du Calaisis et du Dunkerquois et me suis rendue à plusieurs reprises sur ces territoires. Je remercie d'ailleurs vos organisations, puisque j'ai eu l'occasion d'aller sur le terrain avec Utopia 56 et Salam, mais également avec HRO, notamment lors d'un démantèlement, aux côtés d'une bénévole. J'ai alors constaté que nous étions suivis par les forces de l'ordre, ce qui était une expérience particulière. J'ai aussi effectué ce travail avec les services de l'État. J'ai ainsi pu acquérir un aperçu, certes non exhaustif mais assez large, de la réalité de terrain.

Je vous remercie pour vos témoignages d'aujourd'hui et, surtout, pour votre action quotidienne, que je considère légitime, quelles que soient la diversité et la pluralité des points de vue. J'ai découvert aujourd'hui l'association « Alors on aide », que je ne connaissais pas. Nous avons toutes et tous été profondément interpellés par vos propos, qui font écho à ce que nous avons déjà entendu dans le Calaisis et le Dunkerquois.

Ce territoire constitue un point de passage vers le Royaume-Uni, qu'on le veuille ou non. Cela a toujours été le cas, depuis des siècles ; je ne crois pas que l'on puisse y bâtir un « mur ». Nos travaux interrogent l'efficacité des politiques publiques menées aujourd'hui, qui conduisent les personnes exilées vers plus de risques, de fragilité et d'indignité, comme vous l'avez parfaitement décrit. J'espère que nos travaux permettront de formuler des recommandations et peut-être d'amorcer un changement de regard, voire un changement de paradigme, même si cela peut sembler ambitieux.

Monsieur Baudalet, vous souligniez précédemment que l'essentiel se déroulait la nuit. Concrètement, comment « Alors on aide » s'organise-t-il, en tant que collectif citoyen, pour intervenir la nuit, face aux naufrages ? C'est un engagement extrêmement fort, vos émotions en témoignent. Pouvez-vous nous parler de cette dimension des traversées, que je connais moins et que je n'ai pas observée à vos côtés ?

M. Eric Baudalet. Le collectif est constitué d'habitants implantés sur le long du littoral, des « vigies », qui adressent des messages sur une boucle de discussion pour signaler tout événement, immédiatement.

Nous nous organisons pour intervenir au plus vite, en fonction de nos moyens. Nous avons également créé un réseau d'hébergement solidaire, permettant de trouver très rapidement, à la tombée de la nuit, un hébergement chez des citoyens. Le système fonctionne avec des moyens dérisoires, mais pour l'instant, il tient.

Mme Gabrielle Casimir. Je vais compléter le propos pour évoquer les distributions. Nous bénéficions aussi d'aides de certains commerçants. Des boulangeries nous fournissent des pains invendus que nous pouvons distribuer sans les acheter ; des collectes sont réalisées dans des supermarchés de la région.

Il arrive toutefois que nous sortions la nuit, y compris seuls, lorsque des hélicoptères survolent nos habitations et que nous savons qu'il se passe quelque chose. Cela suppose une organisation permanente, dans nos vies, au quotidien, depuis les couvertures de survie et les trousseaux de secours dans le coffre de la voiture, jusqu'à une disponibilité constante. Nous vivons ainsi comme des secouristes en dormance, dans un système purement citoyen, sans relais institutionnels.

Mme Stella Dupont (NI). Vous évoquiez le manque de financement institutionnel dont vous bénéficiez. Pensez-vous que des évolutions puissent intervenir de la part des collectivités ou de la préfecture ? Vous intervenez déjà auprès d'un très grand nombre de personnes ; l'État doit revoir sa copie.

M. Eric Baudalet. Nous l'espérons. Le collectif s'engage également de plus en plus dans un travail de sensibilisation et d'ouverture des portes. Nous pensons qu'avec le temps, avec la force que représentent tous ces citoyens engagés, nous pouvons faire bouger des lignes auprès de certaines mairies ou de la préfecture. Nous sollicitons des rendez-vous pour parler, pour échanger.

Mme Sandrine Rousseau (EcoS). Concernant l'hostilité de la population à Calais, un élément est complètement négligé dans l'analyse de la situation : la transformation profonde de la ville du fait des politiques sécuritaires et anti-immigration. Il faut mesurer l'oppression que représente la présence de grilles de quatre mètres de haut, de barbelés omniprésents, la perte de l'accès à la mer. Calais était une ville où l'on achetait un pavillon parce que l'accès au littoral était simple, parce qu'il y existait une véritable douceur de vivre. Malheureusement, elle s'est progressivement transformée en un camp fermé, verrouillé, situation qui modifie nécessairement les perceptions. Une partie de ces grilles a d'ailleurs été financée par les collectivités.

M. le président Sébastien Huyghe. Calais reste une ville où il fait bon vivre, j'y suis allé à de nombreuses reprises. Je ne voudrais pas que nos concitoyens qui nous écoutent se méprennent.

Mme Sandrine Rousseau (EcoS). Il n'en demeure pas moins que l'urbanisme a été profondément modifié, et la situation demeure très oppressante, notamment pour l'accès au littoral.

Ensuite, il faut rappeler qu'environ 400 navires empruntent chaque jour le détroit de Calais, sachant que la distance minimale entre les deux côtes est de 33 kilomètres, soit quatre fois plus de trafic que dans le détroit d'Ormuz qui mesure 55 kilomètres de large. Nous

sommes donc dans l'une des zones où le trafic naval est le plus chargé. Comment sécuriser une traversée dans un détroit aussi fréquenté par des navires marchands ?

Enfin, je souhaite évoquer un dispositif mis en place lorsque j'étais élue au conseil régional et à l'université de Lille, visant à reconnaître les compétences et les équivalences universitaires de diplômes de personnes présentes sur place, quitte à compléter les formations. Ce dispositif a bien fonctionné pendant deux ou trois ans, avant que la préfecture ne s'en empare pour en faire un point de contrôle, ce qui l'a fait disparaître. Pensez-vous que de tels dispositifs, certes partiels, pourraient constituer une solution, en permettant de mieux comprendre qui sont les personnes qui migrent, leurs compétences, leurs niveaux de diplôme, et de valoriser ces parcours dans les trajectoires de migration ?

Mme Angèle Vettorello. Le trafic transmanche représente souvent plus de 400 bateaux quotidiens et jusqu'à 900 navires marchands, sans compter les 90 trajets des compagnies de ferry, chaque jour. Une voie de passage sûre, légale, autonome est absolument nécessaire.

Mme Paloma Zocchetti. J'habite à Calais depuis six ans et je reconnais avec vous, monsieur le président, qu'il s'agit d'une ville très agréable. Mais il faut également reconnaître qu'elle a été transformée ; le moindre carré de pelouse est recouvert de cailloux pour empêcher les gens de s'y installer. La scène nationale de Calais est une grande institution culturelle, mais elle est en danger, compte tenu du manque d'argent dans la culture.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie. Je conclus cette audition en soulignant la vitalité de Calais. La vie culturelle y est intense ; elle y est préservée, actuellement.

*

* *

17. Audition, ouverte à la presse, de M. Xavier Ducept, secrétaire général de la Mer (26 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous reprenons cet après-midi notre cycle d'auditions et nous recevons le général d'armée Xavier Ducept, secrétaire général de la mer depuis le 16 avril 2025.

Le secrétariat général de la mer est un organisme interministériel placé sous l'autorité du Premier ministre. Il est chargé de coordonner les actions de l'État en mer en ce qui concerne une quinzaine de départements différents. À cet égard, la gestion de la frontière franco-britannique le concerne directement. Lors de nos auditions, nous avons pu constater certaines des conséquences engendrées par les accords du Touquet. Ainsi, la frontière naturelle que constitue la mer est devenue pour les personnes migrantes cherchant à gagner le Royaume-Uni, la seule frontière franchissable, aussi meurtrière et périlleuse soit-elle.

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

(M. Xavier Ducept prête serment.)

M. Xavier Ducept, secrétaire général de la mer. Le rôle du secrétariat général de la mer consiste à coordonner, sous l'autorité du Premier ministre, l'ensemble des missions relatives à l'action de l'État en mer, et en particulier cette mission de sauvegarde de la vie en mer qui nous intéresse tout spécifiquement aujourd'hui. Les phénomènes migratoires par voie maritime constituent un enjeu majeur pour la France et pour l'ensemble de l'Europe. Sur la façade maritime de la Manche et de la mer du Nord, ces dynamiques prennent une acuité particulière.

En effet, la situation dans le Pas-de-Calais est au cœur des préoccupations de l'action de l'État en mer. Depuis 2019, les traversées vers le Royaume-Uni à bord de *small boats* connaissent une hausse significative, passant de 1 811 migrants clandestins en 2019 à 49 966 en 2025. Ce basculement résulte notamment du renforcement des dispositifs de contrôle terrestre.

Il a été appelé à plusieurs reprises lors des travaux de votre commission d'enquête que la sécurisation accrue des infrastructures – Eurotunnel et les différents ports, Dunkerque et Calais en particulier – a déplacé les flux migratoires vers la mer, espace plus difficile à maîtriser. Malgré l'action soutenue des forces de sécurité intérieure, les départs se poursuivent à un rythme préoccupant. Le soutien financier britannique inscrit dans le traité de Sandhurst de 2018 n'a pas suffi à endiguer le phénomène. En effet, les réseaux de passeurs adaptent en permanence leur mode opératoire. On observe ainsi une augmentation du nombre de migrants par embarcation, parfois jusqu'à 100 personnes. La moyenne était de trente-sept en 2022, elle est de soixante-trois en 2025, soit une augmentation de 70 % en trois ans.

En outre, les départs sont de plus en plus souvent simultanés, du fait de la météo et de la volonté des passeurs de concentrer les efforts des forces de sécurité intérieure sur certaines zones. Ils s'effectuent souvent aujourd'hui en très proches bandes côtières et s'accompagnent de ce phénomène de *taxi boat*, qui complexifie les opérations d'interception et de secours.

Il a aussi souvent été appelé dans votre commission que les embarcations utilisées par les passeurs sont de mauvaise qualité, inadaptées à la navigation en Manche. Les chiffres sont malheureusement édifiants. Un migrant sur cinq échouera dans sa traversée ; un sur huit devra être

secouru par les moyens français. Par ailleurs, il faut rappeler que la Manche est aujourd'hui l'une des mers les plus fréquentées du globe : près de 20 % du trafic maritime mondial y transite. Entre 700 et 800 navires empruntent chaque jour le *Channel*, le détroit du Pas-de-Calais. De plus, les courants y sont forts, les bancs de sable nombreux et la météo souvent capricieuse. Le cumul de ces éléments rend la navigation difficile et particulièrement dangereuse.

La violence s'accroît également, tant entre migrants qu'à l'encontre des forces de l'ordre. Ces évolutions maintiennent à un niveau élevé les risques en matière de sauvetage en mer pour les agents de l'État, les personnels des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), les bénévoles de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et, bien sûr, l'ensemble des migrants. Au niveau européen, les arrivées se chiffrent à plusieurs centaines de milliers ces dernières années.

Les flux entrants concernent principalement la Méditerranée. Mais la Manche demeure un point sortant très important : un tiers des migrants qui entrent illégalement dans l'Union européenne (UE) en ressortent via la Manche vers le Royaume-Uni. Le marché de la traite des êtres humains représente à l'échelle européenne plusieurs milliards d'euros. Après le trafic de drogue, il s'agit de la deuxième source de revenus des organisations criminelles au niveau mondial. C'est une criminalité organisée, structurée et particulièrement lucrative.

Les passeurs responsables des traversées de la Manche appartiennent à deux grands réseaux criminels : d'une part, les Kurdes et les Irakiens qui sont traditionnellement implantés sur ce trafic vers le Royaume-Uni ; et d'autre part, les réseaux de la Corne de l'Afrique qui ont été détectés sur ce trafic depuis 2024. Ils sont capables de faire transiter vers les côtes du Pas-de-Calais plusieurs centaines de migrants, voire plusieurs milliers de migrants, en quelques heures afin de bénéficier des créneaux météo favorables.

Face à cela, la réponse judiciaire est essentielle. Le tribunal correctionnel de Lille s'est illustré par plusieurs décisions marquantes visant à criminaliser les passeurs. Ces condamnations traduisent une volonté de frapper les réseaux à la racine. Elles rappellent que ces activités relèvent de la criminalité organisée et mettent en danger la vie humaine.

La coopération franco-britannique est également déterminante. Le Royaume-Uni a adopté une position de fermeté accrue face aux traversées maritimes. Les autorités britanniques insistent sur la dissuasion et le renforcement des contrôles en amont. Cette relation bilatérale structure une grande partie des politiques mises en œuvre dans la région. Elle soulève toutefois des enjeux de responsabilité partagée et de solidarité européenne.

En effet, le droit international de la mer encadre strictement ces situations. Il impose notamment des obligations en matière de sécurité et de sauvetage des personnes en détresse. Le principe fondamental reste celui de l'assistance à toute personne en danger en mer. Le droit du sauvetage maritime oblige ainsi les États et les capitaines à porter secours sans délai. Ces obligations s'appliquent indépendamment du statut administratif des personnes secourues. Elle rappelle la primauté de la vie humaine sur toute autre considération.

Cette primauté a systématiquement été soulignée par les Premiers ministres successifs dans leur responsabilité de tête de chaîne de l'action de l'État en mer. Dans ce contexte, les acteurs de l'État en mer doivent concilier impératifs humanitaires et exigences de sécurité. La Manche apparaît ainsi comme un espace de tension entre contrôle des frontières et devoir de secours.

Les défis pour l'État sont à la fois opérationnels, juridiques et politiques. Ils appellent des réponses coordonnées à l'échelle nationale, européenne et internationale. Comprendre ces

phénomènes est indispensable pour mieux y répondre. Tel est l'objet de la réflexion que je vous propose d'ouvrir aujourd'hui. Outre sa responsabilité en matière de sauvetage, l'enjeu est également pour la France celui de la maîtrise de ses frontières maritimes. Il s'agit de garantir l'effectivité de la souveraineté nationale sur ses espaces maritimes. Cette souveraineté s'exerce toutefois dans le respect des engagements internationaux de la France. Elle impose de concilier contrôle, coopération et responsabilité.

L'enjeu est également humain, car derrière chaque traversée se trouvent des parcours de vie souvent tragiques. La dignité humaine doit rester au cœur de toute action publique. Elle commande de prévenir les drames, de lutter contre l'exploitation des êtres humains et de protéger les plus vulnérables. Simultanément, la lutte contre les réseaux criminels est indispensable pour éviter que les financements provenant de l'immigration illégale n'aillent les renforcer et augmenter ainsi la menace qu'ils représentent. Il s'agit de tarir les filières qui prospèrent sur la détresse humaine. Ainsi, la réponse française doit être à la fois ferme, humaine et pleinement souveraine.

Avant de conclure ce propos introductif, je souhaite rendre un hommage appuyé à tous les marins, à terre et en mer, bénévoles et agents de l'État qui font face au quotidien au volet maritime de cette crise migratoire et ont secouru en 2025 plus de 6 000 naufragés.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous enregistré une évolution des flux de migrants vers la Grande-Bretagne depuis le Brexit et depuis l'expérimentation de l'accord « *one in, one out* » ? Comment s'organise la coordination entre la préfecture, les forces de sécurité intérieure, les autorités britanniques et vos services ?

M. Xavier Ducept. Depuis le Brexit, nous assistons à une augmentation du flux migratoire par voie maritime, en lien avec les accords du Touquet. Marquée depuis 2018, elle ne faiblit pas : après une légère réduction en 2024, l'année 2025 a connu une hausse et les chiffres restent globalement stables pour 2026.

L'accord « *one in, one out* » n'a pas eu de conséquences directes sur les flux que nous avons constatés entre fin 2025 et 2026. Nous observons néanmoins un très fort engagement des Britanniques pour réduire l'attractivité de leur territoire vis-à-vis des migrants clandestins. Pour le moment, cela ne se traduit pas dans les chiffres. Aujourd'hui, sur les 180 000 migrants clandestins qui franchissent la Méditerranée, un tiers d'entre eux souhaitent se rendre au Royaume-Uni. Ce chiffre témoigne ainsi de la persistance et de l'importance du flux de transit entre l'Afrique, l'Union européenne et le Royaume-Uni.

L'action de l'État en mer comprend quarante-cinq missions, parmi lesquelles figurent en premier lieu la sauvegarde de la vie humaine en mer, mais aussi la mission de lutte contre les trafics. Ces missions sont exercées à deux niveaux complémentaires. Au niveau central, elles relèvent de la coordination du secrétariat général de la mer, placé sous l'autorité du Premier ministre, qui associe l'ensemble des ministères concernés afin de construire, d'orienter et de coordonner les politiques publiques en matière d'action de l'État en mer.

Cette action est relayée au niveau territorial par les préfets maritimes, préfets délégués du gouvernement pour la mer, qui disposent de l'ensemble des services concourant à l'exécution de ces missions. Cette chaîne d'action de l'État en mer est en lien permanent avec la chaîne terrestre. Quelle que soit la mission concernée, dès lors qu'une problématique touche à la fois la terre et la mer, qu'il s'agisse de trafics ou de la sauvegarde de la vie humaine, les centres opérationnels, les forces de sécurité intérieure et les cinq Cross métropolitains, sont en relation constante.

Ils sont ainsi en capacité d'échanger des informations, de se coordonner et d'assurer les transferts nécessaires entre la terre et la mer ou de la mer vers la terre. Cette action est permanente, structurée entre centres opérationnels, et donne régulièrement lieu à des conférences régionales associant préfets territoriaux et préfets maritimes, afin d'améliorer la coordination, de tirer les enseignements des opérations passées et d'adapter en continu le dispositif de l'État.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si je ne me trompe pas, vous coordonnez deux navires de sauvetage, le *Minck* et le *Ridens*. Quels types de personnels œuvrent à bord de ces navires ?

M. Xavier Ducept. Le dispositif de secours en mer mis en place depuis 2022 pour faire face aux flux migratoires repose sur six navires mobilisés 365 jours par an, auxquels s'ajoute un septième navire pouvant être engagé en particulier durant les périodes estivales, qui correspondent à des conditions météorologiques plus favorables. L'ensemble de ces navires sont placés sous la coordination du secrétariat général de la mer.

Ces six ou sept navires, douze navires si nécessaire, sont également placés sous l'autorité directe du préfet maritime Manche-mer du Nord, qui assure la coordination opérationnelle de l'ensemble de ces moyens. Une conférence de génération de forces est organisée chaque année, afin de structurer cette capacité permanente. Maintenir six navires opérationnels tout au long de l'année constitue en effet un effort majeur pour l'ensemble des services de l'État. Il est aujourd'hui entièrement supporté par le budget français et entraîne des conséquences directes sur l'exécution des missions traditionnelles des forces engagées dans l'action de l'État en mer.

Par exemple, les douanes contribuent à hauteur de dix-huit semaines par an, en mettant un navire à disposition. Lorsque ce navire est engagé dans des missions de recherche et de sauvetage maritimes (SAR), il ne peut plus assurer ses missions propres. Les affaires maritimes mettent quant à elles un navire à disposition pour une durée de dix semaines par an, période durant laquelle les missions de contrôle des pêches ne peuvent être réalisées. La génération de ces forces s'opère donc nécessairement au détriment d'autres missions de l'action de l'État en mer.

Les personnels embarqués relèvent de leurs administrations d'origine, qu'il s'agisse de la marine, de la gendarmerie maritime, des douanes ou des affaires maritimes. Les deux navires affrétés que vous avez mentionnés sont armés par des équipages civils – publics et privés –, renforcés par une capacité militaire permettant de faire face à l'ensemble des situations opérationnelles. L'ensemble de ces navires sont équipés à la fois de moyens dédiés au sauvetage en mer et de capacités d'accueil d'urgence, afin de prendre en charge des migrants souvent en situation de grande détresse, sur des bâtiments initialement non conçus pour cet usage mais adaptés pour y répondre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous êtes partie prenante auprès de la direction générale des étrangers en France (DGEF) concernant les négociations financières sur les fonds Sandhurst qui ont lieu tous les trois ans. Dans le cadre de ces négociations, certains fonds sont-ils orientés vers le sauvetage en mer ? Si tel n'est pas le cas, la France soutient-elle cette demande ?

M. Xavier Ducept. La négociation de 2022 n'avait pas intégré de financement spécifique du SAR, étant précisé que le coût que nous retenons pour le dispositif SAR Manche-mer du Nord s'élève en moyenne à 26 millions d'euros par an. Dans ce contexte, nous avons demandé qu'une partie de ces coûts puisse être intégrée dans la négociation dite de Sandhurst, en particulier les coûts relatifs aux navires, pour tout ou partie de ces affrètements. Cette demande fait actuellement l'objet de discussions et nous espérons pouvoir aboutir à une conclusion rapide.

Parallèlement, nous avons également sollicité des financements dédiés au matériel de SAR. Entre 2018 et 2025, ce matériel a connu une évolution très significative. Cette évolution est d'abord liée à l'augmentation du nombre de migrants par embarcation, ce qui rend les traversées beaucoup plus dangereuses et les opérations de sauvetage beaucoup plus complexes. Nous avons ainsi déployé de nouvelles techniques d'intervention, élaborées conjointement par la marine, la gendarmerie maritime, les douanes, les affaires maritimes, ainsi que la SNSM qui a été fortement impliquée dans les travaux menés pour définir ces modes opératoires. J'ai moi-même pu constater à quel point ces pratiques avaient profondément évolué.

Un travail important a également été conduit sur le matériel de SAR, avec le développement de nouveaux équipements qui n'existaient pas auparavant et qui donnent aujourd'hui des résultats très positifs. Ces matériels étant fortement sollicités, ils doivent être renouvelés régulièrement. C'est pourquoi nous avons demandé un budget permettant de renforcer et de rééquiper fréquemment les personnels, notamment en matériel jetable, comme les aussières, dont les migrants ne disposent pas et que nous mettons très régulièrement à leur disposition afin d'améliorer leur sécurité, que ce soit en situation de secours ou en dehors.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je me souviens d'échanges avec différents responsables ou acteurs du sauvetage dans les années 2022-2023, à la suite au naufrage de novembre 2021. Ils m'avaient indiqué que ce drame avait suscité un sursaut et entraîné une réorientation des méthodes et des moyens de sauvetage. Aujourd'hui, considérez-vous que les moyens sont à la fois suffisants et adaptés à la situation, même si vous souhaitez également que le Royaume-Uni prenne sa part ?

M. Xavier Ducept. On n'enlèvera jamais à la mer son caractère de dangerosité, ni le choix des migrants d'emprunter des embarcations de fortune, totalement inadaptées à la navigation en Manche-mer du Nord. Notre objectif a donc consisté à mettre en place un dispositif aussi performant que possible, à plusieurs niveaux. Le premier niveau concerne la détection : le fait de disposer de patrouilles aériennes, de capacités radar et de capacités d'optronique pour mieux détecter les départs est déterminant. Cela permet d'orienter les secours, ou à tout le moins de les anticiper, afin de disposer en permanence d'un dispositif adapté à la menace.

Nous avons également fortement amélioré la prévision météorologique et le traitement de ces prévisions. Concrètement, nous sommes en mesure d'augmenter nos capacités en fonction des fenêtres météo qui sont plus propices aux traversées. Par ailleurs, nous avons développé et renforcé nos centres régionaux opérationnels de secours, en particulier le Cross Gris-Nez, dont l'activité, initialement centrée sur le sauvetage traditionnel et le contrôle de la navigation dans le Pas-de-Calais, a évolué de manière radicale à partir de 2018.

Ce centre a été renforcé en effectifs, mais également en capacités matérielles, afin de pouvoir traiter un nombre très important de mobiles, avec la rigueur nécessaire pour garantir une traçabilité maximale. Cette exigence concerne aussi bien le suivi des embarcations que les orientations données aux différents moyens de SAR, afin d'éviter toute erreur, tout oubli ou toute défaillance.

Ce volet de prévision et de coordination assuré par les Cross est complété par celui de l'engagement matériel, grâce à un dispositif reposant sur six navires, pouvant être porté à sept, et renforcé, le cas échéant, par des navires de la gendarmerie maritime depuis les ports de Dunkerque ou de Calais, ainsi que par des navires de la SNSM, très fréquemment engagés en bande côtière pour assurer la première alerte et la première surveillance.

À mon sens, les moyens nécessaires ont été mis en place pour remplir la mission. Sans m'en réjouir, car on ne peut jamais se satisfaire de chiffres de cette nature, il convient néanmoins de constater une très forte baisse de la mortalité en 2025 par rapport aux années précédentes. Désormais, les temps d'intervention sont extrêmement courts. Des opérations de sauvetage de près de 100 migrants en moins d'une minute ont pu être réalisées, ce qui n'aurait pas été envisageable il y a quelques années, faute de moyens et de technicité suffisants.

En revanche, les formes de mortalité ont évolué. On observe désormais des décès à bord des embarcations, liés à des asphyxies, au froid ou à des violences. Ces situations demeurent évidemment inacceptables et les chiffres restent trop élevés. Pour autant, le dispositif mis en place me paraît solide, tant du point de vue capacitaire que de commandement et de contrôle. Il doit cependant être constamment réévalué. À l'issue de chaque opération, un retour d'expérience (Retex) est systématiquement conduit afin d'analyser la prise en compte de l'alerte, le suivi et l'intervention. Cet exercice associe l'ensemble des services engagés, y compris les services terrestres, car la détection initiale provient très souvent de la terre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il y a deux jours, un article du *Times* faisait écho des demandes particulières de la Grande-Bretagne dans le cadre de la négociation des fonds Sandhurst, expliquant que les Britanniques conditionnaient aujourd'hui les fonds alloués à un seuil d'interception des migrants. Selon l'article, les Britanniques estiment en effet que le taux d'interception actuel des Français est insuffisant. Que pouvez-vous nous en dire, puisque vous êtes associé aux négociations concernant ces fonds ?

M. Xavier Ducept. À partir de deux 2024, en raison d'une meilleure prise en compte des départs depuis la terre par les forces de sécurité intérieure, les passeurs ont développé une nouvelle technicité, les « *taxi boats* ». Au lieu de partir directement avec des embarcations chargées, les bateaux partent à vide et longent les plages afin de récupérer les migrants en un, deux ou trois points de concentration successifs, action qui neutralise en grande partie l'action des forces de sécurité intérieure à terre.

Ce mode opératoire s'est rapidement révélé relativement efficace pour les passeurs, mais surtout extrêmement dangereux. Les personnes montent à bord dans des conditions très dégradées, souvent avec un mètre à un mètre cinquante d'eau, parfois davantage, sans réelle capacité à apprécier la profondeur. Elles sont fréquemment trempées, frigorifiées, terrorisées, et la montée à bord s'effectue dans des conditions particulièrement difficiles. Les embarcations sont alors très mal chargées, ce qui accroît considérablement leur dangerosité.

Face à l'augmentation de ce phénomène et à la forme d'impunité qu'il procurait aux passeurs, le Premier ministre nous a demandé de travailler à l'élaboration d'une doctrine d'interception permettant d'endiguer et d'entraver cette technicité. Ce travail a été conduit pendant plusieurs mois avec l'ensemble des services concernés, sous l'autorité du ministère de la justice, qui a fixé le cadre légal d'intervention nécessaire à la conduite de ce type de missions. Il en a résulté la définition d'un dispositif d'interception qui est avant tout un dispositif de secours en mer, articulant recherche, sauvetage et interception.

Dans un premier temps, il n'était pas question de remettre en cause la capacité de SAR. Il a donc été décidé que tous les navires engagés dans l'interception disposeraient des capacités nécessaires pour assurer le secours. Le deuxième principe consistait à disposer d'un nombre suffisant de moyens en interception, afin d'être en mesure de secourir l'ensemble des migrants lorsque des volumes importants sont engagés sur ces *taxi boats*.

Le troisième principe reposait sur le fait que ces opérations, extrêmement complexes, devaient être conduites sous l'autorité directe du préfet maritime et sous le commandement opérationnel du chef de dispositif, l'homme sur le terrain disposant de la pleine responsabilité de son engagement et de la capacité de décider, en fonction des conditions météorologiques et de l'attitude des passeurs, de procéder ou non à une interception.

Ce dispositif a été développé et mis en œuvre à partir de la fin de l'année 2025. Les premières interceptions ont donné lieu à des condamnations de passeurs, ce qui constitue un élément marquant pour casser leur modèle économique. Ces interceptions ont un double effet : elles entravent directement l'action des passeurs et exercent un effet dissuasif très significatif.

Dans ce contexte, fournir un taux d'interception rapporté au nombre de navires apparaît illusoire, car il est par nature impossible de mesurer précisément combien de départs ont été empêchés ou combien de passeurs ont été dissuadés. Dans le cadre des discussions de Sandhurst, nous souhaitons que les Britanniques participent au financement de ces dispositifs d'interception, qui sont très coûteux, sans conditionner ce financement à des critères d'efficacité chiffrée susceptibles d'induire des comportements dangereux pour les migrants, pour nos personnels et pour la France, qui demeure pleinement responsable de cette action. Nous souhaitons préserver des principes clairs : le secours d'abord, le respect du droit, afin d'agir dans un cadre juridique garantissant la sécurité de tous.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous me confirmez donc que dans le cadre des négociations, les Britanniques conditionnent les fonds à un seuil minimum d'interception.

M. Xavier Ducept. Je ne dirais pas qu'ils conditionnent les fonds à un seuil minimum d'interception, mais ils veulent montrer à leur opinion publique que les fonds engagés dans le cadre de Sandhurst sont efficacement déployés. Mettre en statistiques ce type d'exercice serait pour le moins extrêmement complexe.

M. le président Sébastien Huyghe. Pouvez-vous rappeler le cadre légal de l'interception ? À quel moment vous est-il possible de la mener ?

M. Xavier Ducept. En réalité, il convient de distinguer le cadre légal et le cadre opérationnel. Le cadre opérationnel relève, en quelque sorte, du « secret de cuisine » de toute opération d'interception. Ce cadre opérationnel dépend de multiples facteurs : la météo, l'état de la mer, le volume de migrants, l'attitude des passeurs et le contexte général. Dans ce contexte, nous avons tenu à ce que le chef opérationnel sur le terrain, placé sous le contrôle du préfet maritime, dispose de la plénitude de la responsabilité de son engagement.

Le cadre légal repose sur le code de l'entrée et du séjour des étrangers et du droit d'asile (Ceseda) et sur la lutte contre le trafic illicite de migrants entre deux États. Ce cadre a été élaboré avec la direction des affaires criminelles et des grâces, afin qu'il fonde les procédures judiciaires systématiquement mises en œuvre lors des interceptions, lesquelles ont conduit à des condamnations dans deux cas sur trois.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans le cadre des différentes conventions en mer, la question de la régularité de la personne n'a pas réellement sa place. La sauvegarde de la vie humaine conserve sa primauté. Le statut « d'irrégulier » n'existe pas en mer.

M. Xavier Ducept. Le cadre légal est notamment lié au Ceseda et à la notion de trafic, et non au statut du migrant.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite m'arrêter un instant sur la question des passeurs. Pourriez-vous nous préciser, dans le cadre des interpellations et des condamnations, la proportion relevant du bas du spectre et celle relevant du haut du spectre ? Cette distinction est essentielle. Les collègues qui ont travaillé, par exemple, sur les textes relatifs au narcotrafic savent bien que ce type de réseaux criminels se combat prioritairement par le haut du spectre. Le bas du spectre correspond le plus souvent à des petites mains exploitées. Cela ne signifie évidemment pas qu'elles agissent dans la légalité, mais elles sont aussi, d'une certaine manière, les victimes d'un système qui instrumentalise la misère pour les entraîner dans des activités illégales.

M. Xavier Ducept. Les poursuites sont réalisées dans le cadre de l'article L 823-2 du Cesda, au titre de l'aide au séjour irrégulier. Les poursuites concernent donc les passeurs interceptés directement sur les navires, ce qui correspond au bas du spectre.

Il existe toutefois deux manières complémentaires de traiter les trafics, par le bas et par le haut. Le traitement par le bas présente également un intérêt, car le passeur dispose d'un téléphone et demeure en contact avec des réseaux à terre. Il constitue certes le dernier maillon de la chaîne, mais il est en contact avec le reste de l'organisation. La condamnation dont il fait l'objet ne met pas fin au dossier judiciaire et permet souvent de remonter vers d'autres responsabilités au sein des réseaux. Je n'oppose pas l'action menée contre ces passeurs de bas niveau et le travail conduit par l'ensemble des services pour comprendre et combattre les réseaux criminels qui structurent ces trafics.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous serons preneurs de chiffres concernant la condamnation de têtes de réseau.

M. Xavier Ducept. L'action de l'État en mer concerne d'abord et avant le SAR et, de manière beaucoup plus accessoire, les interceptions. Nous ne traitons pas le volet judiciaire ; nous menons l'interception, l'interpellation et la remise à l'officier de police judiciaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le secrétariat général de la mer est destinataire des *situation reports* (Sitrep) effectués tous les jours. Celui du 9 juillet 2025 est éloquent : « À 23h21, une patrouille terrestre de gendarmerie a reporté le départ d'une embarcation de migrants depuis la plage de Cayeux-sur-Mer, avec environ cinq personnes à bord, après crevaisson du boudin avant tribord pour tenter d'empêcher le départ ». Selon vous, cette action se situe-t-elle dans le cadre légal ? Quelle est votre mission, après la réception de ce Sitrep, afin que le cadre légal ne soit pas dévoyé ?

M. Xavier Ducept. L'action de l'État en mer s'exerce en mer. À ce titre, nous n'avons pas vocation à intervenir sur l'action des forces de sécurité intérieure, qui opèrent à terre. Les renseignements opérationnels qui nous sont transmis sont systématiquement relayés vers le Cross, qui en assure la prise en compte opérationnelle.

Dès lors que nous avons connaissance d'un départ, et *a fortiori* lorsqu'un navire présente un potentiel d'avarie, ce navire est immédiatement intégré dans le dispositif de surveillance. Il fait l'objet d'une première évaluation par un moyen côtier, puis, si nécessaire, d'un suivi par un navire hauturier jusqu'à son arrivée à destination ou jusqu'à ce qu'une demande de secours soit formulée, ce qui intervient assez régulièrement.

Il existe ainsi une interaction permanente entre la terre et la mer, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, qui détermine le niveau de surveillance et la capacité d'engagement des moyens en mer. Dans ce cadre, la dimension SAR est pleinement intégrée, et nous nous préparons systématiquement à la réalisation éventuelle d'une opération de secours.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je comprends que vous vouliez éviter le cœur de la question, je vais donc y revenir. Si, dans le cadre d'un Sitrep, vous constatez des pratiques des agents de l'État comme la crevaision d'un boudin, quelle action menez-vous pour faire en sorte que ces pratiques ne se produisent plus ?

M. Xavier Ducept. Dans le cas présent, le ministère de l'intérieur est intervenu à l'issue de cet incident. Il a clairement réaffirmé les principes qui guident notre action.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. À la suite du naufrage du 24 novembre 2021, une enquête interne devait être diligentée. Cette enquête a-t-elle été menée ? Quels en ont été les résultats et les conséquences sur les pratiques ?

M. Xavier Ducept. Je n'ai pas eu connaissance de cette enquête interne. En revanche, je sais qu'une enquête judiciaire est toujours en cours. Les moyens du Cross ont été très fortement augmentés à partir de 2021 de même que le dispositif opérationnel. La réunion interministérielle de 2022 nous a conduits à mettre en place un dispositif permanent de six navires de haute mer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans son rapport effectué à la demande du secrétaire général de la Mer, notre collègue Bothorel préconise « *d'ériger une vraie force garde-côte et d'exonérer le plus possible la SNSM des opérations de police des frontières qui s'éloignent du sauvetage en mer bénévole* ». Partagez-vous cette recommandation ?

M. Xavier Ducept. En France, nous avons choisi de ne pas créer une force supplémentaire, mais au contraire de mobiliser l'ensemble des forces disponibles pour l'ensemble des missions de l'État en mer. De mon point de vue, ce choix se traduit par une efficacité qui n'a rien à envier à celle observée dans d'autres pays européens. Nous avons donc opté pour cette fonction garde-côte, fondée sur la mutualisation des capacités et leur coordination autour du secrétaire général de la Mer, placé sous l'autorité du Premier ministre. Je ne pense pas que nous ayons vocation à revoir ce modèle.

La SNSM est un partenaire essentiel, en partie financé par l'État. À l'échelle de l'ensemble du territoire français, métropole et outre-mer, la SNSM réalise près de 50 % des opérations dirigées par les Cross. En Manche-mer du Nord, deux stations sont particulièrement engagées dans les dispositifs de SAR liés aux migrants, représentant jusqu'à 50 % de leur activité.

C'est un niveau d'engagement très élevé, dont nous discutons régulièrement avec le président de la SNSM, le préfet maritime et l'ensemble des autorités concernées. L'objectif consiste à limiter le plus possible leur engagement, tant en intensité qu'en durée, afin qu'ils ne soient pas mobilisés sur l'intégralité des traversées. Il s'agit également de les accompagner dans ces opérations de recherche et de sauvetage, qui sont particulièrement lourdes et difficiles sur le plan psychologique. Cela passe par l'équipement, l'apport d'un soutien psychologique adapté, et, si nécessaire, par un soutien juridique, car ils pourraient être amenés à être mis en cause, même si cela n'a pas été le cas jusqu'à présent.

Le rapport Bothorel comporte un certain nombre de propositions actuellement en cours de travail afin de renforcer leur statut, leur positionnement et leur protection dans l'ensemble de leurs missions. Il s'agit également de valoriser leur engagement bénévole absolument remarquable.

Nous souhaitons donc les associer toujours davantage, mieux les protéger et garantir leur action dans la durée, en particulier sur le volet Manche-mer du Nord, où deux stations sont très fortement sollicitées. En résumé, un travail étroit est mené avec le préfet maritime

pour réduire au maximum cet engagement, afin qu'il soit le plus ponctuel possible, le plus court possible, le plus côtier possible et le plus adapté à leurs moyens.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous n'êtes donc pas favorable au fait de les écarter du SAR des migrants, n'est-ce pas ?

M. Xavier Ducept. En réalité, nécessité fait loi. Ils ont été écartés du dispositif permanent. En revanche, lorsque nous sommes confrontés à une situation nécessitant de nombreux moyens, à proximité des côtes, et lorsque nos moyens lourds sont moins adaptés, il est évident que nous faisons appel à eux car la priorité demeure la sauvegarde de la vie humaine. D'ailleurs, connaissant leur engagement et leur esprit, ils ne comprendraient pas que l'on ne fasse pas appel à eux : la fraternité des gens de mer s'exprime pleinement. Il s'agit donc de trouver un équilibre entre ne pas les surengager et ne pas les écarter, car nous avons besoin d'eux et ils ont vocation à être engagés lorsque la situation l'exige. Je ne peux donc pas apporter une réponse tranchée à cette question.

M. Marc de Fleurian (RN). Comment se déroule votre interaction avec Frontex, dans le cadre du dispositif sur la Manche ? Émettez-vous une demande de moyens, à laquelle répond le directeur de Frontex ? Si tel est le cas, la direction de Frontex est-elle soumise au contrôle du politique, en l'occurrence le commissaire européen en charge de ce dossier ? Comment sont engagés ces moyens Frontex ? Le sont-ils sous votre TACOM/TACON ? Participent-ils uniquement à la partie relative aux interceptions, avant de se désengager lorsque l'on passe en SAR ?

Les différentes stations de la SNSM, celles de Calais, de Gravelines, de Boulogne-sur-Mer, de Dunkerque sont toutes très engagées sur le littoral. Leur engagement dans le cadre du SAR migrants leur occasionne des surcoûts, notamment en matière de carburant, qui ne sont pas pris en charge.

M. Xavier Ducept. Un tiers des migrants qui franchissent la Méditerranée se retrouvent aujourd'hui dans le Pas-de-Calais, dans l'objectif de rejoindre le Royaume-Uni. À ce titre, et depuis maintenant un an, nous avons souhaité qu'au-delà du Royaume-Uni – qui doit évidemment prendre sa part du coût du dispositif de recherche et de sauvetage –, l'Union européenne prenne pleinement en compte une problématique qui ne relève pas uniquement de la responsabilité française.

C'est dans ce contexte que nous avons souhaité engager un dispositif Frontex également dans le domaine maritime, afin qu'il puisse participer au dispositif de SAR. Il ne s'agit en revanche en aucun cas d'un dispositif d'interception. En effet, l'interception relève d'un dispositif à vocation pénale, qui suppose la présence à bord de navires d'officiers de police judiciaire, ce qui ne peut être le cas des moyens de Frontex.

Les navires de Frontex que nous avons sollicités ont donc vocation à être intégrés exclusivement au dispositif de recherche et de sauvetage, sous l'autorité du préfet maritime et dans la chaîne de commandement française. Cette demande a été validée par le conseil d'administration de Frontex, le déploiement étant prévu à partir du second semestre de l'année 2026 par deux États membres.

Par ailleurs, nous avons également œuvré pour que l'Union européenne prenne en compte cette situation à travers le déploiement d'un drone, relevant de l'Agence européenne pour la sécurité maritime (EMSA), qui sera, pour la troisième année consécutive, intégré durant la période estivale. Ce dispositif, déployé de mai à septembre, permet de renforcer la surveillance de l'espace maritime et surtout de s'assurer de la viabilité des embarcations de

migrants dès leur départ en mer. Cette première surveillance est essentielle car elle intervient à un moment où l'engagement de navires lourds n'est pas toujours possible en raison de la proximité immédiate des côtes. Cette européanisation est nécessaire : elle permet à la fois de partager le fardeau financier et opérationnel, mais aussi la responsabilité politique et humaine qui incombe aujourd'hui principalement à la France.

S'agissant enfin de la SNSM et des surcoûts, ce sont surtout les stations de Calais et de Gravelines qui sont fortement impactées. Les relations avec la SNSM sont extrêmement fluides et, à ce stade, aucune remontée spécifique n'a été formulée concernant des besoins liés aux surcoûts de carburant. En revanche, un travail constant est mené avec la SNSM sur le financement et l'équipement en matériels de recherche et de sauvetage, afin que leurs antennes disposent en permanence de matériels adaptés, régulièrement renouvelés, compte tenu de l'intensité de leur engagement.

Mme Stella Dupont (NI). Ma première question concerne les coopérations avec les autorités britanniques. Quelles évolutions notez-vous depuis 2021, comment les qualifiez-vous ? Ensuite, quelles conséquences ces traversées illégales engendrent-elles sur la circulation maritime dans cette zone ?

Quelles sont les conséquences de l'externalisation de la frontière sur le territoire français, en matière maritime ? Peut-on noter des actes de non-respect du droit maritime dans les pratiques menées par les forces de l'ordre en France, ou à l'arrivée au Royaume-Uni ?

Par ailleurs, vous avez évoqué le recours croissant aux *taxi boats*. Disposez-vous de chiffres sur cette évolution ? Identifiez-vous de nouvelles pratiques de la part des passeurs et des exilés qui tentent de traverser ? Enfin, des départs s'effectuent maintenant de plus en plus loin, depuis les côtes normandes, mais aussi depuis la Belgique. Quelle coopération avez-vous pu engager, notamment avec les autorités belges, sur ces questions ?

M. Xavier Ducept. La coopération avec le Royaume-Uni est en réalité constante dans notre gestion des flux de circulation, qu'ils soient montants côté français ou descendants côté britannique, en tenant compte d'une particularité bien connue : les courants et les vents sont tels que les embarcations en difficulté ont tendance à revenir vers les côtes françaises. Cela tient à la géographie même du littoral du Pas-de-Calais.

Nous avons donc développé depuis très longtemps une coopération étroite avec les Britanniques, coopération qui s'inscrit d'ailleurs dans le cadre des principes issus de la convention de Montego Bay et de la convention de 1978. Ces textes consacrent le principe d'une action commune entre les États responsables du SAR dans leurs espaces maritimes respectifs, ou plus exactement dans les zones de responsabilité déclarées, car le secteur de recherche et de sauvetage français dépasse très largement la seule limite de la zone économique exclusive (ZEE). Dans ce cadre, nous sommes en lien permanent avec les autorités britanniques. D'un point de vue général, elles peuvent nous solliciter pour intervenir en recherche et sauvetage dans leur zone lorsqu'elles ne disposent pas de moyens suffisants, auquel cas nous intervenons sous leur autorité. À l'inverse, ils peuvent également venir nous appuyer lorsque nous sommes en difficulté. Cette coopération a été structurée de longue date au travers d'un dispositif appelé le Manche Plan, dont la signature est bien antérieure aux problématiques que nous rencontrons actuellement.

La question d'un éventuel changement lié au Brexit mérite d'être nuancée. Le durcissement des frontières terrestres, des accès portuaires et des tunnels a conduit à un contournement par la voie maritime, phénomène que nous observons très clairement depuis 2018. Cette évolution s'est traduite par une augmentation très forte des flux, puis par une forme de palier à partir de 2023, sans modification structurelle majeure depuis lors.

Nous sommes extrêmement attachés respect du droit maritime, depuis le cabinet du Premier ministre jusqu'aux personnels engagés en mer. La convention de Montego Bay a permis de traduire juridiquement ce qui relevait déjà d'une tradition profondément ancrée chez les gens de mer, celle de la fraternité maritime. Cette dimension est première et ne peut être dissociée de nos opérations. Je ne constate pas d'infraction au droit de la mer et nous sommes particulièrement vigilants à ce que l'ensemble de nos engagements s'inscrivent strictement dans ce cadre. Même lorsque nous évoquons des opérations d'interception, celles-ci ne sont jamais dissociées d'une capacité de SAR, car la sauvegarde de la vie humaine demeure et demeurera toujours la première de nos missions.

S'agissant des évolutions observées, il apparaît aujourd'hui que les *taxi boats* représentent sans doute plus de la moitié des embarcations qui parviennent à traverser. Ce mode opératoire est devenu, hélas, relativement efficace, tout en étant extrêmement dangereux. C'est précisément pour cette raison que nous avons engagé une politique d'entrave et de dissuasion visant ce type de pratiques.

La question de l'efficacité de cette politique se pose légitimement. Il est encore trop tôt pour en tirer des conclusions définitives, notamment parce que les périodes de conditions météorologiques favorables ne sont pas encore pleinement revenues. Néanmoins, nous observons un léger infléchissement du nombre de passages. Nous constatons également une évolution géographique des départs, moins marquée vers le sud et davantage orientée vers le nord, notamment en Belgique.

À ce sujet, la coopération avec les autorités belges, qui est de même nature que celle entretenue avec le Royaume-Uni, concerne les hélicoptères, les avions et les moyens navals de recherche et de sauvetage. Nous avons des échanges d'informations permanents, vingt-quatre heures sur vingt-quatre, entre la France, le Royaume-Uni et la Belgique. En effet, les embarcations qui partent de Belgique passent nécessairement par les eaux françaises et entrent donc dans notre dispositif de recherche et de sauvetage.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous mettez en avant le respect du droit maritime, mais la crevaision d'un boudin, déjà évoquée, est bien contraire à celui-ci. Pouvez-vous nous fournir de plus amples explications à ce propos ?

M. Xavier Ducept. En l'occurrence, le boudin a été crevé en limite de terre et de mer. Quoi qu'il en soit, nous n'avons pas agi dans ce domaine, pour nous concentrer sur le secours et être en capacité de secourir les personnes qui pouvaient être en danger, car ce navire n'était pas navigant.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En l'occurrence, nous ne savons pas ce qu'est devenu ce navire.

Ensuite, je voudrais revenir sur les nouvelles méthodes d'interception. Les jugez-vous fidèles à la convention de Montego Bay ? Un avis a-t-il été demandé à des experts maritimes, des experts juridiques, avant la mise en place de ces nouvelles méthodes ? Si tel est le cas, pourriez-vous nous le faire parvenir ?

M. Xavier Ducept. La convention de Montego Bay couvre un domaine bien plus large que la seule question du sauvetage de la vie humaine en mer ; elle vise également la lutte contre l'ensemble des trafics. À ce titre, elle érige certains trafics, tels que la piraterie ou la traite des êtres humains, au rang de crimes qui ne nécessitent pas l'autorisation du pavillon pour pouvoir investiguer un navire.

Dans ce contexte, l'interception d'un navire est parfaitement prévue par le droit maritime international. C'est d'ailleurs ce que nous faisons régulièrement, même si ce n'est pas quotidien, dans le cadre de la lutte contre les trafics de stupéfiants ou les trafics d'armes. Ces interceptions sont conduites dans nos eaux territoriales et s'inscrivent pleinement dans les prérogatives reconnues par le droit de la mer.

S'agissant plus spécifiquement des interceptions liées aux trafics de migrants, nous avons travaillé avec les services du ministère de la justice afin de structurer un cadre juridique permettant non seulement d'intercepter, mais surtout de judiciaireiser ces opérations. L'objectif consiste à pouvoir interpellier les passeurs et les mettre à disposition de l'autorité judiciaire. Ce travail a été mené avec la direction des affaires criminelles et des grâces, sous l'autorité des cabinets ministériels concernés, puis validé par le Premier ministre lors d'un comité interministériel de lutte contre l'immigration irrégulière. Le cadre légal a donc été pleinement respecté.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. À partir du moment où les personnes sont en mer, la question de la régularité ou de l'irrégularité de leur situation ne tient plus. Comment justifiez-vous une interception de personnes en mer alors qu'elles ne sont ni en situation de piraterie, ni ne participent à un réseau de narcotrafic ?

M. Xavier Ducept. Comme pour la piraterie ou le narcotrafic, la justification est liée à l'existence d'un réseau de passeurs, lequel est nécessaire pour prévoir le matériel, le carburant, la logistique. Nous sommes confrontés à une organisation criminelle qui monétise le malheur des migrants et contre laquelle nous luttons. Tel est le sens des interceptions et des poursuites pénales associées. Très clairement, le droit des étrangers et le droit maritime international fournissent le cadre légal au sein duquel nous intervenons.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Existe-t-il un avis écrit d'un expert maritime concernant l'encadrement juridique de ces nouvelles méthodes d'interception ? Si tel est le cas, pouvez-vous nous le communiquer ?

M. Xavier Ducept. De tels avis existent. S'agissant de leur communication, je souhaite au préalable recueillir l'avis de mon autorité de tutelle.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'effectuerai directement une demande écrite.

Ensuite, vous avez indiqué que les équipages civils pouvaient être privés. De quel corps de métier font-ils partie ? Comment sont-ils recrutés ? Le sont-ils à travers une agence ou par le biais d'embauches individuelles ? Quel type de formation suivent-ils, afin que nous soyons assurés du bon respect du droit maritime ?

M. Xavier Ducept. En réalité, l'affrètement de navires est une pratique très courante pour l'État. Par exemple, la Marine nationale affrète les remorqueurs Abeille depuis des décennies, afin d'assurer à la fois des missions de SAR et d'assistance aux navires en difficulté sur l'ensemble de nos côtes. Cette compétence a été mobilisée pour affréter deux navires privés, dont les cahiers des charges ont été spécifiquement conçus pour répondre aux besoins du SAR. Ces navires sont armés par des marins relevant de la compagnie ayant remporté le marché, avec un appui des services de l'État pour les adapter et pour y embarquer des personnels capables de gérer les opérations de secours de manière optimale.

Aujourd'hui, au regard de l'expérience acquise, ces navires présentent un niveau d'engagement et de professionnalisme strictement équivalent à celui des navires d'État, lesquels opèrent tout au long de l'année. Chaque évolution apportée aux dispositifs embarqués sur les navires d'État est systématiquement répliquée sur les navires affrétés.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pouvez-vous me confirmer que l'usage envisagé de filets pour enrayer les hélices des *taxi boats* a été abandonné ?

M. Xavier Ducept. L'enjeu consiste à savoir comment bloquer les bateaux, tout en garantissant le meilleur niveau de sécurité. C'est la raison pour laquelle un certain nombre de tests ont été menés sur des dispositifs existants, utilisés pour d'autres types d'interceptions. Ces filets ont été testés, mais n'ont pas été jugés concluants.

De fait, nous ne pouvons pas nous interdire d'envisager des techniques proposées par tel ou tel équipementier. Je ne peux donc vous affirmer que nous n'utiliserons jamais de filet. Si, demain, nous pouvons bénéficier d'un matériel qui permet de stopper un navire tout en garantissant la sécurité des personnes à bord, nous pourrions être conduits à le tester.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

*

* *

18. Audition, ouverte à la presse, de M. Alain Espinasse, directeur général de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides (Ofpra) (26 mars 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous accueillons M. Alain Espinasse, directeur général de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides depuis le mois de juin dernier.

L'Ofpra, établissement public administratif sous tutelle du ministère de l'intérieur, a notamment pour mission d'instruire les demandes de protection internationale, de reconnaissance de la qualité de réfugié, d'apatride ou de bénéficiaire de la protection subsidiaire et d'assurer la protection juridique et administrative des personnes placées sous le statut de réfugié ou d'apatride ou bénéficiant de la protection subsidiaire. L'Ofpra assure également une mission de conseil dans le cadre de la procédure de l'asile à la frontière. La situation des personnes migrantes à la frontière franco-britannique est très spécifique et la question est justement de savoir quel régime peut leur être applicable.

Je 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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Alain Espinasse prête serment.)

M. Alain Espinasse, directeur général de l'Ofpra. Je vous remercie de votre invitation. C'est un honneur, et un devoir, de s'exprimer devant la représentation nationale.

En tout premier lieu, je tiens à saluer l'expertise et l'engagement des personnels de l'Office, que je pratique depuis maintenant près de dix mois ; c'est grâce à leur travail remarquable que je peux vous apporter un certain nombre d'éléments et commencer à répondre au questionnaire que vous nous avez fait parvenir.

Vous avez rappelé les principales missions de l'Ofpra. Sa première mission est d'examiner les demandes d'asile. En 2025, l'Ofpra a rendu plus de 156 000 décisions, soit 10 % de plus qu'en 2024. Mais nous avons enregistré 5 % de demandes en moins, ce qui nous a permis de déstocker une partie des demandes des années précédentes. L'Ofpra, de même que la CNDA, la Cour nationale du droit d'asile, a la lourde responsabilité de dire qui doit être protégé. Sa deuxième mission, moins perceptible par nos concitoyens mais tout aussi noble, est de reconstituer les actes d'état civil des personnes protégées, qui leur seront nécessaires pour s'insérer dans la société française. En 2025, 79 000 actes d'état civil ont ainsi été reconstitués, soit plus de 2 % d'augmentation. En revanche, l'Ofpra n'est pas compétent pour l'enregistrement des demandes d'asile, qui relève des préfectures, en lien avec les Spada, structures de premier accueil des demandeurs d'asile, ni pour les conditions matérielles d'accueil, qui relèvent de l'Ofii, l'Office français et de l'immigration et de l'intégration.

La question des accords migratoires entre la France et le Royaume-Uni s'inscrit dans le temps long – d'autres ont déjà abordé cet aspect. Désormais, les flux migratoires passent pour l'essentiel par la mer, ce qui fait des migrants des victimes à un double titre : victimes des passeurs, victimes des traversées. En 2025, 48 personnes ont perdu la vie en tentant de traverser la Manche. C'est aussi d'un drame humain que vous vous occupez ici. Au fil des années, le Calaisis est devenu le centre des mouvements secondaires des demandeurs d'asile. On désigne ainsi les entrées dans l'espace Schengen par d'autres États membres, donc soumises au règlement de Dublin. Sur le plan juridique, le Brexit a créé de nouveaux défis. Certes, le Royaume-Uni continue à appliquer la Convention de Genève, mais plus le droit

communautaire de l'immigration et de l'asile. La situation dans le Calaisis est compliquée et les services de l'État sont pleinement mobilisés.

Je traiterai d'abord de la situation actuelle de la demande d'asile dans le Calaisis, puis de l'impact de l'accord d'août 2025.

Le principe général pour traiter de l'asile est la détermination de l'État de départ. Si la demande d'asile est déposée sur le territoire français, elle relève de l'Ofpra et de la CNDA en cas de recours. Après le départ sur un navire, la demande relève du Royaume-Uni. Le droit français garantit au demandeur un entretien individuel, qui se déroule au siège de Fontenay-sous-Bois ou lors d'une mission foraine. Le contrat d'objectifs qui lie l'Ofpra au ministère de l'intérieur prévoit leur développement. L'an dernier, nous en avons organisé soixante-dix dans toute la France, ce qui a permis d'entendre en entretien 6 700 personnes, ce qui reste marginal par rapport aux 100 000 entretiens menés, sur un total de 145 000 demandes, dont certaines traitées sans entretien, notamment les procédures de réexamen.

Pour ce qui est du Calaisis, l'État avait ouvert un Guda, guichet unique des demandeurs d'asile, à Calais en octobre 2015, au plus près de ce qu'on appelait la « jungle ». L'Ofpra est allé sur place non pour conduire des entretiens mais plutôt pour remplir une mission pédagogique, à savoir rappeler aux migrants et aux acteurs associatifs comment se déroule la procédure d'asile, et les droits des demandeurs. Ce guichet unique de Calais a fermé ses portes dans le courant de l'année 2017, après le démantèlement de la jungle. Les demandes d'asile peuvent être désormais déposées dans les guichets uniques de Beauvais et surtout de Lille. En 2016, près de 2 800 premières demandes d'asile ont été déposées au guichet unique de Calais, dont 50 % par des Soudanais et 30 % par des Afghans, soit 80 % du total. Le Guda de Calais représentait 55 % des quelque 5 000 premières demandes déposées dans l'ensemble de la région Hauts-de-France. En 2025, les guichets de Lille et, à titre secondaire, de Beauvais, ont enregistré 5 600 premières demandes. Sur ce total, 770 primo-demandeurs ont déclaré résider dans le Pas-de-Calais contre 550 en 2016. Mais il faut manier ces statistiques avec précaution, car le lieu de résidence déclaré ne rend que partiellement compte de la réalité, premièrement parce que la plupart des demandeurs d'asile sont domiciliés à la Spada de Villeneuve-d'Ascq dans le Nord et deuxièmement parce que sur les 770 personnes, il y a 110 Ukrainiens – il n'y en avait pas en 2016 – dont on sait qu'ils n'ont pas l'intention d'aller au Royaume-Uni. Reste que le nombre de demandes enregistrées est somme toute limité au regard des flux migratoires qu'on constate sur ce territoire.

Selon la direction générale des étrangers en France, la DGEF, en 2025, 67 000 migrants ont tenté de rejoindre le Royaume-Uni, essentiellement par la voie maritime, de manière très marginale par la voie terrestre. Pour mieux comprendre le rapport entre ces 67 000 migrants et les 5 000 primo-demandeurs des Hauts-de-France, j'ai eu recours à deux rapports. D'abord, selon un rapport sénatorial de mai 2025 s'appuyant sur un déplacement en sous-préfecture de Calais, seuls 10 à 15 % ont déposé une demande d'asile en France. Et un rapport de janvier 2025 du HCR, le Haut-Commissariat aux réfugiés, éclaire les dynamiques migratoires dans le Calaisis, vraiment compliquées à comprendre. Le HCR a questionné un échantillon de 208 migrants sur le secteur dont 179 adultes et 29 MNA, les mineurs non accompagnés. Sur ce total, seuls 18 % ont demandé l'asile en France, soit un pourcentage qui est assez proche finalement des 15 % estimé par les sénateurs ; 5 % n'ont pas répondu et 77 % ont déclaré ne pas avoir déposé demande d'asile en France. Interrogés sur leurs raisons, 24 % n'ont pas souhaité répondre, mais 65 % disent qu'ils ne le souhaitaient pas : la volonté de rejoindre le Royaume-Uni demeure. Par ailleurs, certains ont évoqué la crainte, en déposant une demande, d'être « dublinés », donc, renvoyés dans le pays par lequel ils sont entrés dans l'espace Schengen. Sur les vingt-neuf MNA interrogés par le HCR, 80 % ont dit qu'ils ne

souhaitaient pas déposer de demande en France mais souhaitaient aller au Royaume-Uni. Enfin 11 % des interrogés environ ont déclaré de pas connaître les procédures en vigueur. Aussi les acteurs de l’asile ont-ils mis en place plusieurs dispositifs d’accompagnement : un bureau de l’Ofii à Calais, un CAES – centre d’accueil et d’examen des situations –, une mission France services à Fort-Nieulay, des transports vers la Spada de Lille pour la prise de rendez-vous, etc.

Sur un plan global, j’ai comparé la situation au Royaume-Uni. En 2025, on y a enregistré 110 000 demandes, contre 145 300 introduites en France, mais chez nous la tendance est à la baisse – de moins 5,5 % par rapport à 2024, alors qu’il y a eu une augmentation de 13 % au Royaume-Uni. Les ressortissants de cinq pays y représentent près de 40 % des demandeurs : le Pakistan, l’Érythrée, l’Iran, l’Afghanistan et le Bangladesh. En France, quatre nationalités ont représenté près de 36 % des premières demandes et des réexamens – l’Afghanistan, la République démocratique du Congo, Haïti et l’Ukraine.

J’en viens à mon deuxième axe, la façon dont nous prenons en compte l’accord d’août 2025. Cet accord pilote, dit « un pour un », a été signé à titre expérimental. Il prévoit, d’une part, la réadmission en France des personnes qui se trouvent irrégulièrement sur le territoire britannique à la suite d’une traversée périlleuse en embarcation légère et d’autre part, une voie d’admission légale au Royaume-Uni pour des étrangers présents en France. Dans les deux cas, les critères pris en compte dépassent le périmètre de l’asile, puisque les personnes qui entrent dans le dispositif ne seront pas toutes demandeuses d’asile. En sont exclus les MNA et les personnes qui constituent une menace pour l’ordre public. La demande de réadmission est formulée par le Royaume-Uni ; la France a quatorze jours pour l’examiner ; la personne est ensuite réadmise sur le territoire national dans un délai de trois mois ; une fois arrivée en France, elle a un sauf-conduit de huit jours pour réaliser ses démarches administratives. Quatre cas se présentent alors, dont le dernier seul concerne l’Ofpra : soit la personne n’effectue pas de démarche particulière, et elle peut alors faire l’objet d’une obligation de quitter le territoire français (OQTF) ; soit elle sollicite auprès de l’Ofii une aide au retour volontaire ; soit elle fait une demande de titre de séjour avec pour motif par exemple « vie privée et familiale » ; soit elle dépose une demande d’asile en France auprès d’un guichet unique, celui de Lille plutôt que de Beauvais.

Dans ce dernier cas, on bascule dans le droit commun. L’usager dispose de vingt et un jours ensuite pour envoyer son formulaire d’introduction auprès de l’Ofpra – le dossier prend mécaniquement plus de temps si le demandeur relève de la procédure de Dublin, puisque la préfecture doit interroger l’État européen responsable *a priori* de la demande d’asile, l’Ofpra n’étant saisi que si cette procédure n’a pas pu aboutir. Au 17 mars 2026, 398 personnes ont fait l’objet d’une réadmission en France au titre de l’accord entre la France et le Royaume-Uni, dont 65 ont déposé une demande auprès de l’Ofpra. Les Afghans en représentent 40 %, les Érythréens 14 %, les Iraniens 11 % et les Soudanais 8 %. Sur ces 65 demandes, 54 sont en attente de convocation pour un entretien à l’Ofpra ; six demandeurs ont fait l’objet d’une décision d’irrecevabilité ou de clôture, soit qu’ils étaient déjà protégés dans un autre pays européen ou que, déboutés d’une précédente demande d’asile en France, ils n’ont produit aucun élément nouveau à l’appui de leur réexamen ; deux ont vu leur demande d’asile rejetée faute d’avoir démontré qu’ils encourent un risque, et trois ont été reconnues réfugiés.

Il ne s’agit bien entendu que de premières indications, puisque le volume de demandes est faible et plus de 80 % des dossiers sont en cours de traitement. Je précise que les dossiers déposés dans le cadre de cet accord suivent le même processus d’enregistrement, d’introduction et de convocation et sont examinés au regard des textes internationaux européens et français de la même manière que n’importe quel autre. À ces soixante-cinq dossiers s’ajouteront certains qui sont soumis à la procédure de Dublin. L’État membre concerné a entre douze et dix-huit mois pour répondre. Les premiers dossiers enregistrés à partir de septembre 2025 seront

examinés fin 2026 voire début 2027. Si la totalité des « dublinés » n'étaient pas repris par l'État d'entrée, cela pourrait représenter quatre-vingts dossiers en plus. Par ailleurs, l'Ofpra s'était prononcé avant leur départ au Royaume-Uni sur huit personnes qui sont revenues, dont six étaient qui étaient déjà protégées par la France. Mais il s'agit ici de petites minorités.

Le suivi de l'accord d'août 2025 dans le Calais nous occupe évidemment. Il s'agit pour nous de traiter ces demandeurs de la même manière que les autres demandeurs d'asile ; l'Ofpra s'y emploie.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous nous avez donné beaucoup de chiffres mais rien, je crois, sur le taux de protection accordé aux demandes de personnes qui se trouvent sur le littoral nord. Est-il différent de la moyenne nationale ? Ensuite, pouvez-vous estimer le coût de gestion pour l'Ofpra des dossiers de ces personnes par rapport à l'ensemble du budget pour le reste de la France ?

M. Alain Espinasse. Le taux de protection global de l'Ofpra en 2025 s'établit à 41,7 %, ce qui est assez similaire aux 42 % du Royaume-Uni – je parle du taux de protection avant un passage en CNDA, suite auquel on est à 50 %. S'agissant du taux pour le Calais, nous essaierons de vous transmettre des données. Ce que je peux dire, c'est que pour les principaux groupes, Soudanais et Afghans, qui représentaient 80 % des demandeurs en 2016, le taux de protection était de 42 % en 2015, de 62 % en 2016. En 2025, pour les Afghans, il est de 70 %, et pour les Soudanais de 56 %. La variation n'est pas énorme, mais ici encore il faut être prudent. En 2016, les demandeurs afghans étaient, de manière écrasante, des hommes jeunes et seuls. En 2022, ils sont encore 80 %. En 2025 ils ne sont plus que 57 %. C'est sans doute l'une des nationalités pour lesquelles le changement sociologique est le plus profond. C'est l'effet de la situation des femmes en Afghanistan, qui a conduit aussi la CNDA à les reconnaître comme groupe social en tant que tel. On vous fournira le taux global pour les Hauts-de-France, mais vous voyez que pour les groupes importants de demandeurs, somme toute, le taux de protection de 2016 à 2025 reste à peu près identique.

S'agissant du coût de gestion, je ne suis pas sûr de pouvoir le reconstituer, sauf, au mieux, à ce qu'on définisse un coût moyen du demandeur d'asile pour l'Ofpra, qu'on rapportera ensuite au nombre de demandeurs concernés localement. Cela donnera une idée du volume financier, mais c'est quand même un chiffre brut.

M. le président Sébastien Huyghe. Il y a bien sûr un décalage entre le début d'une guerre et l'arrivée de populations touchées. Mais envisagez-vous une augmentation du nombre de demandes en provenance d'Iran ?

M. Alain Espinasse. Nous regardons évidemment cela avec beaucoup d'attention. Il n'y a guère que 600 à 700 Iraniens qui demandent l'asile en France chaque année, ce qui est faible, comparé par exemple aux 12 000 Afghans. Ensuite, même dans les semaines qui ont suivi les massacres de rue, il n'est pas arrivé de demande massive. S'agissant de la guerre, il y aura forcément un décalage dans le temps, et nous discutons beaucoup au sein de l'Agence européenne de l'asile pour éviter d'avoir des approches dispersées sur le traitement des dossiers. En général, pour les dossiers pour lesquels il y a un motif d'ordre public, on donne une réponse tout de suite. Mais la situation n'étant pas stabilisée, on va sans doute différer le rendu des décisions pour ceux qui ont été déjà auditionnés et attendre pour convoquer les demandeurs, parce qu'aujourd'hui on pourrait conclure à un rejet, puis demain voir les choses autrement si la situation dans la province dont la personne est originaire a changé. En résumé, la guerre n'a pas encore eu d'effet et de toute façon le contingent iranien est petit. Les Iraniens qui se trouvent dans le Calais veulent vraiment passer au Royaume-Uni. S'ils avaient voulu déposer une demande en France, ils auraient pu le faire dans plusieurs guichets uniques avant d'arriver à cette frontière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour que les choses soient claires, prenons un cas pratique : un Soudanais traverse la France et il veut déposer une demande d’asile en Angleterre. Comment peut-il faire ?

M. Alain Espinasse. Soit il va la faire dans le cadre de l’accord depuis le territoire français, soit il va devoir se rendre sur le territoire britannique pour cela, ce qui suppose en général une traversée irrégulière. Il m’est plus difficile de répondre dans cette deuxième hypothèse ; restons dans le cadre de l’accord passé entre la France et le Royaume-Uni. Celui-ci impose que les personnes n’aient pas déjà tenté de passer au Royaume-Uni et qu’elles y aient des attaches dont elles peuvent se prévaloir. C’est sur cette base que l’échange va se nouer entre les autorités françaises et les autorités britanniques. Je suis sans doute imprécis, mais c’est que l’Ofpra ne voit pas passer ces populations. Ceux que nous voyons sont enregistrés en guichet unique, à Lille par exemple, et dans les vingt et un jours qui suivent transmettent leurs dossiers à l’Office. C’est à partir de ce moment que leur dossier existe à nos yeux. Il y a toujours une perte entre le nombre de demandes enregistrées en Guda et le nombre de demandes introduites auprès de l’Ofpra. Mais c’est vrai que par construction, nous ne voyons que ceux qui se sont saisis de cette possibilité.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Donc, vous me confirmez que l’externalisation de la frontière britannique vers la France est un frein pour ceux qui voudraient demander l’asile au Royaume-Uni ?

M. Alain Espinasse. Je précise mon propos. Pour les personnes qui veulent demander l’asile au Royaume-Uni et remplissent les conditions fixées dans l’accord franco-britannique – pas de tentative de traversée illégale, des attaches sur place – un dispositif concret a été mis en place : elles déposent leur dossier sur une plateforme numérique, sont convoquées au centre des visas de Clichy, reçoivent alors un visa de trois mois pour aller demander l’asile au Royaume-Uni. Ce dispositif empêche-t-il ceux qui ne rempliraient pas les conditions de déposer une demande d’asile au Royaume-Uni ? Oui. Mais pour pouvoir déposer une demande au Royaume-Uni, encore fallait-il traverser la Manche de manière illégale, ce dont la réussite n’était nullement garantie. En outre, il faut tenir compte du principe du pays de départ. Si la personne se trouve en France, c’est à la France qu’il appartient d’enregistrer sa demande. À partir du moment où la personne a quitté la France, qu’elle est sur un bateau, y compris de manière illégale, c’est au Royaume-Uni qu’il appartient de la traiter.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Merci en tout cas de nous donner des chiffres un peu consolidés en ce qui concerne l’accord. Vous êtes le premier à le faire devant cette commission. Vous semblez dire que de 2016 à 2025, le nombre de demandes d’asile est resté à peu près identique, donc que finalement le transfert du Guda de Calais à Lille n’a pas eu tellement de conséquences sur le nombre de demandeurs d’asile, même si, bien sûr, il faut rapporter les chiffres au nombre d’arrivées. Dans ce cas, comment expliquez-vous le faible taux de demandes d’asile sur le territoire français ? Estimez-vous que le dispositif actuel, financé par l’État, qui paye quatre équivalents temps plein de « maraudeurs » pour aller informer les migrants sur la prévention des risques mais aussi sur les dispositifs de demande d’asile en France, est suffisant ? J’ajoute que, partout sur le territoire, très peu de mineurs non accompagnés font une demande d’asile, alors qu’ils auraient un taux d’accord plus important. L’Ofpra agit-il pour aller à la rencontre des MNA les informer sur leurs droits, leur en faciliter l’accès ?

D’autre part, dans les documents communiqués par la DGEF suite à son audition sur l’accord « un pour un », il apparaît que les personnes qui étaient sur le territoire français et qui ont été admises en Angleterre sont issues très majoritairement de l’Afghanistan, du Soudan, de l’Érythrée, soit celles-là mêmes qui, en France, auraient vu leur demande acceptée dans une

proportion assez élevée. Vous nous dites que parmi ceux qui ont été réadmis en France venant du Royaume-Uni, soixante-cinq ont déposé une demande d'asile. Dans les chiffres communiqués par la DGEF au 17 février, soit un mois avant les vôtres, on note 155 OQTF. Ainsi, on envoie vers le Royaume-Uni des personnes qui auraient eu des droits suffisants pour pouvoir s'insérer sur le territoire français, et on réadmet des personnes qui vont se retrouver très majoritairement soit « dublinées » sans pour autant être renvoyées dans le pays d'accueil d'origine parce que pas mal d'entre elles sont toujours en attente d'une réponse, soit, pour 155 d'entre elles, avec des OQTF dont on sait que, globalement, elles ne seront pas exécutées. Qu'en pensez-vous ? Je ne vous demande évidemment pas un avis politique mais du point de vue des missions de l'Ofpra, ne jugez-vous pas que ce dispositif est un brin déséquilibré ?

M. Alain Espinasse. Je réponds tout de suite sur les personnes qui seront admises au Royaume-Uni dans le cadre de l'accord « un pour un ». C'est le résultat d'une démarche volontaire. Quand bien même, en raison de leur profil, ils avaient de fortes chances d'obtenir l'asile en France, on ne peut pas les obliger à le demander. Ils veulent aller au Royaume-Uni, ils remplissent les conditions exigées, nous les laissons passer avec l'accord des autorités britanniques.

S'agissant ensuite des personnes renvoyées sur le territoire français, vous mettez en avant une forme de paradoxe, à savoir les 155 OQTF, contre les 65 demandes d'asile. Ces derniers demandeurs ont aussi fait une démarche volontaire, celle d'aller au guichet unique se faire enregistrer. Dans ce cas non plus, nous ne pouvons pas les obliger à faire une demande, sans préjuger de la réponse qui y sera donnée après instruction. Les 155 personnes qui ont reçu une OQTF ne sont pas, dans leur majorité, des gens qui ont été déboutés du droit d'asile, puisque sur les soixante-cinq qui ont demandé l'asile, la très grande majorité attend encore d'être convoqués et trois sont déjà protégés. Il me paraît donc difficile de conclure que le dispositif prévu par l'accord consisterait d'une part à exporter vers le Royaume-Uni des gens que la France aurait pu protéger, tout simplement parce que s'ils ne veulent pas rester en France on ne peut pas les obliger à y demander l'asile, et d'autre part à reprendre des gens que nous allons décider d'éloigner, sachant toutes les difficultés à exécuter les OQTF. Ceux qui ont reçu une OQTF n'ont pas fait de demande d'asile.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ils n'ont pas fait de demande du tout.

M. Alain Espinasse. Ou ils n'ont rien fait, ou ils ont été déboutés. On en revient à ce constat que l'immense majorité veut passer en Angleterre et la France n'est pour eux qu'une zone de transit.

S'agissant des statistiques, vous m'interrogez sur le fait qu'il y aurait eu 5 000 demandeurs d'asile enregistrés dans les Hauts-de-France en 2016 et 5 700 en 2025, soit une quasi-stabilité. Mais je suis le premier à dire qu'il faut être nuancé dans la comparaison entre ces agrégats que je constitue pour vous répondre. Par exemple, il y avait 80 000 demandes d'asile en 2016, il y en a eu 145 000 en 2025. Ce quasi-doublement incite à la prudence. J'en conclus au moins que la fermeture du guichet unique de Calais n'a pas entraîné un affaissement brutal des demandes d'asile. Vous allez auditionner le préfet des Hauts-de-France et le préfet du Pas-de-Calais, ils vous en diront plus. À mon avis, les campements qui existent encore abritent moins d'un millier de personnes, contre plusieurs milliers en 2016. Il y a donc moins de potentiels demandeurs d'asile dans le Calaisis, alors qu'il y en a beaucoup plus dans toute la France. Par ailleurs, et cela m'a surpris, il y a peu de demandes d'asile de la part des MNA et même de moins en moins : 1 329 en 2023, 1 009 en 2024, 834 en 2025, soit moins 40 % en deux ans. Nous essayons de comprendre pourquoi. Une explication – restons prudents – vient de ce qu'en 2016, l'essentiel de ces mineurs venaient d'Afghanistan et que c'est beaucoup moins le cas aujourd'hui – de 42 %, en 2024,

ils ne sont plus que 24 % en 2025. Et parmi eux, la part des jeunes filles augmente. C'est qu'au moins, elles réussissent à fuir. Elles ont le courage de vouloir arrêter de subir, mais le parcours, déjà terrible pour tout demandeur d'asile, l'est plus encore pour elles. Donc la diminution du nombre d'Afghans explique en partie la baisse globale. On peut raisonnablement se dire que certains mériteraient d'être protégés, s'ils arrivaient en plus grand nombre. Ce qui fait que je me demande aussi en permanence si nous nous faisons assez connaître.

L'Ofpra est une administration très concentrée, à la différence de l'Ofii. En-dehors des missions, limitées dans le temps, et du siège à Val-de-Fontenay, nous n'avons que deux implantations sur le territoire national, l'une à Cayenne et l'autre à Mayotte, qui va rouvrir prochainement. De ce fait, l'Ofpra, somme toute, ne communique pas sur sa compétence. Il a toujours confié le soin de communiquer sur le droit d'asile aux préfectures et aux associations avec lesquelles il a de nombreux partenariats. Peu après mon arrivée, j'ai lancé le travail sur un projet d'établissement, et notamment sur l'ouverture de l'Ofpra vers l'extérieur. Reste que le modèle est extrêmement concentré, vouloir le déconcentrer soulèverait nombre de questions, budgétaires, politiques, techniques.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise que je parlais de déconcentration s'agissant de l'information des migrants, pas pour l'enregistrement et le traitement des demandes, car il est très important qu'elles soient traitées en toute égalité.

M. Alain Espinasse. Oui, vous avez raison de le préciser. Moi non plus, je ne plaide pas pour déconcentrer l'Ofpra, je dis seulement que l'Ofpra n'étant pas déconcentré, il ne diffuse pas l'information sur le terrain, mais s'appuie essentiellement sur un réseau d'associations.

Mme Stella Dupont (NI). Je vous remercie pour l'exhaustivité de votre propos et votre souci de précision. Sur la question de la diffusion de l'information, je rejoins la rapporteure : la centralisation est une garantie d'homogénéisation dans l'instruction et l'analyse des dossiers, même si les missions foraines fonctionnent bien aussi, comme je l'ai constaté sur le terrain.

J'ai fait le parcours que doit emprunter le demandeur d'asile de Grande-Synthe à Lille. C'est quand même un défi. Donc, rétablir un Guda dans le Calaisais serait intéressant. Je sais que le contexte a changé, mais on pourrait au moins l'expérimenter. Vous n'avez pas évoqué les délais d'accès aux Guda, il serait intéressant aussi de donner des statistiques, si vous en avez.

S'agissant des retours vers la France dans le cadre de l'accord « un pour un », vous avez développé l'aspect administratif. Mais qu'en est-il des conditions matérielles d'accueil ? Quel est l'organisme référent pour prendre ces personnes en charge ? Dans quelle mesure peuvent-elles demander l'asile à leur retour sur le territoire français ? Même si elles sont peu nombreuses, on aimerait savoir comment s'organise concrètement cette prise en charge au retour.

Lors des précédentes auditions, différents acteurs nous ont fait observer que ceux qui quittent leur pays vers l'Europe n'ont pas en tête d'aller au Royaume-Uni, ou du moins qu'ils sont peu nombreux dans ce cas. En général, leur parcours n'est pas défini, ils le construisent au fur et à mesure des aléas qu'ils rencontrent. Cela renvoie à notre capacité à les informer comme il se doit, à nouer une relation de confiance entre l'État et les migrants. C'est une forme d'échec que de voir 50 000 personnes tenter la traversée pour rejoindre le Royaume-Uni. Qu'ils arrivent dans cette impasse que constitue le nord de la France nous questionne tous sur l'efficacité des politiques publiques. Quelle est votre réaction devant cette situation – que vous ne connaissiez pas peut-être, puisque moi-même je l'ai appris pendant les auditions ?

M. Alain Espinasse. Sur les délais d'accès aux Guda, c'est la DGEF qui dispose des chiffres ; nous allons l'interroger et les inclure dans notre réponse.

Comment se passent les choses pour les migrants revenant en France dans le cadre de l'accord franco-britannique, soit 398 personnes au 17 mars ? Les services de l'État qui gèrent le dispositif sur le terrain et que vous allez auditionner seront plus à même de répondre. Je répète qu'à leur arrivée, elles ont un sauf-conduit de huit jours et sont hébergées en centre d'analyse et d'examen des situations, où une association les informe de leurs droits et de leur possibilité de déposer une demande d'asile. Bien sûr, le Guda de Lille n'est pas à côté de Calais. Mais on ne laisse pas ces migrants livrés à eux-mêmes, un système de navette a été mis en place pour leur permettre d'aller faire enregistrer leur demande.

Est-ce que ce serait mieux si ce service public était plus près ? De façon spontanée, on aurait envie de répondre oui. Mais l'Ofpra ne gère pas les Guda et il n'est pas de notre ressort de dire qu'il faudrait en ouvrir un à Calais. En revanche, en tant que directeur général de l'Ofpra, j'ai à me demander si un candidat potentiel à l'asile est bien informé quand il revient en France. Il me semble que le dispositif qui a été mis en place a été pensé pour lui apporter cette information de façon à ce que l'accord franco-britannique s'applique vraiment.

S'agissant des parcours migratoires, depuis ma prise de fonctions, j'ai rencontré des universitaires et des chercheurs pour mieux comprendre. Mais ils m'ont dit ne pouvoir préciser pourquoi les gens empruntent tel ou tel trajet. Ce qu'ils veulent, c'est partir, pour toute une série de raisons, et même s'ils ont déjà un pays à l'esprit, c'est au cours de leur trajet que se décide le pays d'arrivée. Et bien sûr, quelqu'un qui quitte une province reculée de l'Afghanistan ou de la République démocratique du Congo ne sait pas comment fonctionne l'administration française. Cela dit, la population que l'on trouve à Calais est très particulière. En effet, le demandeur d'asile potentiel qui arrive sur le territoire français a la possibilité, dans les lieux où il passe et rencontre des associations, de le faire avant d'arriver à Calais. L'immense majorité de ceux qui y viennent, et j'ai cité les rapports du HCR et du Sénat en ce sens, veulent passer de l'autre côté de la Manche. Alors, le fait de réadmettre ces gens qui voulaient passer au Royaume-Uni ne répond pas à l'attente de l'immense majorité d'entre eux. Sur environ 400 personnes dont j'ai parlé, elles sont une soixantaine – plus avec les « dublinés » – à l'avoir fait. On examinera leur demande et on offrira à un certain nombre d'entre eux la protection qu'ils auraient pu ne pas avoir au Royaume-Uni ou ailleurs.

M. Marc de Fleurian (RN). Ma question recoupe un peu celle de mes collègues. Pouvez-vous nous donner une idée du délai de traitement entre le moment où un demandeur d'asile potentiel arrive, ou à partir du moment où il se présente en Spada, jusqu'à la notification de la décision, avant un éventuel appel devant la CNDA ? Avez-vous observé si ce délai serait plus long pour ceux qui seraient originaires des campements du Calaisis, suite à un trajet migratoire plus long, la perte de documents, leur état civil plus compliqué à restituer, ou parce qu'ils auraient plus de mal à remplir les dossiers en raison du stress post-traumatique, etc. ?

M. Alain Espinasse. Comme je l'ai dit, une personne qui fait enregistrer sa demande dans un Guda a vingt et un jours pour l'introduire devant l'Ofpra. C'est à partir de ce moment que le décompte se fait, et il s'arrête lorsque la décision est notifiée. En 2025, le délai moyen était, de mémoire, 163 jours, soit 5,2 mois. Il a augmenté, puisqu'il était de 4,2 mois en 2023 et 4,6 mois en 2024. On est loin de l'objectif d'un délai de deux mois qui avait été fixé par le Président de la République en 2017.

Ce délai est reparti à la hausse pour plusieurs raisons. Avant 2024, la demande ukrainienne était extrêmement basse, d'environ 2 000 par an, puisque depuis le début de la guerre, les Ukrainiens étaient sous le régime de la protection temporaire. En 2024, on est passé

à 14 000 demandes, soit 10 000 de plus, représentant quasiment toute l'augmentation par rapport à 2023. C'est une situation très particulière à la France. Les Ukrainiens sur place bénéficiaient de la protection temporaire. Le maintien de celle-ci était assujéti au fait que les États membres se mettent d'accord pour la reconduire au niveau européen. C'est au terme de plusieurs mois de discussions qu'en mars dernier, ce régime a été reconduit pour deux ans. Cela a pu créer un sentiment de précarité et incité les gens à demander une protection plus favorable, à savoir la protection internationale. Plus de 95 % des Ukrainiens l'ont obtenue. Les délais se sont allongés également pour une raison « vertueuse » qui est qu'en 2025, ayant rendu plus de décisions qu'on n'enregistrait de demandes, on a pu déstocker plus de 10 000 dossiers. Mais évidemment, pour les dossiers plus anciens, le décompte dont je parlais commence plus tôt et, mécaniquement, le délai se dégrade. Mais c'est parce que nous sortons des demandeurs d'une situation d'attente pour les protéger ou les débouter.

Peut-on préciser les choses pour les demandes d'asile émanant du Calaisis, et sont-elles plus compliquées par nature ? Dans les dossiers enregistrés dans les Hauts-de-France, il est bien difficile de qualifier ceux qui proviennent du Calaisis. La personne qui déclare être domiciliée dans le Pas-de-Calais peut dire la vérité, mais aussi mentir, tandis que telle autre qui réside effectivement dans le Calaisis choisit de ne pas s'y domicilier. Cela étant, ces dossiers ne sont pas nécessairement plus compliqués à instruire que celui, par exemple, d'un demandeur d'asile de la même région d'Afghanistan qui a déposé une demande à Lyon. Et le réseau associatif et la Spada aident les gens à remplir leur dossier. Le système français est plutôt bien fait de ce point de vue.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

*

* *

19. Audition, ouverte à la presse, de M. Emmanuel de Oliveira, président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) (1^{er} avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Vice-amiral d'escadre Emmanuel de Oliveira, nous vous accueillons aujourd'hui en votre qualité de président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), fonction que vous exercez depuis décembre 2019. Je rappelle que la SNSM est une association régie par la loi de 1901, reconnue d'utilité publique, dont les origines remontent au XIX^e siècle. Sa vocation est de secourir bénévolement et gratuitement les vies humaines en danger en mer, le long des côtes françaises. Les bateaux de secours de la SNSM sont répartis sur près de 200 stations littorales et interviennent sous l'autorité et à la demande des centres régionaux opérationnels de surveillance et de sauvetage (Cross), qui coordonnent les secours en mer et dépendent de la direction des affaires maritimes. La SNSM participe ainsi à des missions de service public dans son domaine de compétences.

Sur le littoral du Calaisis et du Dunkerquois, vos bénévoles sont régulièrement sollicités en renfort des moyens de l'État pour assurer le sauvetage en mer des personnes migrantes qui tentent de rejoindre les côtes de la Grande-Bretagne, comme l'a évoqué devant notre commission le secrétaire général de la Mer la semaine dernière. Il était donc important de vous entendre à ce titre.

Je souhaite avoir une pensée pour les trois migrants décédés ce matin en tentant de traverser la Manche. Ils ont tenté de partir des plages de Petit-Fort-Philippe, à Gravelines. Peu après dix heures, les secours sont intervenus auprès d'une embarcation. Malheureusement, trois personnes en arrêt cardiaque ont été repêchées en mer, et les secours ne sont pas parvenus à les réanimer. C'est un drame supplémentaire sur nos côtes, je tenais à leur rendre hommage.

Je précise que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. Je vous laisserai la parole pour un propos liminaire, mais je dois au préalable vous rappeler que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées dans le cadre d'une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Emmanuel de Oliveira prête serment.)

M. Emmanuel de Oliveira, président de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM). Merci, monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs. Je voudrais tout d'abord préciser d'où je parle. Je suis un marin, je connais les eaux de la Manche pour y avoir navigué à la pêche et au commerce. Je suis président bénévole de la SNSM depuis six ans et, à ce titre, je suis très attentivement les questions relatives aux traversées de migrants dans le détroit du Pas-de-Calais. Je me permets de noter que nous sommes la seule association agréée pour le sauvetage en mer. Je vous apporterai donc des réponses opérationnelles et techniques qui relèvent de mon domaine de responsabilité et de compétence.

La SNSM n'a pas de ministère de tutelle. Notre conseil d'administration ne compte aucun membre institutionnel et nous ne recevons pas d'instructions de l'État pour conduire nos missions. Nous jouissons donc d'une certaine indépendance dans la conduite de notre mission de service public. Nos missions consistent à sauver, former et prévenir : sauver des vies humaines en mer, comme vous l'avez rappelé, monsieur le président, former les sauveteurs et prévenir les accidents et les naufrages. Nous comptons 10 000 bénévoles, des stations de sauvetage réparties sur tout le territoire de l'Hexagone et dans les outre-mer. Nous assurons également la surveillance des plages – un tiers des plages françaises, y compris dans le Nord-Pas-de-Calais –, ce qui signifie que nous intervenons de la plage jusqu'au large. Le budget de notre association s'élève à 75 millions d'euros, financé à 20 % par des fonds publics, le reste

provenant de la générosité du public. Nous effectuons des sauvetages de personnes migrantes non seulement dans le Nord-Pas-de-Calais, mais également aux Antilles et à Mayotte.

Nos interventions de sauvetage se déroulent systématiquement sous les ordres et le contrôle du Cross, qui déclenche, conduit et supervise nos missions, principalement par liaisons radio mais aussi informatiques. La SNSM est donc un acteur de l'action de l'État en mer, aux côtés des administrations, des moyens privés et de ceux des collectivités, le Cross ayant pour rôle de coordonner l'ensemble de ces acteurs. La disponibilité de nos bénévoles d'astreinte est assurée vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, avec un temps moyen d'appareillage de vingt minutes. Cela impose une exigence de disponibilité extrêmement forte, puisqu'en moins de vingt minutes, il faut avoir quitté sa famille ou ses loisirs, rallié le bateau, l'avoir mis en route et appareillé. Tous nos sauveteurs, sans exception, sont des bénévoles dotés d'un niveau de compétence quasi professionnel, nos diplômes de formation étant notamment reconnus par l'État.

Permettez-moi un focus sur les sauvetages dans le Nord-Pas-de-Calais. Dans le détroit, nous sauvons toute personne en mer en situation de détresse, sans nous interroger sur son identité, les raisons de sa présence en mer ou les circonstances de sa difficulté. Nos interventions auprès des migrants sont traitées techniquement comme n'importe quel autre sauvetage, bien qu'elles présentent des particularités. La première est le nombre de victimes, parfois très élevé. La seconde est liée aux eaux très froides du détroit, à la houle, aux puissants courants de marée et aux bancs de sable, situés principalement à l'est de Calais, entre Calais et Dunkerque. Le sauvetage est bien entendu gratuit. Nos sauveteurs sont également secouristes, ce qui est très utile pour prendre en charge des personnes blessées ou en hypothermie. Nous disposons de cinq stations de sauvetage dans le Nord-Pas-de-Calais – Dunkerque, Gravelines-Grand-Fort-Philippe, Calais, Boulogne et Berck –, mais d'autres stations de la SNSM sont intervenues lors de traversées de migrants, notamment celles de la Somme et de la Seine-Maritime (Le Tréport, Fécamp) et, de manière plus sporadique et antérieurement, des stations du Calvados comme Ouistreham ou de la Manche comme Barfleur. Lorsque nous sauvons des personnes migrantes, nous les débarquons presque systématiquement à notre port de départ, sauf si le Cross nous assigne une autre destination, ce qui arrive occasionnellement.

Je vous ai proposé un document présentant nos chiffres de sauvetage pour les années 2021 à 2026. Nous ne tenions pas de statistiques auparavant, car le phénomène des migrants n'avait pas la même ampleur. Ces chiffres révèlent trois grandes périodes. Avant 2018, les traversées de personnes migrantes étaient quasi inexistantes. Entre 2018 et le milieu de l'année 2022, nous avons observé une très forte croissance, avec une explosion du nombre de traversées en 2021 en particulier, comme en témoigne le nombre de personnes sauvées. Cette situation a saturé nos stations de sauvetage ; nos bénévoles, épuisés, effectuaient parfois jusqu'à trois sorties par jour, et nous avons dû faire appel à des renforts de sauveteurs bretons et normands pour leur permettre de se reposer. La deuxième période, de 2022 à 2024, a été marquée par une moindre activité pour nous, car elle correspond au déploiement par l'État d'un dispositif de moyens de sauvetage. Nous n'intervenons, durant ces années, que lorsque ce dispositif était saturé par le nombre de départs simultanés d'embarcations. Enfin, la troisième période, qui a débuté en 2024, voit notre activité augmenter très fortement en nombre d'interventions, tandis que le nombre de personnes sauvées reste quasi stable. Cela s'explique par l'apparition en 2024 des « taxi-boats », qui vous ont été décrits précédemment. Au titre de notre mission de prévention, il nous a été demandé d'escorter et d'accompagner ces embarcations, parfois depuis leur mise à l'eau jusqu'aux eaux anglaises, afin de prévenir les accidents. Ces missions sont acceptables pour nos bénévoles, à ceci près que leur durée peut être très longue, jusqu'à huit ou dix heures, ce qui est épuisant. Je crois savoir que le Cross et

le secrétariat général de la Mer veillent désormais à ne pas nous engager sur des durées excessives pour ce type de mission d'accompagnement et de sécurisation.

Depuis 2018, nous avons considérablement évolué en termes de formation, de matériel et d'équipement pour répondre aux défis posés par ces nouvelles missions. Je suis à votre entière disposition pour développer l'un ou l'autre de ces points.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez reçu une liste de questions. Pourriez-vous, s'il vous plaît, y apporter quelques réponses en complément, avant que nous vous posions des questions supplémentaires ?

M. Emmanuel de Oliveira. Très volontiers. Concernant mon appréciation générale des conséquences de l'application des accords du Touquet sur la situation des personnes migrantes dans le Calaisis, je suis au regret de ne pouvoir répondre, car cela sort de mon champ de compétence.

Je peux, si vous le souhaitez, préciser notre position sur les fonds Sandhurst. Au cours des trois dernières années, plusieurs demandes nous sont parvenues, émanant d'administrations de l'État ou de nos propres stations, pour que nous puissions bénéficier de la manne financière des fonds Sandhurst. Nous avons étudié ces demandes et lu le traité de Sandhurst. Nous avons constaté que ce traité, qui porte sur la lutte contre l'immigration clandestine, ne mentionne pas le domaine du sauvetage en mer, le *search and rescue* (SAR). En conséquence, et sachant que la lutte contre l'immigration ne fait pas partie de nos missions et qu'il est hors de question pour nous de participer à la police aux frontières ou à ce type d'actions, nous avons répondu à ces sollicitations que nous ne pouvions pas recevoir de fonds Sandhurst, et nous n'en avons pas reçu. En revanche, si à l'avenir les Britanniques étendaient le champ des accords pour y inclure le sauvetage en mer, nous pourrions bien entendu réviser notre position.

J'espère que cette réponse vous convient. Je suis plus à même de m'exprimer sur des sujets de doctrine ou de matériel.

M. le président Sébastien Huyghe. Oui, tout à fait. Pourriez-vous nous expliciter vos modalités d'intervention et le matériel dont vous disposez ? J'en profite pour vous interroger sur la proportion de salariés parmi vos effectifs, qui comptent de nombreux bénévoles.

M. Emmanuel de Oliveira. Nous comptons 10 000 bénévoles et 140 salariés. Ces derniers sont affectés aux tâches administratives, à la formation et à nos chantiers navals, car nous réparons et construisons parfois nos propres bateaux.

M. le président Sébastien Huyghe. Pourriez-vous détailler ce qui correspond à l'ensemble de vos missions sur le reste du territoire, en faisant un focus sur ce qui relève du Calaisis et de la problématique entre la France et la Grande-Bretagne ?

M. Emmanuel de Oliveira. Sur l'ensemble du territoire, l'essentiel de nos interventions concerne les plaisanciers, qui représentent 80 % des usagers de la mer que nous secourons, contre 10 % pour la pêche et 10 % pour les autres catégories. Dans le Calaisis, la nature de nos interventions est très différente, puisque la majorité d'entre elles relève du sauvetage en mer au profit des migrants. La problématique est donc distincte.

Outre la surveillance des plages, sur laquelle je ne reviendrai pas sauf si vous le souhaitez, nos missions au profit des usagers de la mer incluent la recherche en mer et le sauvetage des personnes en détresse, ainsi que l'assistance aux navires. Il est parfois très

difficile de dissocier cette dernière du sauvetage de vies humaines, car un navire en difficulté peut très rapidement entraîner une situation de danger vital. Ces missions sont donc très souvent couplées pour nous.

Enfin, nous assurons quelques tâches d'intérêt général, comme la dispersion de cendres en mer pour des familles endeuillées, y compris dans le Calaisis. Il existe d'autres missions de service annexes, mais elles sont moins importantes.

En termes de moyens humains, les cinq stations du Calaisis comptent environ 300 bénévoles. Pour traduire la proportion de cette activité en coût de fonctionnement, elle représente 0,5 % du budget de la SNSM. C'est donc extrêmement peu en termes de coût. Je n'ai pas les chiffres en heures, mais l'ordre de grandeur est similaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Puisque nous abordons la question des moyens, restons-y un instant. Vous indiquez que depuis 2024, les sollicitations envers les sauveteurs de la SNSM sont encore plus importantes. Faut-il en déduire que les moyens déployés directement par l'État sont soit insuffisants, soit inadaptés, soit les deux ?

M. Emmanuel de Oliveira. J'ai beaucoup de mal à vous répondre, car je n'ai pas la vision d'ensemble du dispositif. Je ne connais ni le nombre total de traversées, ni le nombre de personnes sauvées par les autres acteurs. Je ne peux m'exprimer que sur le périmètre de la SNSM, pour lequel je dispose de chiffres. Je suis donc incapable de me prononcer sur la situation des moyens de l'État ou des autres moyens face à ce problème. Ce que je peux simplement vous dire, c'est que notre perception de l'augmentation des interventions depuis 2024 est davantage liée à l'évolution de la typologie des traversées, qui recourent désormais aux « taxi-boats », qu'à d'autres facteurs que je ne maîtrise pas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vais reformuler ma question. Les navires affrétés par l'État vous semblent-ils adaptés à la situation du sauvetage en mer pour le type d'embarcations que nous rencontrons dans la Manche ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je n'ai pas d'avis sur cette question, car je ne connais pas ces navires affrétés. Il m'est difficile de me prononcer sur des bateaux que je ne connais pas. Ce que je peux vous dire, en revanche, c'est que nos propres moyens, à la SNSM, me semblent adaptés à la mission, après de nombreux débats, dialogues et expérimentations en matière de matériel et d'équipement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il est dommage de ne pas avoir votre avis, étant donné que vous connaissez bien la zone et que vous avez, je pense, un regard sur les navires de sauvetage affrétés par l'État.

Je partage votre position quant au refus de bénéficier des fonds Sandhurst, puisqu'ils ne mentionnent pas la recherche et le sauvetage. Le secrétaire général de la Mer nous indiquait la semaine dernière que l'intégration des questions de sauvetage dans ces fonds était en cours de négociation pour la période 2026-2029. Êtes-vous à l'origine de cette demande ? La SNSM examine-t-elle la possibilité de réviser son avis si les négociations aboutissaient en ce sens ? Enfin, ne craignez-vous pas que, malgré l'inscription de cette mention dans les accords, des demandes de participation à l'empêchement des départs ou à l'entrave des traversées soient adressées aux sauveteurs de la SNSM ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne suis absolument pas à l'origine de négociations sur la révision du traité de Sandhurst, dont j'ignore tout. Je n'ai pas de lien avec les administrations sur ce point, et la SNSM n'a pas à en avoir. Nous ne sommes que les exécutants d'une mission

qui nous est ordonnée. Nous ne savons donc pas du tout ce qui se négocie actuellement avec les Britanniques. Je sais cependant que lorsque nous avons indiqué ne pas pouvoir recevoir les fonds Sandhurst, la réponse qui nous a été faite était : « Et si le domaine du sauvetage en mer était ouvert, pourriez-vous accepter ? » Nous avons répondu par l'affirmative, mais en précisant qu'il faudrait alors que les choses soient écrites et claires, ce qui n'est pas le cas pour l'instant.

Vous avez ensuite émis l'hypothèse que la SNSM pourrait participer à des entraves au départ. Je vais vous faire une réponse très franche sur ce point.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question était : ne craignez-vous pas que de telles demandes vous soient faites ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne le crains pas, car nos statuts associatifs sont parfaitement clairs à ce sujet. De manière très pratique, une station SNSM regroupe une cinquantaine ou une soixantaine de bénévoles de toutes origines sociales et de toutes opinions politiques. Pour partir en mer, risquer leur vie et abandonner leur famille sur leur temps libre, ces bénévoles ont besoin de croire en leur mission et d'y adhérer. Nous ne pourrions pas envoyer des bénévoles effectuer des missions de police. C'est inenvisageable.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. A-t-il déjà été demandé à des sauveteurs de la SNSM intervenant dans la Manche de crever un pneumatique, par exemple ?

M. Emmanuel de Oliveira. Non, cela n'est jamais arrivé. Je n'ai jamais entendu parler de cela. Crever un pneumatique est hors de question. Ah si, pardon, nous avons crevé des pneumatiques après avoir sauvé les occupants, lorsque les embarcations vides dérivait et présentaient un danger pour la navigation. Dans ce cas, nous avons effectivement crevé des embarcations pour qu'elles coulent et ne constituent plus un danger. C'est peut-être à cela que vous pensiez.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Non, c'était en lien avec ma question précédente. Un récent rapport du député Éric Bothorel, missionné par le secrétariat général de la Mer, préconise d'ériger une véritable force garde-côtes et d'« exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières qui s'éloignent du sauvetage en mer bénévole ». Que vous inspire cette citation au regard des missions de la SNSM ?

M. Emmanuel de Oliveira. Je ne comprends pas cette citation et je pense qu'il y a une confusion. La SNSM n'a jamais participé à des missions de police et ne le fera pas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Avez-vous déjà eu, parmi vos bénévoles dans la Manche, des sauveteurs demandant à être exemptés des opérations spécifiques aux migrants ?

M. Emmanuel de Oliveira. Oui, c'est arrivé, essentiellement pour des raisons de santé mentale. Certains ne supportaient plus la dureté de ces missions.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. On les comprend. Ma question suivante porte justement sur le soutien psychologique. Quel dispositif existe pour les sauveteurs des Hauts-de-France ? Je m'associe évidemment à la pensée émue pour les trois personnes décédées ce matin dans la Manche. Nul doute que pour les sauveteurs, être confrontés à ces drames est une source de souffrance psychologique. Quel accompagnement spécifique, et j'insiste sur ce terme, existe-t-il pour ces sauveteurs ?

M. Emmanuel de Oliveira. Si vous me le permettez, madame la rapporteure, monsieur le président, avant de vous répondre, je voudrais décrire très brièvement ce qu'est une traversée en mer et une mission de sauvetage.

Depuis les collines de Boulogne, on voit la côte anglaise. Elle semble à portée de main, les falaises paraissent très proches. Par beau temps, la Manche ressemble à un lac, un miroir. On descend sur la plage, l'eau est calme. On embarque, sans jamais avoir pris la mer. Quelques centaines de mètres plus loin, on rencontre brutalement les courants de marée, qui sont permanents et très violents. La mer se lève, car dans le détroit, elle n'est jamais calme, notamment à cause de ces courants. Si le courant et le vent sont contraires, la mer déferle très rapidement et la houle devient violente. On se trouve sur une embarcation avec un moteur hors-bord poussif, avançant à peine plus vite qu'un nageur, en se guidant avec des téléphones portables. Rapidement, la côte française disparaît. On est perdu au milieu de l'eau. Dans cette embarcation, des dizaines de personnes sont entassées les unes contre les autres, les unes sur les autres. Certaines ont des gilets de sauvetage rudimentaires, mais pas toutes. Le fond souple en caoutchouc de l'embarcation se remplit d'un mélange d'eau de mer, de vomis et d'essence, qui devient très vite agressif pour la peau et provoque rapidement des blessures.

Parfois, l'histoire se termine bien : on atteint les eaux anglaises. Je ne sais pas ce qui se passe après. Parfois, l'histoire se termine mal. L'eau de mer est glacée, été comme hiver. Le temps de survie moyen dans l'eau est de quelques minutes à une ou deux heures. Pardon, il est difficile de parler de cela dans cette salle chauffée, les pieds sur la moquette. C'est inimaginable ce qui se passe.

Lorsque nos secours arrivent, il est arrivé plusieurs fois que les personnes migrantes se jettent toutes du même côté, fassent chavirer l'embarcation et se retrouvent à plusieurs dizaines dans l'eau. C'est notre cauchemar, le cauchemar des sauveteurs. Il faut alors très rapidement mettre en sécurité ces dizaines de personnes. Au début, nous n'avions que nos embarcations. Nous avons depuis développé d'autres techniques et d'autres moyens. Nous disposons actuellement de trois dispositifs collectifs qui permettent de maintenir les personnes en surface le temps de les hisser à bord. Il y a d'abord une grande plateforme de six mètres par trois, en expérimentation à Gravelines. Nous avons aussi, depuis plusieurs mois, de grandes bouées en forme de croix de Lorraine, auxquelles plusieurs dizaines de personnes peuvent s'accrocher. Enfin, nous utilisons des toboggans, semblables à ceux des avions, qui permettent de mettre quelques personnes en sécurité et relativement au sec.

On les embarque le plus vite possible. La majorité sont des hommes jeunes, mais il y a aussi des femmes. Dans ces moments, elles essaient de garder un minimum de pudeur et de dignité. Une fois à bord de nos navires, nous les isolons des hommes et les confions à des sauveteuses, afin qu'elles retrouvent une forme d'intimité. Et puis il y a les enfants, les bébés. Ils sont terrorisés. Nous avons appris que le meilleur moyen de rassurer un enfant, de calmer sa terreur, était de lui donner un ours en peluche. Nos bateaux disposent maintenant de stocks d'ours en peluche, et cela fonctionne.

Une fois ces personnes récupérées, il faut regagner la terre le plus vite possible car il y a forcément des blessés et des personnes en hypothermie. Nous les débarquons pour qu'elles soient prises en charge par les services compétents, toujours en liaison avec le Cross, qui évalue nos besoins et tente de faire venir ambulances, pompiers et structures d'accueil à notre arrivée. Nous avons constaté que nos retours à terre se font souvent de nuit, car nous sommes fréquemment déclenchés en début de soirée. Au milieu de la nuit, il est parfois difficile de trouver un SAMU ou une ambulance disponible.

Pour en venir au soutien psychologique, il est très dur d'être confronté à de telles situations. Je ne vous ai pas parlé de la récupération de cadavres. Pour nos sauveteurs, la première structure de soutien psychologique est la station elle-même, où règnent une fraternité et une amitié. Les sauveteurs s'observent, se connaissent très bien et repèrent ceux qui sont fragiles, qui craquent, et essaient de les aider. Dès que nous percevons qu'une personne est en état de traumatisme ou de stress, nous faisons d'abord appel à la cellule d'urgence médico-psychologique (Cump) du Samu, qui est à notre disposition dans le Calaisis et fonctionne très bien. Nous disposons également d'un service formidable, le Centre ressource d'aide psychologique en mer (Crapem). Il s'adresse à tous les marins et s'est mis à notre service, en particulier pour ces opérations. Basé à l'hôpital de Saint-Nazaire, il propose des téléconsultations, des visioconférences et même un suivi psychologique à long terme pour les personnes qui souffrent. Clairement, une partie de nos sauveteurs ne supporte plus la dureté de ces opérations.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pardonnez cette question qui suit un moment d'émotion intense. Si je comprends bien, il existe un dispositif général pour les sauveteurs en mer, mais pas de dispositif spécifique pour ceux qui sont régulièrement confrontés à ces situations particulières dans les Hauts-de-France, alors même que vous avez souligné les spécificités du sauvetage des migrants, et bien que le droit maritime ne fasse, à juste titre, aucune différence. Il n'y a donc pas eu de mise en place d'un accompagnement psychologique spécifique pour ces sauveteurs ?

M. Emmanuel de Oliveira. Nous n'avons pas mis en place d'accompagnement spécifique parce qu'ils ne l'ont pas demandé. Au début, parmi ces sauveteurs du Calaisis, il y a une forte proportion de gens de mer, assez rustiques et solides, qui ne souhaitaient pas ce type de soutien. Il n'y a pas eu de demande formelle, et nous nous sommes rendu compte au fil des années que l'aide apportée par les différents services psychologiques suffisait. Je pense, encore une fois, que c'est le soutien au sein même de la SNSM qui les aide le plus. Ils disent souvent que le fait de repartir en mer les aide à surmonter leurs traumatismes, car ils se retrouvent avec leurs camarades, dans cet esprit d'équipage. Pour ces sauveteurs, la plus belle fierté et la plus grande reconnaissance, c'est de sauver une vie. Quand ils sauvent une vie, je pense que cela efface une partie de la douleur.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai en mémoire l'intervention d'un sauveteur dans le documentaire *One by One*, que vous connaissez peut-être. Par suite d'événements dramatiques, il disait : « *Un homme qui ne pleure pas, ce n'est pas vraiment un homme.* » Ils ont intégré l'émotion dans leur pratique, mais je persiste à penser que si l'environnement proche est un soutien, des professionnels qualifiés pourraient apporter une aide psychologique importante.

Dernière question : en quoi le naufrage de novembre 2021 a-t-il modifié la coordination avec les autres forces intervenant dans la Manche pour le sauvetage des migrants ? Y a-t-il eu un avant et un après ? Je me souviens d'une discussion avec le responsable du Cross il y a quelques années, qui expliquait que des moyens supplémentaires et plus adaptés avaient été demandés et mis en place à la suite de ce drame. D'ailleurs, je constate que vos statistiques commencent en 2021 ; je ne sais pas si c'est un hasard. Qu'est-ce qui a changé pour la SNSM et ses sauveteurs depuis ce naufrage ?

M. Emmanuel de Oliveira. Lors du naufrage du 24 novembre 2021, la SNSM n'est pas intervenue directement pour le sauvetage, mais pour la récupération des corps. Pour la SNSM, du moins dans le Calaisis, ce fut un tournant en raison du nombre de victimes et de l'émotion que cela a suscitée. Nos sauveteurs étaient habitués à ramener occasionnellement le corps d'un pêcheur, mais cela n'avait pas le même choc émotionnel que de ramener tous ces cadavres. À l'époque, nous étions tout à fait désarmés ; par exemple, chose aussi absurde qu'affreuse, nous n'avions pas de housses mortuaires à bord. Maintenant, nous en avons.

Dans la coordination avec les autres moyens de l'État, nous n'avions pas conscience à cette époque, peut-être par excès d'optimisme, que la mort pouvait survenir si vite. L'État a bien sûr réagi en mettant en place des moyens permanents de sauvetage qui n'existaient pas auparavant. De notre côté, nous avons pris conscience qu'il fallait intervenir très vite. Cela signifie que nous avons renforcé nos équipes pour être en mesure d'appareiller toujours plus rapidement. Nous avons aussi renforcé nos moyens, en ajoutant des semi-rigides là où il n'y en avait pas pour compléter nos canots-tous-temps. Nous avons développé toutes sortes de matériels et d'équipements de récupération et de soins aux naufragés que nous n'avions pas jusqu'alors, comme de simples couvertures de survie. C'est donc davantage dans la pratique que les choses ont changé.

M. le président Sébastien Huyghe. Considérez-vous disposer du matériel adéquat pour intervenir dans le Calaisais, ou identifiez-vous des manques importants ? Par ailleurs, les sauveteurs se mettent eux-mêmes en danger lors des interventions. Avez-vous eu à déplorer des pertes humaines parmi eux à cette occasion ?

M. Emmanuel de Oliveira. Monsieur le président, concernant le matériel, il faut distinguer les navires des équipements. Pour ce qui est des bateaux, je pense que nos canots-tous-temps sont bien adaptés à la mission. Notre seule préoccupation actuelle est leur vieillissement. Il nous faudra remplacer à court terme celui de Dunkerque et celui de Gravelines, ce qui posera un problème financier, car le prix d'un canot-tous-temps se situe désormais entre 2,5 et 3 millions d'euros. Nous comptons vivement sur le département du Nord et la région Hauts-de-France pour participer, comme ils l'ont fait jusqu'à présent, au cofinancement de ces navires. Pour les autres, le remplacement est plus lointain et ils sont adaptés à la mission.

Une spécificité à noter est que nous disposons maintenant de petits navires, des semi-rigides de type Zodiac, qui nous permettent d'intervenir dans des eaux très peu profondes, là où les autres moyens de l'État ne peuvent pas aller. Nous avons également à Berck un aéroglisser, extrêmement précieux pour accéder aux zones lagunaires et aux bancs de sable où des personnes se retrouvent isolées par la marée. Du point de vue des navires, la situation est donc satisfaisante, mais un défi se présentera à court terme.

Pour ce qui est des équipements, comme je l'ai dit, nous développons des dispositifs de survie collective dans l'eau et nous aurons très certainement besoin d'en acheter un nombre conséquent prochainement. Jusqu'à présent, nous faisons un peu de bricolage en utilisant de vieux radeaux de survie périmés, donnés par des *shipchandlers*, que nous gonflions en arrivant pour accueillir de nombreuses personnes. Cette situation n'était pas satisfaisante. Il nous faut donc ces moyens collectifs de sauvetage pour être plus rapides, plus performants et, surtout, pour ne pas risquer de décès lors des opérations de repêchage.

M. le président Sébastien Huyghe. Ma deuxième question portait sur le fait que les sauveteurs mettent leur vie en péril. Avez-vous malheureusement eu à déplorer des pertes ?

M. Emmanuel de Oliveira. Fort heureusement, et je croise les doigts en pensant aux trois malheureux décédés ce matin, nous n'avons jamais eu de perte de sauveteurs dans le Calaisais. Nous avons eu des blessés, mais aucun cas de handicap lourd, à l'exception d'un plongeur qui est passé dans les hélices et a été très gravement blessé. Je pense à ce pauvre Vincent Loumis, qui a beaucoup souffert et est aujourd'hui handicapé.

Mme Stella Dupont (NI). Merci, monsieur le président de la SNSM, pour votre intervention. Je m'excuse de mon retard et j'espère ne pas poser de questions auxquelles vous auriez déjà répondu. En tant que parlementaire parfois éloignée de la côte, puisque je suis députée du Maine-et-Loire, je m'intéresse à ce sujet depuis de nombreuses années et me suis rendue à plusieurs reprises dans le Calaisais, mais je suis consciente que l'on ne connaît jamais la réalité comme vous et vos sauveteurs la vivez.

J'ai d'abord une remarque, qui est aussi une interrogation. J'ai également été frappée par le documentaire *One by One*, qui permet de toucher du doigt la complexité et la difficulté de la tâche des sauveteurs. J'ai été particulièrement interpellée par le témoignage de l'un d'entre eux qui parle des enfants avec beaucoup d'émotion, comme vous venez de le faire. Il explique qu'il s'efforce de les détendre, de détourner leur attention de la terreur qu'ils viennent de subir. Mais certains enfants sont prostrés, sans réaction, complètement terrorisés. Parfois, un lien peut se nouer, et il évoquait le souvenir d'une petite fille qu'il avait pu sauver et avec qui il avait pu échanger. Malheureusement, quelques jours plus tard, il la retrouvait noyée.

Ma question est la suivante : face à la dureté inhumaine de ces sauvetages récurrents, comment vos sauveteurs réussissent-ils à faire face à ce qui s'apparente à un non-sens ? Ces traversées n'en finissent pas, les migrants prennent des risques immenses et les réitérent même après un naufrage. Comment vos sauveteurs réagissent-ils à cela ? Vous avez parlé de santé mentale, et je l'imagine fort bien, il faut une ressource personnelle et collective très forte pour résister.

J'ai ensuite des questions plus terre à terre. Entre la période d'avant 2015-2016, où les traversées étaient moins nombreuses, et aujourd'hui, vos sorties sont beaucoup plus fréquentes. On connaît les spécificités du financement de la SNSM et la forte solidarité qui l'entoure, mais je pense qu'il est nécessaire, comme vous l'avez dit, de renouveler le matériel. Quel est l'apport de l'État pour ces missions spécifiques ?

Enfin, les points de départ sont plus nombreux que par le passé, s'étendant de la Belgique à des zones beaucoup plus au sud. Comment la SNSM s'est-elle adaptée à cette évolution ?

M. Emmanuel de Oliveira. Madame la députée, vous m'interrogez sur la motivation des sauveteurs à repartir en mission malgré la dureté de celles-ci. J'y vois deux réponses. La première est la force du collectif à la SNSM. Bien sûr, c'est une somme d'individus, chacun avec ses souffrances et son vécu, mais ils se retrouvent au sein des stations dans une ambiance d'amitié très forte. Ils se connaissent tous, et lorsque l'un d'eux vacille, les autres le soutiennent. À bord, l'esprit d'équipage est très fort ; chacun compte sur les autres. Je crois que c'est ce qui les soude et leur donne la force de partir ensemble. La deuxième raison, comme je l'ai dit, est que sauver une vie constitue une immense motivation. Quand ils rentrent chez eux en se disant : « Aujourd'hui, j'ai sauvé une personne, je peux mettre un visage sur elle », c'est formidable. C'est de là, je crois, qu'ils tirent leur courage.

Sur les moyens financiers, je l'ai dit brièvement, les missions liées aux migrants représentent 0,5 % du coût de fonctionnement de la SNSM. Pour nous, c'est absorbé dans notre budget global, et l'État ne nous alloue pas de moyens spécifiques pour cela. La SNSM est une association unique avec un budget national unique, et ces missions ne posent pas de difficulté financière particulière.

Quant à l'extension de notre zone d'action, elle va désormais de la frontière belge, où nous opérons de temps en temps, jusqu'à Fécamp, qui est la station la plus au sud à avoir été engagée. Nous observons un glissement progressif, avec de plus en plus de départs depuis la Somme et la Seine-Maritime. Cela ne nous pose pas de difficulté technique, car ces sauvetages ressemblent aux autres, même s'il y a plus de victimes. En revanche, cela nous oblige à former nos stations au sauvetage d'un très grand nombre de victimes, ce qui pourrait aussi être le cas lors d'un accident de ferry. Nous avons donc mis au point une formation spécifique de deux jours et demi, appelée Novimar (nombreuses victimes maritimes). Nous avons développé des techniques, formé des formateurs et nous organisons des exercices en conditions réelles, en mettant à l'eau plusieurs dizaines de personnes – en général des élèves de lycées maritimes – pour nous entraîner à les récupérer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aurais une demande de précision et une dernière question. Vous avez mentionné 20 % de fonds publics sur un budget de 75 millions d'euros. Pourriez-vous détailler cette part ? Par ailleurs, vous aviez dit que vous développeriez le sujet de l'intervention des sauveteurs de la SNSM pour la récupération des corps. Pourriez-vous expliquer leur mission dans ce cadre et préciser à qui les dépouilles sont ensuite confiées ?

M. Emmanuel de Oliveira. Concernant les 20 % de fonds publics, ils proviennent d'abord de l'État, qui nous versait autrefois 10,5 millions d'euros via le programme 205 des affaires maritimes. Depuis 2025, cette subvention a été réduite de 25 % pour les budgets 2025 et 2026. Nous avons cependant d'autres ressources étatiques, notamment des taxes affectées. La taxe additionnelle sur les engins motorisés de plaisance (TAEMP) nous rapporte un peu moins de 4 millions d'euros par an. Nous percevons également, par la loi, 5 % de la taxe sur l'éolien en mer territoriale, ce qui correspond à environ 400 000 euros par an et par champ éolien. Cette année, par exemple, nous avons perçu 1,8 million d'euros de cette taxe, ce qui compense partiellement la baisse de la subvention de l'État. Enfin, les régions et les départements cofinancent nos investissements en navires, qui représentent nos dépenses les plus lourdes. Traditionnellement, pour un navire neuf coûtant entre 2,5 et 3 millions d'euros, la SNSM finance la moitié, la région 25 % et le département 25 %. C'est une charge lourde pour ces collectivités, même si elle ne se reproduit que tous les trente ans, durée de vie de nos bateaux. Cependant, dans la conjoncture actuelle, beaucoup de régions et de départements ont du mal à poursuivre ce cofinancement, ce qui n'est pas le cas pour l'instant dans le Pas-de-Calais.

Sur la question des décès, nos sauveteurs sont d'abord des secouristes. Lorsque nous sommes déclenchés, nous ne savons pas si nous allons trouver des personnes décédées ou encore en vie. En secourisme, une personne est toujours considérée comme vivante, sauf si le corps est en putréfaction ou décapité. Dans les autres cas, nous considérons qu'elle est potentiellement en vie. Donc, lorsque nous voyons une personne dans l'eau, même avec les voies respiratoires immergées, nous la sortons le plus vite possible. Pour cela, nous utilisons prioritairement des nageurs de bord, une spécialité que nous sommes les seuls à avoir développée en Europe, car les autres pays la jugent trop dangereuse. Nos nageurs de bord sont de bons nageurs, très bien équipés, et se jettent à l'eau, même de nuit dans les déferlantes, ce qui demande un courage étonnant. Leur arrivée a un effet rassurant sur une personne vivante en état de panique. S'ils trouvent une personne potentiellement décédée, ils la hissent le plus vite possible à bord du canot, où nous disposons de défibrillateurs et d'oxygène. Nous faisons tout pour la réanimer. Quand cela réussit, c'est merveilleux. Dans les autres cas, nous disposons maintenant de housses mortuaires dans lesquelles nous plaçons la personne si, manifestement, rien ne peut la réanimer. Une fois à quai, elle est prise en charge par le Samu, des ambulances spécialisées ou les pompiers.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci, amiral, pour cette audition, pour ce témoignage poignant et très instructif. Je tiens à vous remercier personnellement pour l'action que vous menez. Je vous saurais gré de transmettre aux 10 000 bénévoles et aux 140 salariés de la SNSM les remerciements de la représentation nationale pour leur action. Leur engagement est essentiel, et chaque vie sauvée est primordiale. Ils en sauvent tant chaque année que nous nous inclinons devant eux et les remercions pour leur dévouement.

*

* *

20. Audition, ouverte à la presse, de M. Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières (2 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. La direction nationale de la police aux frontières (PAF) est la direction spécialisée du ministère de l'intérieur chargée du contrôle aux frontières et de la lutte contre l'immigration irrégulière, en particulier de la gestion opérationnelle des centres de rétention administrative (CRA). Elle coordonne l'éloignement des étrangers en situation irrégulière et est également chargée de l'application de dispositifs internationaux de coopération opérationnelle en matière de gestion des frontières. Son champ d'intervention comprend la sûreté des moyens et infrastructures de transports internationaux, la centralisation des informations relatives aux flux et aux risques migratoires, et leur analyse à des fins opérationnelles.

La gestion de la frontière franco-britannique dans le Calaisis et dans le Dunkerquois obéit à des caractéristiques spécifiques, au sujet desquelles nous attendons votre éclairage. Nous aborderons aussi l'activité de l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants, l'Oltim, qui vous est directement rattaché.

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

(M. Julien Gentile prête serment.)

M. Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières. Dans le cadre de la lutte policière contre l'immigration irrégulière, nous sommes d'abord chargés du contrôle des frontières extérieures de l'espace européen – les points de passage frontalier dans l'espace Schengen, que l'on confond souvent avec la frontière extérieure de la France – et, depuis 2015, du contrôle des frontières intérieures. Ces deux missions de contrôle des frontières présentent des différences notables. La principale de ces missions, relative aux points d'entrée de l'espace Schengen, concerne à 90 % les aéroports parisiens et, pour le reste, les autres aéroports et quelques ports. De fait, les flux de voyageurs sont quasi uniquement concentrés à Paris, dont les aéroports comptent environ 100 millions de voyageurs par an.

Nous avons une autre grande mission de police administrative à l'intérieur du territoire national, qui couvre les retenues pour vérification du droit au séjour, l'éventuel placement en CRA, les enquêtes d'identification, l'accompagnement vers l'organisation des viatiques pour procéder aux éloignements et, s'il y a lieu, l'éloignement forcé.

La lutte judiciaire contre les réseaux criminels d'immigration irrégulière – qui organisent l'entrée ou le maintien sur le territoire national ou sa traversée – est confiée à l'Oltim, l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants, et à son réseau. Ce service de police judiciaire, créé par décret à l'instar de l'Office français antistupéfiants (Ofast), est situé à Lagny et s'appuie sur un réseau d'une quarantaine d'antennes réparties là où la situation le justifie, notamment dans le Nord et dans le Pas-de-Calais.

Nous assurons aussi deux missions complémentaires. D'une part, nous sommes responsables de la lutte contre les faux documents – leur fabrication, leur usage et leur dissémination –, dont nous sommes chargés de l'expertise, de la doctrine et du pilotage national. D'autre part, dans la mesure où nous sommes le seul service de police à exploiter des

avons pour l'éloignement, nous pilotons et coordonnons les moyens aériens de la police nationale, parmi lesquels les drones et les avions.

Nous consacrons des moyens considérables à la zone administrative dite zone Nord. Dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine (LIC) Nord et la LIC Manche-Mer du Nord, notre mission est majoritairement consacrée à la lutte contre les départs et au phénomène actuel des *small boats* – qui est ancien même s'il recouvrait d'autres modalités auparavant. En effet, des séjours de migrants illégaux dans des structures plus ou moins stabilisées qui organisent leur passage, qu'il s'agisse de camps ou de sites de refuge, s'observent depuis la fin des années 1990. Et pour cause, comme Lampedusa en Italie ou Ceuta et Melilla en Espagne, le Calais présente la particularité – que je qualifie de malédiction géographique – d'être le point de passage le plus étroit à destination de la Grande-Bretagne, où de nombreuses communautés anglophones souhaitent se rendre. Les personnes les moins argentées ou qui connaissent le plus de difficultés pour le faire l'atteignent de manière terrestre. Durant des années, lorsque je dirigeais l'Office central pour la répression de l'immigration irrégulière et de l'emploi d'étrangers sans titre (OCRIEST), le passage vers la Grande-Bretagne se faisait majoritairement par camions. La bascule vers les *small boats* s'est opérée aux alentours de 2017 ou 2018.

De nombreuses nationalités sont intéressées par le passage vers la Grande-Bretagne, au premier rang desquelles des communautés irako-kurdes, mais aussi des Afghans, des Vietnamiens, des personnes issues de la Corne de l'Afrique – Érythréens et Soudanais – et quelques Iraniens. Les Albanais sont moins présents qu'à une époque. Ce phénomène existe depuis au moins vingt-cinq ans et fluctue au fil du temps, et la police aux frontières s'y investit sous ses différentes composantes. Les *small boats* et les *taxi boats* n'en sont que l'ultime avatar.

Les services départementaux de police aux frontières du Pas-de-Calais et du Nord sont largement dotés, puisqu'ils comptent chacun plus de 500 policiers de la PAF – ce qui n'est pas le cas dans tous les départements. Dans les Cévennes, par exemple, le directeur départemental de la police nationale ne dispose que d'effectifs judiciaires et de sécurité publique. En revanche, les départements les plus sensibles, comme le Nord et ceux situés à la frontière franco-italienne ou franco-espagnole ou accueillant des aéroports internationaux, disposent d'unités et d'effectifs spécifiques de police aux frontières.

L'ensemble de la filière PAF représente 12 000 à 13 000 personnels, dont 644 dans le Pas-de-Calais et 513 dans le Nord, à rapporter aux effectifs globaux de police nationale d'environ 140 000 personnes.

Les effectifs de police aux frontières exercent la mission générale de contrôle des frontières physiques – la frontière portuaire à Dunkerque, les frontières de l'Eurostar à Calais-Fréthun et l'aéroport de Lille-Lesquin. Il s'agit d'effectifs spécialisés, comme l'antenne Oltim, d'effectifs de police générale qui font du terrain et de l'interpellation lors de contrôles dans les camps, et de ceux qui gardent les CRA de Calais et de Lille – de même que celui de Dunkerque à compter de l'année prochaine. Ils sont dédiés aux missions de police aux frontières et travaillent en complémentarité avec de nombreux autres. De fait, le dispositif LIC Manche-Mer du Nord est considérable. Outre les cinq unités de forces mobiles présentes en quasi-permanence, les gendarmes assurent une partie de la lutte contre les départs de *small boats* dans leur zone de compétence, et certains effectifs de sécurité publique sont également mis à contribution.

S'agissant de la police, les effectifs bruts n'ont pas beaucoup de sens dans la mesure où ils travaillent de façon cyclique. En l'occurrence, les effectifs effectivement présents en permanence dans le cadre du dispositif LIC Manche-Mer du Nord oscillent entre 800 et

900 personnes, état-major compris. Ils travaillent à identifier des personnes, à effectuer des contrôles dans l'arrière-pays, à protéger les plages, à enquêter sur les filières, à assurer de la surveillance aérienne, à surveiller des caméras dans les états-majors ou encore à effectuer des analyses. Ce dispositif de près de 1 000 policiers est d'autant moins négligeable que la présence d'un policier sur le terrain vingt-quatre heures sur vingt-quatre coûte en moyenne entre quatre et cinq policiers. Ainsi, il faut 500 policiers pour en avoir 100 en permanence dans un CRA. C'est la raison pour laquelle les missions de police sont assez coûteuses.

Nous déployons aussi des moyens matériels, comme des véhicules spéciaux terrestres de type 4x4 pour nous déplacer dans des environnements inhabituels. Nous effectuons une surveillance aérienne permanente, de jour et de nuit, au travers de deux marchés. L'objectif est de détecter, le long d'un littoral de près de 150 kilomètres, la présence de personnes qui déploient un bateau, sautent dedans et partent – et ce, dans un délai d'intervention relativement court et en amont, car une fois que les personnes s'éloignent du bord, le dispositif policier n'est plus opérant. Cela explique pourquoi cette mission est compliquée, ne réussit pas toujours et est assez coûteuse en effectifs.

Dans le cadre des accords de Sandhurst, ce dispositif est en partie financé par le Royaume-Uni. C'est le cas d'une partie des coûts de masse salariale et des frais afférents, dont certains coûts bâtimentaires, comme la construction du CRA de Dunkerque, des coûts de matériels, comme ceux des marchés de surveillance aérienne, mais aussi le coût des réserves de la police nationale et de la gendarmerie. Ces trois dernières années, le Royaume-Uni a payé environ 560 millions et nous sommes en cours de négociation – laquelle s'avère difficile – pour un prochain triennal qui porterait entre 700 et 800 millions afin d'améliorer le dispositif. L'un des points de négociation concerne l'hébergement des forces mobiles, dont le coût est actuellement pris en charge par la France.

Avec le Royaume-Uni, nous menons également des actions de coopération permanentes. Même si elles semblent nouvelles, elles existaient déjà il y a plus d'une dizaine d'années. Il s'agit notamment de coopération en matière de renseignement criminel. Auparavant bilatérale, elle s'effectue depuis sept ou huit ans dans le cadre d'une unité commune, l'URO – unité de renseignement opérationnelle. L'objectif est d'échanger des renseignements opérationnels pour entraver les organisations qui se livrent à la facilitation de l'immigration irrégulière et aux passages. Comme dans toutes les coopérations internationales policières, c'est assez complexe dans la mesure où nous n'avons ni les mêmes systèmes judiciaires ni les mêmes organisations policières. En Angleterre, par exemple, les policiers n'ont pas le droit de brancher une ligne téléphonique pour effectuer des écoutes dans le cadre d'une enquête judiciaire – ce qui est autorisé en France. À l'inverse, dans certains cas, les policiers anglais peuvent lancer des mandats d'interpellation plus rapidement que nous.

Aussi devons-nous synchroniser en permanence nos actions, pour travailler à la fois sur les parties françaises ou européennes des organisations criminelles et sur les parties britanniques. De nombreux financiers ou compensateurs financiers, notamment, résident en Angleterre. La plupart du temps, les personnes qui veulent aller en Grande-Bretagne commencent à verser une partie de l'argent de leur passage à un garant financier dans leur pays d'origine, lequel informe ses partenaires dans d'autres pays qu'il convient de débloquer des sommes et de les compenser auprès de garants. Ce système s'apparente à celui des lettres de change au Moyen Âge. Les montants peuvent être élevés, puisqu'ils peuvent s'échelonner de 4 000 euros à 30 000 euros. La plupart du temps, l'argent est récupéré par les financiers présents en Grande-Bretagne, parfois à travers l'activité des personnes qu'ils ont réussi à faire venir sur le territoire britannique et qui travaillent pour payer le solde de ce qu'ils doivent à l'organisation criminelle.

Cette coopération avec le Royaume-Uni se fait pour l'essentiel avec la *National Crime Agency*, qui est plus ou moins l'équivalent de la police judiciaire. Son activité concerne pour moitié le renseignement et pour moitié la police judiciaire, les enquêtes étant plutôt conduites par un service local de police. Au-delà de la coopération, nous devons donc trouver un service de terrain, lequel gère ses propres priorités, ce qui complique parfois la situation.

Frontex participe également à cette mission, en tant qu'agence chargée des frontières extérieures. Certes, il est ici question de sorties du territoire européen et non d'entrées, mais le contrôle des frontières extérieures de l'Europe relève de nos obligations. Frontex met essentiellement à notre disposition des gardes-frontières, ce qui nous permet d'affecter de la ressource policière française à d'autres missions. Les agents Frontex sont pleinement habilités à opérer du contrôle aux points de passages frontaliers de l'Europe, qu'ils soient ferroviaires ou aéroportuaires.

Lors de la visite du directeur exécutif de Frontex, la France a formulé une demande inhabituelle portant sur 300 agents pour renforcer le dispositif. Il s'agirait à la fois d'agents de terrain pour contrer les départs sur les plages et de débriefeurs, lesquels s'entretiennent hors contexte judiciaire avec les personnes que nous empêchons de partir, en vue de collecter des renseignements sur les filières d'immigration irrégulière.

J'ai déjà évoqué l'activité de l'Oltim et de ses antennes. L'objectif est de judiciariser les interpellations de passeurs dans le Nord et de démanteler les organisations criminelles à destination de la Grande-Bretagne. L'activité varie selon les années, mais nous en démantelons en moyenne entre trente et quarante par an, chaque organisation criminelle représentant entre dix et vingt cibles interpellées. Ce travail est relativement long et complexe. S'il n'est pas difficile d'identifier certains passeurs, la plupart étant irako-kurdes, il est plus compliqué d'identifier le *back office* des filières, car les passeurs ont une « durée de vie au travail » relativement courte et repartent en Irak dès qu'ils perçoivent leur argent. Or il est intéressant d'identifier et de neutraliser les organisations qui acheminent les bateaux.

À l'origine, les moteurs et les bateaux étaient achetés en France. Mais, dans la mesure où les fournisseurs peuvent se faire arrêter avec le reste de la filière, ils n'en vendent plus et tout passe par d'autres pays européens. Les moteurs sont commandés en Chine et acheminés, pour l'essentiel, en Allemagne. Là encore, nous sommes parfois confrontés à des difficultés liées au non-alignement des législations entre les pays. En France, par exemple, quelqu'un qui fait venir des bateaux gonflables et des moteurs pour les vendre à des passeurs peut être embarqué dans l'association de malfaiteurs ou dans la bande organisée. En Allemagne, en revanche, le simple fait de commander des moteurs et de faire venir des bateaux n'est pas passible de poursuites. Nous peinons donc à obtenir de nos partenaires qu'ils enquêtent sur les flux que nous avons identifiés. Ce sont des détails techniques, mais il reste à aligner certaines législations européennes, notamment en matière pénale. L'infraction d'aide à l'entrée au séjour en bande organisée existe en Allemagne et dans les autres pays, mais la décomposition de l'infraction n'est pas toujours identiquement poursuivie, ce qui peut compliquer notre action. Notre volonté serait de faire neutraliser les fournisseurs de logistique en amont et dans le cadre de la coopération européenne, car sans eux, il n'y aura plus de passage par *small boats*.

Plusieurs de nos activités sont liées aux départs en bateau, étant précisé que la PAF n'intervient ni pour le secours en mer ni pour les interpellations en mer, qui sont confiés à la gendarmerie maritime. Le questionnaire que vous m'avez transmis comporte plusieurs questions à ce sujet. Je ne les élude pas, mais les affaires maritimes ne sont pas les nôtres. En revanche, une fois que les interceptions sont effectuées, nous traitons toutes les parties judiciaires – garde à vue, mise en cause des passeurs et des pilotes des bateaux, identification des migrants et des clients.

Vous me demandez aussi si nos relations avec le Royaume-Uni ont changé depuis le Brexit. En l'occurrence, il n'y a pas eu de grand changement dans ce domaine, sinon en matière de contrôle aux frontières, dans la mesure où la Grande-Bretagne n'a jamais été dans Schengen et où la frontière franco-britannique a toujours été une frontière extérieure pour nous.

M. le président Sébastien Huyghe. Les effectifs impressionnants et les moyens dont dispose la PAF sont-ils adaptés à la pression migratoire observée dans le Nord ?

Les agents affectés dans le Calaisais sont-ils spécifiquement formés aux enjeux particuliers de ce territoire ?

Vous avez montré que les passeurs ont fait évoluer leur mode opératoire, avec les *small boats* et les *taxi boats*. Avez-vous observé de nouvelles modalités au cours des derniers mois ?

Dans quelle mesure les dispositifs actuels permettent-ils de remonter les filières dans d'autres pays, en dépit des difficultés liées aux différences de législation ? La coopération avec l'Irak n'est sans doute pas simple, mais avez-vous les moyens d'investiguer jusque-là ?

Enfin, attendez-vous des avancées de la renégociation des accords de Sandhurst qui, depuis le Brexit, pourrait se tenir entre l'Union européenne – et non plus la France – et le Royaume-Uni ? Je pense notamment au renforcement de l'intervention de Frontex, même si cette agence intervient déjà.

M. Julien Gentile. Un effectif de police peut toujours être plus nombreux, mais la mission est déjà coûteuse et il convient d'assurer un équilibre avec les autres missions de la police nationale. De nombreuses grandes villes de la zone Nord ont besoin de leur police et nous ne travaillons pas à fonds perdus.

Je ne suis pas responsable de l'arbitrage des volumes d'effectifs affectés à telle ou telle mission de police nationale, lequel relève du directeur général en lien avec le ministre de l'intérieur. En tout état de cause, l'effectif est déjà très significatif et à la hauteur de cette mission difficile. Si l'on y affectait 10 000 ou 15 000 policiers supplémentaires, on pourrait espérer qu'elle soit plus efficace. Mais elle coûterait 10 000 ou 15 000 policiers de plus. Or nous avons d'autres missions et d'autres frontières à tenir, y compris en entrée. Une balance est effectuée en permanence entre les effectifs affectés à la LIC Nord, aux aéroports – qui représentent des coûts considérables en effectifs – et aux frontières franco-italienne et franco-espagnole. Quoi qu'il en soit, l'effort consenti est réel. Nous ne sommes pas placés en situation de faiblesse.

M. le président Sébastien Huyghe. Que représente la part de 560 millions financée par le Royaume-Uni ces trois dernières années dans le coût global du dispositif des accords de Sandhurst ? D'aucuns ont évoqué 60 %.

M. Julien Gentile. Elle doit représenter la moitié du coût réel, à grosse maille. La France continue de payer une part importante du dispositif, comme elle le fait depuis des années. Hors contexte Sandhurst, nous avons intégralement payé les efforts fournis.

J'en viens à votre question relative à la formation. Tous les personnels de la PAF sont spécifiquement formés au contrôle aux frontières et aux procédures spécifiques en matière administrative, de traitement des étrangers en situation irrégulière, d'investigation spécialisée ou de surveillance aérienne. Ce n'est pas le cas des autres effectifs, plus généralistes, qui leur viennent en appui et assurent des missions de sécurité ou de présence, toujours sous le pilotage

de la PAF. Ainsi, il ne sera pas demandé aux effectifs de CRS positionnés sur le terrain de procéder à l'interpellation d'un pilote de bateau ou de piloter un drone.

La première grande évolution concernant les modes opératoires a été le passage par camion, qui est ensuite devenu le plus répandu. La grande majorité des filières ouvraient des camions et les chargeaient de migrants. Mais le taux d'échec était relativement élevé et s'est accru avec l'amélioration des niveaux de fouille et des détections, ce qui a poussé les structures criminelles à chercher d'autres modes opératoires, en l'occurrence les bateaux. Le mode opératoire maritime est désormais majoritaire. Si un taux d'échec existe au départ, il est moindre une fois que le bateau est parti. En outre, si vous êtes découvert dans un point de passage frontière, dans un port ou à l'occasion d'une fouille, vous êtes immédiatement renvoyé. En revanche, une fois que vous posez le pied sur le territoire britannique, vous pouvez y rester si vous faites profil bas, puisque la carte d'identité n'existe pas dans ce pays. C'est d'ailleurs l'un des motifs d'attractivité du Royaume-Uni, outre la présence de communautés anglophones résidentes.

Le mode opératoire des bateaux a lui-même progressivement évolué avec le phénomène des *taxi boats*, qui consiste à faire partir les bateaux à vide pour limiter le temps de contact sur la plage – en évitant notamment de perdre du temps à gonfler le bateau. C'est la raison pour laquelle la préfecture du Nord et la gendarmerie maritime ont décidé d'instaurer des dispositifs d'interception des *taxi boats* en amont du chargement.

Le mode opératoire par camion demeure et il n'est pas impossible qu'il reprenne de l'ampleur. Par nature, les organisations criminelles s'adaptent. Elles le feront tant qu'il y aura de la clientèle et de l'argent à gagner. L'objectif de la lutte est donc d'empêcher les faits de se commettre en visant les moyens logistiques, mais aussi de casser le modèle économique.

Nous avons de nombreux moyens à disposition pour enquêter sur les filières. La France a l'une des meilleures législations en Europe en matière d'investigation. Si le caractère de bande organisée est établi, nous avons accès aux écoutes dès l'enquête préliminaire et, dès lors qu'un magistrat nous y autorise – ce qui est le plus souvent le cas –, à tous les moyens techniques de surveillance traditionnels. Ces techniques spéciales sont accessibles à la fois en enquête judiciaire et en enquête de renseignement, dans la mesure où l'Oltim et son réseau relèvent des services de renseignement du deuxième cercle.

Nous collectons des informations grâce à des sources humaines ou techniques, ou encore dans le cadre de nos échanges internationaux, puis nous vérifions qu'elles sont crédibles et judiciairement exploitables sur le territoire national. Nous conduisons ensuite nos enquêtes avec les moyens techniques que j'ai évoqués et avec des surveillances physiques de terrain. Nous y parvenons relativement bien. Ce travail spécialisé et compliqué requiert de l'investissement et de nombreuses heures, mais nous sommes bien outillés. En Espagne, par exemple, une perquisition nécessite la présence d'un magistrat pour chaque point d'interpellation, ce qui rend les opérations plus compliquées à monter. En France, en revanche, les officiers de police judiciaire peuvent opérer une perquisition. J'ai toujours considéré que nous étions chanceux d'avoir des moyens de travail développés, même si la procédure pénale est toujours lourde et compliquée.

Nous essayons de travailler au maximum en amont, en coopération avec les autres pays. La coopération européenne a été grandement facilitée par la réglementation et a beaucoup progressé depuis dix ou quinze ans. Ainsi, dans le cadre d'une équipe commune d'enquête, les preuves récoltées dans un pays sont valables dans la procédure des autres pays concernés. En revanche, la coopération avec les pays sources dépend de l'état des relations diplomatiques du moment, mais aussi de la situation politique intérieure du pays, et peut s'avérer compliquée. Après la tentative de coup d'État güleniste en Turquie et le nettoyage de l'administration par l'État, par exemple, nous avons perdu toutes nos relations dans ce pays

durant des années. Nous avons également de bonnes relations avec certains pays africains, notamment le Niger, que nous avons perdues. Le travail avec les pays sources est un investissement de tous les jours et de long terme. Il est essentiel, car le meilleur travail d'entrave des filières s'effectue dans les pays d'origine. En somme, nous évoluons dans un environnement complexe, semblable à celui de la lutte contre les stupéfiants.

Vous me demandez si la frontière franco-britannique pourrait devenir une frontière Union européenne-Royaume-Uni. Je n'ai pas de compétences en matière diplomatique, mais j'observe que nous essayons de mobiliser les autres pays européens. Certes, cette question est circonstancielle française, puisque nous avons le point de passage le plus étroit vers la Grande-Bretagne. Mais elle commence à devenir belge, puisque nous avons récemment interpellé un *small boat* parti de Belgique et qui ramassait sur les côtes françaises.

À cet égard, nous sommes favorables à une politique de l'ensemble des pays européens avec le Royaume-Uni, à l'instar de l'expérimentation dans le cadre de l'accord « un pour un » qui s'applique toutes les semaines depuis octobre. L'intérêt de ce dispositif est qu'il ouvre une voie légale d'entrée vers le territoire national britannique, ce qui permet à cette dernière d'opérer un tri, et qu'il a vocation à dissuader les personnes qui tentent de passer. Les volumes sont encore faibles et le dispositif ne s'est pas autant développé que ce qu'attendait le Royaume-Uni, qui souhaite prolonger l'expérimentation au-delà de juin. Cette discussion est en cours, parallèlement aux négociations de Sandhurst – même si les deux accords ne sont pas formellement liés. Aucun pays européen ne s'est véritablement saisi de la question complexe des arrivées par cette frontière, dont personne ne veut prendre la responsabilité. Souvent, les pays confrontés à ces difficultés – c'est aussi le cas de l'Espagne et de l'Italie, par exemple – doivent les affronter seuls.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez indiqué démanteler trente à quarante organisations criminelles par an. Qu'appellez-vous « organisation criminelle » ? Un démantèlement concerne-t-il l'ensemble du spectre ? Quelle est la part du bas du spectre et quelle est celle du haut du spectre ?

M. Julien Gentile. Nous parlons de véritables structures criminelles, pas de quelques passeurs occasionnels. Nous décidons d'effectuer un démantèlement lorsque nous savons que nous ne pourrions pas aller plus loin. Chaque affaire est spécifique, mais en général, nous interpellons les passeurs, les financiers, les organisateurs, les achemineurs et, le cas échéant, les logeurs. La quarantaine de démantèlements que j'évoquais concerne des filières complètes, avec l'interpellation de plusieurs acteurs – quinze ou vingt, par exemple – de différents niveaux. Selon les cas, une enquête peut durer six mois si nous avons de la chance, sinon jusqu'à plusieurs années. La difficulté du dispositif consiste à mener plusieurs enquêtes en parallèle. Il arrive que des filières disparaissent en cours d'enquête. Le traitement de chaque affaire est artisanal.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué la possibilité que 300 personnels de Frontex rejoignent les effectifs déployés dans le Nord-Pas-de-Calais. Est-ce une réponse à la pression exercée par le Royaume-Uni dans le cadre de la renégociation des accords de Sandhurst, qu'il semble vouloir conditionner à un certain seuil d'interceptions ?

M. Julien Gentile. Cette demande relève d'une décision politique, dont j'ignore la motivation. Il faudrait poser la question au cabinet du ministre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces 300 personnels supplémentaires auraient-ils pour objectif prioritaire de contribuer à l'empêchement au départ et à la lutte contre l'immigration irrégulière ?

M. Julien Gentile. C'est ce qui est prévu. Ils seraient pour l'essentiel positionnés sur le terrain, à proximité des plages, même si une petite partie serait affectée au débriefing.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Cela déséquilibrerait davantage le rapport entre la part de moyens humains déployés pour la lutte contre l'immigration irrégulière et celle des moyens très limités dédiés au volet humanitaire.

M. Julien Gentile. C'est vous qui le dites. Je n'ai pas d'opinion en la matière et je ne connais pas l'équilibre entre ces deux parts. L'empêchement au départ n'est pas une mission humanitaire, même s'il s'agit d'empêcher les gens de partir et de prendre des risques. Savoir si ces personnels supplémentaires déséquibleraient les missions de police ou les missions humanitaires est une question d'appréciation subjective. L'empêchement au départ relève de la protection des vies.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La politique du « zéro point de fixation » prévoit le démantèlement systématique des camps, que d'autres appellent lieux de vie. Quelle est la doctrine officielle en la matière ? Existe-t-il un texte fondateur, une circulaire ou un ordre de service formalisant cette stratégie ?

M. Julien Gentile. Ce n'est certainement pas une directive nationale, car l'élaboration des politiques de terrain ne fait pas partie de nos missions d'administration centrale. Les mises à l'abri ou les démantèlements de camps sont décidés par la préfecture du Nord ou par la préfecture de zone.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous participez aux démantèlements de camps.

M. Julien Gentile. Les effectifs de la PAF à disposition des préfets dans le Nord et dans le Pas-de-Calais opèrent les politiques décidées par ces derniers, mais la direction nationale de la police aux frontières ne pilote pas ces opérations de terrain.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. À combien d'opérations d'expulsion les effectifs de la PAF ont-ils participé dans ces deux départements en 2025 ?

M. Julien Gentile. Je vous transmettrai ce chiffre, que je demanderai à la zone Nord.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Des réservistes de la PAF sont-ils mobilisés pour ces opérations ?

M. Julien Gentile. Les réservistes sont employables par les services de police, qui peuvent choisir de les affecter ou non à ce type de mission. Il faudrait poser la question à la zone Nord, car je n'ai pas l'ordre de mission de chacun pour chaque opération.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez indiqué que les effectifs de la PAF peuvent procéder à des interpellations sur les plages, mais n'interviennent pas en mer. Est-ce à dire qu'à partir du moment où il y a de l'eau, ils n'interviennent jamais ?

M. Julien Gentile. Qu'entendez-vous par « à partir du moment où il y a de l'eau » ? Parlez-vous d'un ou plusieurs centimètres d'eau ? J'imagine que les effectifs interviennent tant qu'ils jugent qu'ils sont en mesure d'empêcher le départ d'un bateau sans faire prendre de risque aux personnes qui s'y trouvent. La décision revient à l'effectif de terrain, qui apprécie sa capacité d'intervention en fonction du profil de la plage, de l'état de la mer et du chargement du bateau. Tout dépend aussi du volume de l'effectif. Si vous êtes seul ou à deux pour interpellier un bateau avec une cinquantaine de personnes, j'imagine que vous êtes rapidement hors de capacité

d'intervenir. Il n'y a pas de réponse absolue à votre question. Les services qui travaillent dans le Nord ont l'habitude de ces situations et pourront vous préciser leur doctrine et leurs pratiques d'intervention. Par nature, une opération de terrain est spécifique à chaque intervention.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Savez-vous où en est la procédure d'enquête relative au décès de Jumaa al-Hasan lors d'une intervention policière à Gravelines en mars 2024 ?

M. Julien Gentile. Non. Seul le service d'investigation chargé de l'enquête peut vous répondre. Nous n'effectuons pas le suivi de chaque enquête judiciaire concernant des personnels de police.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quelles sont les modalités de travail et de communication entre votre direction et Frontex ? Des évolutions seraient-elles à prévoir si l'arrivée de 300 effectifs supplémentaires était confirmée ?

J'ai les mêmes questions concernant la coopération avec la *Border Force* britannique.

M. Julien Gentile. Nous entretenons des relations d'administration centrale à administration centrale. Nous sommes le point de contact officiel entre Frontex et la France s'agissant des demandes d'effectifs ou de moyens, du suivi des conditions d'emploi ou encore de la transmission d'éléments statistiques. Nous n'intervenons qu'en support technique au conseil d'administration de Frontex, où siège la direction générale des étrangers en France, qui est une direction administrative du ministère de l'intérieur.

Une demande de 300 agents supplémentaires est plutôt exceptionnelle. Elle a été adressée au directeur opérationnel de Frontex par le ministère de l'intérieur. S'agissant de la doctrine d'emploi, Frontex impose la manière dont ses agents sont employés et les missions pour lesquelles ils interviennent, uniquement en appui des dispositifs nationaux. Il ne devrait donc pas y avoir de changement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Les agents de la PAF qui interviennent sur les plages ont-ils pour mission de détruire les *small boats* avant leur départ ?

M. Julien Gentile. Je ne pense pas, mais il faudra demander à la zone Nord. En règle générale, les *small boats* sont saisis et mis sous scellé, puisqu'ils constituent les moyens d'une infraction. Ils ont ensuite vocation à être détruits sur décision de justice.

M. Marc de Fleurian (RN). Avez-vous constaté une évolution de vos conditions de service depuis la mise en place de la direction départementale (DDPN) et interdépartementale (DIPN) de la police nationale ? La fiabilisation du transfert des dossiers fait-elle prendre du retard ou permet-elle d'accélérer les délais, par exemple ?

M. Julien Gentile. Vous me demandez de dresser le bilan de la réforme de la police nationale... Ce n'est pas l'objet de cette audition, mais je peux vous répondre de façon globale. Le principal changement, nous concernant, vient du fait que nos quatre filières – renseignement, police de sécurité publique, police judiciaire et police aux frontières – qui étaient en silos avec des chefs départementaux distincts ont désormais un chef commun. Par ailleurs, alors que nous avions une compétence territoriale là où nous n'étions pas présents physiquement, le fait que nos services départementaux deviennent interdépartementaux a entraîné quelques changements de procédure.

Dans le Nord-Pas-de-Calais, comme dans les départements dans lesquels nous sommes très présents, il n'y a pas eu beaucoup de changement, car nous avons maintenu des moyens significatifs et le chef du service interdépartemental de la police aux frontières (SIPAF) conserve un poids important, même s'il n'est plus directeur départemental de la PAF du Pas-de-Calais. Nous conservons une structure d'état-major et une logistique propres, tandis que dans les plus petits départements, elles ont été mutualisées.

Quant à la direction nationale, nous avons un lien hiérarchique direct avec les effectifs présents sur le terrain dans le Nord, à qui nous donnions leurs instructions. Nous étions les chefs de la police aux frontières du Nord et le directeur central de la PAF était le chef du directeur départemental du Pas-de-Calais. Mais, depuis la réforme, ce n'est plus le cas. Cela explique que vous puissiez avoir le sentiment que je ne veux pas répondre à certaines questions, mais je ne peux simplement pas y répondre. Désormais, le directeur départemental de la police nationale est le chef opérationnel de ces effectifs, sous l'autorité des préfets. La grande transformation est celle-là. Outre les services directement placés sous sa hiérarchie, notre direction nationale est chargée des éléments de doctrine et des relations internationales. Elle n'a plus la hiérarchie directe avec les services de terrain.

Mme Stella Dupont (NI). Vous avez indiqué que le Royaume-Uni souhaitait étendre le dispositif de l'accord « un pour un », considérant qu'il avait vocation à décourager les traversées. En constatez-vous l'effet sur les candidats à la traversée ?

Par ailleurs, l'État a-t-il engagé des démarches pour viser un meilleur alignement des législations européennes et renforcer la lutte coordonnée contre ce trafic d'êtres humains ?

Enfin, les agents de la PAF sont-ils tous volontaires ? Comment les affectations sont-elles décidées, pour cette mission spécifique à certains territoires et qui peut s'avérer humainement éprouvante ?

M. Julien Gentile. L'accord « un pour un » ne s'est jamais déployé avec l'ampleur voulue par les Britanniques. Alors qu'ils visaient un volume d'échange de 200 personnes par semaine, la moyenne hebdomadaire est plutôt de vingt-cinq. Certes, on observe une baisse des départs en *small boats*, mais je ne suis pas certain que ce soit l'effet de ces échanges. La variation du nombre de départs est plutôt liée au contexte international et à la moindre pression en entrée à la frontière franco-italienne, même si les liens de causalité sont difficiles à établir. Les personnes qui arrivent en France ne connaissent pas toujours l'existence de cet accord. En outre, j'ai observé d'expérience que la détermination des personnes qui veulent partir est élevée, ce qui explique le niveau de risques qu'elles ont déjà pris et qu'elles prendront pour traverser la Manche. C'était déjà le cas avec les passages par camion. Les nombreuses interceptions n'ont jamais dissuadé personne.

S'agissant des démarches internationales pour lisser les différences entre les législations, il n'est pas de ma compétence de m'occuper des accords internationaux. Cela étant, un travail permanent est conduit par l'agence Europol, qui dispose d'un centre interne dédié à la lutte contre les réseaux criminels de trafic de migrants. Les pays échangent au travers de cet espace de coopération. Quant aux travaux d'alignement des réglementations ou des législations internes, ils relèvent des missions de l'Europe. Des chantiers sont ouverts, mais ils avancent lentement et peuvent être rendus compliqués par l'existence de législations différentes au sein des États fédéraux. Travailler avec les Allemands ou avec les Espagnols est ainsi assez différent. Il est plus facile de réfléchir à la répartition des rôles avec un État centralisé qu'avec une structure fédérale et des *Länder*. Mais ce sont des questions de politique internationale qui ne relèvent pas de l'administration que je dirige.

Enfin, les effectifs ne sont pas affectés de force dans la mesure où, contrairement à l'armée, les personnels de police sont des civils. Ils peuvent être affectés à leur sortie d'école à un poste qu'ils n'ont pas demandé, par exemple dans un CRA, mais ils ne sont pas obligés d'y rester. Tous les métiers de la police ont leurs contraintes. Le travail à la PAF n'est pas particulièrement facile, mais il n'est pas si horrible que cela non plus.

M. Philippe Fait (HOR). Conformément au « principe du burger », qui veut que lorsqu'on appuie dessus, tout déborde sur les côtés, les multiples déploiements à Calais incitent les passeurs à trouver des solutions lointaines. La Côte d'Opale est donc elle aussi touchée.

Quel est votre niveau d'échanges avec vos homologues européens, notamment italiens ? Comment avoir une connaissance fine des réseaux de passeurs, par exemple la filière albanaise ?

M. Julien Gentile. Il existe deux niveaux de coopération internationale, que nous articulons le plus souvent.

La coopération multilatérale s'effectue au travers des agences européennes Europol et Eurojust, dans le cadre de groupes de travail thématiques – comme celui sur les mouvements dits secondaires, c'est-à-dire internes à l'Europe – et avec la mise à disposition de moyens financiers et de dispositifs techniques. Cette coopération institutionnelle est importante, mais assez lente et consommatrice de temps. En contrepartie, elle nous apporte de l'argent. En effet, lorsque nous créons un dispositif commun, la Commission européenne y alloue des crédits.

Nous développons aussi une coopération bilatérale, laquelle est plutôt de nature opérationnelle. Nous identifions, dans tel ou tel pays, un point de contact opérationnel intéressé par nos affaires, à qui nous demandons des informations très concrètes, par exemple des informations sur un numéro de téléphone. Cette coopération quotidienne peut s'avérer très efficace, mais dépend largement de nos interlocuteurs et peut varier dans le temps.

Mme Gabrielle Cathala (LFI-NFP). Un article de Politico indique qu'une partie des fonds franco-britanniques a été utilisée pour équiper la police qui surveille la frontière franco-italienne, située à plus de 900 kilomètres. La direction de la PAF des Alpes-Maritimes a ainsi pu acheter huit voitures, des imprimantes et quatre drones. Pouvez-vous nous éclairer sur ce point ?

Par ailleurs, suivez-vous les signalements et recommandations de la contrôleuse générale des lieux de privation de liberté (CGLPL) ? Dans son rapport sur la PAF de Montgenèvre, rendu public le 31 juillet 2025, elle relève des violations graves et systématiques des droits fondamentaux des personnes privées de liberté dans ce poste de police aux frontières. Elle constate notamment des défaillances dans l'application du droit à demander l'asile, un accès insuffisant à l'eau, à la nourriture, à l'hygiène et aux sanitaires, ou encore l'enfermement de mineurs, y compris non accompagnés.

M. Julien Gentile. Les accords du Touquet mènent à tout, puisque nous voilà à Montgenèvre !

Pour ce qui est de l'utilisation des fonds Sandhurst à la frontière franco-italienne, je l'apprends comme vous par Politico. S'il s'agit d'un détournement, il y aura une enquête. Cette situation me paraît toutefois étonnante, d'autant que l'usage de ces crédits est entièrement suivi par le ministère de l'intérieur.

Je vais vous répondre concernant la frontière de Montgenèvre, même si ce n'est pas le sujet de cette audition. Nous avons pris note des recommandations de la CGLPL, à qui nous avons répondu. Ce site est compliqué à gérer. En effet, il est très isolé et ce point de passage connaît une pression migratoire non négligeable. Nous éprouvons des difficultés à retenir les personnes bloquées à la frontière avant de les remettre aux autorités italiennes, et les installations ne sont pas optimales compte tenu de ce délai parfois long. La préfecture locale a engagé des démarches pour améliorer le dispositif afin de faire face à cette pression migratoire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai des demandes de précisions, car j'ai le sentiment que vous ne souhaitez pas répondre à une partie de mes questions.

M. Julien Gentile. Je ne suis ni ministre de l'intérieur ni préfet du Nord. Vous avez une vision un peu large des compétences qui sont les miennes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En tant qu'inspecteur général des services actifs de la police nationale et directeur national adjoint de la police aux frontières, je pense que vous pouvez nous répondre concernant le cadre d'intervention de vos effectifs. Une de mes questions concerne le cadre d'intervention sur les plages, quand une embarcation est mise à l'eau. Empêche-t-il d'intervenir ou laisse-t-il une marge d'appréciation individuelle ? En mer, il peut y avoir des rochers ou des bancs de sable, y compris à proximité de la plage.

M. Julien Gentile. Je vous ai déjà répondu. Le cadre de l'intervention est la cessation d'une infraction en flagrant délit – en l'occurrence, un franchissement illégal de frontière et, le plus souvent, un trafic de migrants. Par ailleurs, il est patent que le fait de charger des personnes sur des bateaux de fortune et de les envoyer en pleine mer leur fait courir un risque vital.

Comme tous les fonctionnaires de police, les effectifs de la PAF ont pour mission de gérer la cessation de l'infraction et de s'assurer, autant que faire se peut, de la protection des vies humaines menacées par les personnes qui cherchent à faire partir les bateaux.

Quand vous êtes à pied et qu'un bateau est en train d'être mis à la mer, vous pouvez physiquement l'empêcher de partir jusqu'à une certaine limite. Ce n'est pas un problème juridique et cela ne se définit pas par une note de service. C'est une question d'appréciation en matière d'intervention, comme je l'ai dit : on peut, ou pas, faire cesser une infraction juridique. De la même façon, pour les policiers dans la rue, la décision d'intervenir pour faire cesser un vol à main armée dans une banque dépendra du nombre de braqueurs et des armes dont ils disposent. C'est une question de gestion du risque.

Dans certains cas, s'ils peuvent empêcher un bateau de partir sans prise de risque exagérée, les effectifs de la PAF interviennent même en ayant de l'eau jusqu'aux genoux. Mais si le bateau risque de se renverser, ils n'interviennent pas. Par ailleurs, nous intervenons en piétons, pas en mer. Nous ne prenons pas un deuxième bateau pour poursuivre le premier et nous n'envoyons pas de plongeurs.

Notre cadre d'intervention est celui du code de procédure pénale.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il existe un droit de la mer, auquel les agents de la PAF ne sont visiblement pas formés en dépit de la marge d'appréciation qui leur est laissée.

M. Julien Gentile. Votre question est ambiguë. Quelle est la règle du droit de la mer qui s'opposerait à la cessation d'une infraction ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La préservation de la vie humaine.

M. Julien Gentile. En l'occurrence, le fait de faire cesser l'infraction préserve aussi les vies humaines.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'espère que vos agents sont formés au fait qu'une intervention sur l'eau n'est pas sans danger et peut conduire des personnes à se retrouver à l'eau, parfois sans gilet de sauvetage. Il y a parfois de jeunes enfants sur ces bateaux. Vous pouvez penser que les personnes ne sont pas en danger lorsqu'il n'y a que 50 centimètres d'eau, mais, à mon sens, cette appréciation peut être faussée si vous n'êtes pas formé aux risques de la mer.

M. Julien Gentile. C'est une controverse sans fin. Nous savons que la situation est dangereuse et il appartient aux policiers qui interviennent d'apprécier les risques. Ils en ont pleinement conscience. Cela fait partie de la difficulté de leur travail. Il n'y a pas de contradiction entre le fait d'empêcher le départ de ces bateaux et le respect des règles.

Je rappelle qu'à l'origine, ce ne sont pas les policiers qui font prendre des risques aux personnes qui se trouvent dans ces bateaux.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci, monsieur le directeur.

*

* *

21. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant M. Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord, M. François-Xavier Lauch, préfet du Pas-de-Calais, M. Benoît de Guibert, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord, M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez, et M. Vincent Lagoguey, préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la région Hauts-de-France (2 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Messieurs, je vous remercie de votre disponibilité pour cette audition devant notre commission. Avant de vous laisser la parole, je me dois de vous rappeler les dispositions de l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires, qui impose aux personnes auditionnées dans le cadre des commissions d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Bertrand Gaume, M. François-Xavier Lauch, M. Benoît de Guibert, M. Olivier Drevon et M. Vincent Lagoguey prêtent serment.)

M. Bertrand Gaume, préfet de la région Hauts-de-France, préfet du Nord. Pour commencer, je souhaite rappeler que, dans le cadre de nos missions de préfets, en tant que garants à la fois de l'ordre public, de la sécurité des personnes et des biens, mais également du respect des principes fondamentaux de notre République, nous nous efforçons d'agir avec humilité tout en veillant au strict respect de la dignité des personnes. Or cette dignité se trouve au cœur de la crise que nous traversons, qui constitue un phénomène d'une extrême complexité, d'abord sur le plan international, puisque les dynamiques migratoires excèdent le cadre d'exercice de nos missions de préfets, ensuite par ses manifestations locales, puisque ce phénomène migratoire se caractérise depuis les années 1990 par une pression à la fois mouvante, constante, récurrente et durable sur les territoires du Nord, du Pas-de-Calais et, dans une moindre mesure, de la Somme. Cette complexité tient également à sa profonde sensibilité humaine car derrière chaque chiffre se dessinent des parcours de vie, des vulnérabilités, des femmes, des hommes et des enfants, et nous sommes absolument déterminés à prendre en compte cette dimension afin de lutter notamment contre les réseaux criminels qui exploitent la misère humaine. Elle se manifeste, enfin, dans la nécessité de garantir la sécurité juridique et fonctionnelle des agents de police et de gendarmerie, qui agissent avec loyauté, honneur et un grand sens du discernement.

C'est donc dans cet équilibre entre humanité et détermination que nous inscrivons notre action, sous l'autorité des instructions des ministres de l'intérieur et des gouvernements successifs. L'humanité s'impose à l'égard des personnes en situation d'émigration, car nul ne quitte son pays d'origine de gaieté de cœur, et celles-ci se trouvent bien souvent dans une situation de grande précarité, victimes de traites et de violences exercées par de véritables esclavagistes. La détermination doit, quant à elle, s'exercer à l'encontre des filières de passeurs qui tirent profit de la misère humaine et contre lesquelles l'ensemble des moyens de l'État doit être mobilisé. Cet équilibre ne relève pas d'une construction théorique, mais se déploie de manière permanente et concrète dans notre action. Il s'inscrit dans la continuité de l'intervention de l'État, indépendamment des alternances politiques, avec la volonté constante de prévenir la reconstitution de campements de grande ampleur, dont nous avons pu mesurer les difficultés de gestion ainsi que l'impasse à laquelle ils conduisent, tandis que la lutte contre les filières de passeurs s'impose avec une absolue nécessité.

L'exigence propre à la situation commande, en préalable, l'établissement d'un état des lieux de la pression migratoire dans la zone Nord, qui se caractérise par son caractère constant et récurrent depuis le milieu des années 1990. Ce phénomène apparaît à cette période, avec notamment l'afflux particulier consécutif à la guerre des Balkans, qui avait conduit à

l'arrivée d'une première population très importante d'Albanais du Kosovo. Or la présence de ce phénomène migratoire sur le littoral de la Côte d'Opale se distingue du champ des traités internationaux liant la France au Royaume-Uni, tels que ceux de Cantorbéry, de Sangatte ou du Touquet, et s'inscrit dans le cadre des accords de Schengen et de la situation du Royaume-Uni au regard de l'Union européenne. Le phénomène, initialement routier et ferroviaire, s'est progressivement déplacé vers un vecteur maritime toujours plus dangereux, sous l'effet du durcissement des mesures de sécurisation des ports et des gares. Il s'agit de ces fameux *small boats*, embarcations de fortune dont la dangerosité s'est encore accrue avec le développement de la pratique des *taxi-boats*, qui consiste à éloigner les embarcations des points de collecte des personnes, puis à tenter de les faire embarquer alors que le bateau est déjà à l'eau.

Après avoir connu une relative stabilité, le nombre de personnes a fortement augmenté entre 2021 et 2023 pour dépasser 41 000 l'an dernier. Si nous observons une inversion de la courbe en ce début d'année, il convient néanmoins de faire preuve d'une grande humilité. Je souhaite insister à la fois sur la difficulté opérationnelle de la situation et sur le danger considérable qu'elle représente pour ces personnes, et je ne peux entamer mon propos sans avoir une pensée pour les deux personnes tragiquement décédées hier, qui viennent s'ajouter aux 117 personnes en situation d'émigration qui avaient déjà péri depuis 2023, et bien davantage encore auparavant. Parallèlement, plus de 6 000 personnes ont été secourues dans le cadre des opérations de *search and rescue* (SAR), qui relèvent de la compétence exclusive du préfet maritime, auquel je tiens à rendre hommage.

Je souhaite également mettre en lumière la logique de rentabilité financière qui sous-tend ces traversées, le prix acquitté par une personne pour rejoindre l'Angleterre étant estimé entre 2 500 et 3 000 euros, de sorte qu'une traversée réussie peut rapporter entre 150 000 et 200 000 euros. À l'instar du trafic de stupéfiants, ceux qui tirent profit de ce trafic d'êtres humains se situent bien loin de nos territoires, ce qui justifie que cette problématique soit abordée avec une détermination équivalente à celle déployée dans la lutte contre le narcotrafic.

Je souhaite ensuite évoquer la montée préoccupante des violences à l'encontre des forces de l'ordre, plus de 700 incidents ayant été recensés au cours des trois dernières années, avec une augmentation significative du nombre d'agents blessés, qui s'établit à 40 en 2021, 57 en 2024 et 58 en 2025, ce qui m'amène à saluer la force et l'engagement des forces de sécurité intérieure, gendarmes et policiers, qui interviennent avec engagement et un grand discernement.

Dans ce panorama global, nous agissons en anticipant, en appliquant les instructions qui nous sont adressées et en procédant au démantèlement régulier des filières ainsi que des campements qui portent atteinte à la dignité humaine. Vingt-cinq filières ont ainsi été démantelées en 2025. Une récente enquête conduite par Europol a permis l'interpellation, à l'échelle européenne, d'une filière structurée selon un schéma désormais classique, reposant sur la fabrication de bateaux pneumatiques en Chine, la constitution de kits transitant le plus souvent par la Turquie, puis leur acheminement au sein de l'Union européenne, notamment par l'Allemagne, avant leur arrivée par voie routière sur le littoral. Ce démantèlement illustre pleinement notre action contre les passeurs, entre 500 et 600 personnes ayant été interpellées dans le cadre de ces mobilisations. En 2025, 148 matériels ont également été saisis, notamment à l'occasion de contrôles approfondis réalisés par les escadrons départementaux de contrôle des flux de la gendarmerie et de la police nationales, dans le cadre d'opérations interzonales conduites avec l'ensemble des préfectures concernées.

J'en viens maintenant à la politique dite de « zéro point de fixation », qui repose sur le constat selon lequel les expériences de Calais et de Grande-Synthe ont abouti à un afflux de

trafiquants ainsi qu'à des situations d'indignité humaine, les associations mandatées n'ayant pas été en mesure d'assurer durablement la gestion de ces installations. À ces campements de fortune, caractérisés par des conditions sanitaires et humaines dégradées, nous préférons évidemment les plus de 13 000 places en centres d'accueil et d'examen des situations (CAES) que l'État finance chaque année. Ces structures permettent en effet de présenter une demande d'asile dans des conditions dignes, de bénéficier de soins, d'un accompagnement social ainsi que d'une aide à l'ouverture de droits pour les personnes souhaitant demeurer en France, les frais de transport des demandeurs d'asile étant, dans ce cadre légal, intégralement pris en charge. Les opérations de démantèlement visent avant tout à empêcher les trafiquants d'exercer leur emprise sur les personnes et se déroulent systématiquement sur décision de l'autorité judiciaire ou en situation de flagrance.

Empêcher les traversées revient avant tout à protéger des vies humaines, comme le drame survenu hier en apporte une nouvelle illustration. Une enquête judiciaire étant en cours, je ne dispose d'aucune information sur les conditions exactes des faits, mais je sais en revanche qu'un *taxi-boat* avait été signalé aux services de la préfecture maritime et que nous avons immédiatement engagé des moyens du service départemental d'incendie et de secours (Sdis) du Nord afin d'intervenir en appui. C'est toutefois au moment de l'embarquement que le drame s'est produit, ces traversées illégales étant, par nature, particulièrement dangereuses. Depuis le début de l'année, les chiffres font apparaître une baisse de 45,4 % des traversées réussies, avec 3 623 personnes contre 6 642 à la même période l'an dernier, tandis que le nombre de bateaux a également diminué, passant de 107 à 53, et que le taux d'échec des départs s'établit à un niveau plus élevé.

J'aborde néanmoins ces données avec humilité, dans la mesure où elles résultent avant tout des conditions météorologiques, mais également du danger auquel les passeurs exposent les personnes. Il convient, à cet égard, de rappeler qu'il n'existe pas de voie légale d'admission au Royaume-Uni. J'observe toutefois que la demande d'asile en France est systématiquement proposée à ces personnes qui, dans leur très grande majorité, la refusent, comme elles l'ont d'ailleurs refusée dans les pays d'entrée dans l'espace Schengen. Il est donc permis de s'interroger sur le fait qu'une demande d'asile acceptée au sein de l'Union européenne leur ouvrirait droit à un titre de séjour et à la possibilité de circuler légalement, cette question revêtant, avant tout, une dimension européenne.

En conclusion, je souhaite évoquer les actions que nous menons afin de protéger les personnes et de respecter leur dignité. Les 1 300 places de mise à l'abri réparties dans le Nord et le Pas-de-Calais ont ainsi permis plus de 30 000 mises à l'abri en 2025, un chiffre en nette progression. Les personnes demeurent libres de rejoindre un CAES comme de le quitter, et nous savons qu'une fenêtre météorologique favorable au départ est annoncée lorsque nous constatons des départs massifs de ces centres, les passeurs, qui disposent des mêmes outils que les marins, étant en mesure d'anticiper ces créneaux. Une part importante des personnes quitte alors les centres, et beaucoup y reviennent ensuite, l'accueil y étant inconditionnel et assorti d'une volonté constante d'accompagnement. Notre souhait serait qu'elles puissent y demeurer, déposer une demande d'asile en France et bénéficier ensuite, dans le cadre des mécanismes européens, des mesures correspondantes, mais nous constatons malgré tout l'existence de campements, qui regroupent actuellement environ 600 personnes dans le Calaisis et 800 dans le Dunkerquois. À la suite d'une récente condamnation prononcée par le tribunal administratif de Lille, nous avons immédiatement mis en œuvre la décision en renforçant l'accès à l'alimentation, à l'eau et à l'hygiène, en installant des sanitaires, en organisant la collecte des déchets et en déployant des maraudes à destination des mineurs non accompagnés (MNA), ainsi qu'un suivi médical et psychologique. Cette situation n'en demeure pas moins

insatisfaisante, dans la mesure où ces actions se déploient au sein de campements inadaptés, à l'instar de ceux de la « jungle » de Calais ou de Grande-Synthe.

Une attention particulière est accordée aux MNA ainsi qu'à l'accès aux soins, notamment à travers la mise en œuvre des permanences d'accès aux soins de santé (Pass). 30 millions d'euros sont consacrés à ces actions humanitaires, un montant appelé à être encore renforcé afin d'assurer l'application stricte de la décision du tribunal administratif de Lille, confirmée en appel par le Conseil d'État le 20 janvier dernier. J'ai, à cet effet, demandé au sous-préfet de Dunkerque d'assurer un suivi vigilant de la mise en œuvre de ces mesures, en concertation avec les associations locales. Ce socle humanitaire constitue sans doute l'un des plus structurés à l'échelle européenne et nous entendons poursuivre notre action dans cet équilibre entre humanité et détermination, sans jamais rien céder sur la lutte contre les trafics ni sur le respect de nos principes. Tel est le sens de notre engagement ainsi que de celui des forces de l'ordre, dont je tiens à saluer la détermination.

M. le président Sébastien Huyghe. Qui prend la parole à votre suite ?

M. Bertrand Gaume. Avec votre permission, monsieur le président, je peux présenter le rôle de chacun.

Pour ma part, le décret de nomination me désigne d'abord comme préfet de la région des Hauts-de-France, ce qui implique les missions habituelles de répartition des moyens budgétaires et de coordination des politiques publiques. Je suis également préfet de la zone de défense et de sécurité Nord, l'une des sept zones de France, chargé de la coordination des forces de sécurité intérieure, de la répartition des forces mobiles et de thématiques particulières comme la coopération transfrontalière avec la Belgique et le Royaume-Uni. Dans cette mission essentielle, je suis assisté par M. Vincent Lagoguey, préfet délégué, qui en assure la gestion au quotidien. Je suis enfin pleinement préfet du Nord, tout comme mon collègue est pleinement préfet du Pas-de-Calais.

M. Benoît de Guibert, préfet maritime de la Manche et de la mer du Nord. Je souhaite vous exposer ici ma vision opérationnelle de terrain, vous présenter la ligne directrice qui guide mon action, celle de sauver des vies en mer, et expliquer de quelle manière le dispositif de secours en mer s'adapte en permanence. Cette capacité d'adaptation a d'ailleurs été récemment relevée par la Défenseure des droits, dans le cadre de la clôture de l'instruction qu'elle avait ouverte à la suite de signalements émanant de l'association Utopia 56.

Le préfet maritime est le représentant en mer du Premier ministre et de l'ensemble des membres du gouvernement. Il est, à ce titre, responsable de l'action de l'État en mer, ce qui confère à ses missions une dimension pleinement interministérielle. Mon domaine de responsabilité débute sur la plage, à la limite des eaux qui varie en fonction des marées. En mer, s'agissant du sauvetage, il n'existe pas de limites territoriales, l'espace maritime étant organisé en zones de responsabilité SRR (*Search and Rescue Region*). Dans la Manche, ces zones sont partagées avec nos homologues britanniques, la limite se situant approximativement à mi-distance. Sous l'autorité du Premier ministre et du secrétaire général de la Mer, je coordonne l'ensemble des moyens relevant de la fonction garde-côtes, qu'il s'agisse de navires ou d'aéronefs, et j'exerce également la tutelle opérationnelle du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) de Gris-Nez.

Le contexte dans lequel s'inscrit mon action est celui d'une crise en évolution depuis 2018, marquée toutefois par une constante : la primauté de la sauvegarde de la vie humaine sur toute autre considération. Cette priorité, réaffirmée par les premiers ministres successifs, s'enracine dans la solidarité historique, presque intrinsèque, des gens de mer. Elle est

également consacrée par le droit international, notamment à travers la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer SOLAS (*Safety of Life at Sea*) de 1974, la Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritimes SAR (*Search and Rescue*) de 1979 et la convention de Montego Bay de 1982, qui consacrent l'obligation de porter assistance à toute personne en péril en mer.

La crise migratoire maritime dans la Manche présente un caractère unique à l'échelle européenne. Elle se distingue tout d'abord par le fait qu'il s'agit d'une situation d'émigration et non d'immigration. Elle se caractérise ensuite par la détermination totale des personnes à rejoindre le Royaume-Uni, celles-ci refusant toute assistance en dehors des situations d'extrême urgence. Elle est également sans équivalent en France, car nous faisons face à des embarcations totalement inadaptées et surchargées (avec une augmentation de plus de 70 % du nombre de personnes par *small boat* entre 2022 et 2025, et des effectifs dépassant régulièrement les 100 personnes) dans un environnement maritime particulièrement hostile, ce qui conduit à des opérations de sauvetage de masse quasiment quotidiennes. Au total, une tentative de traversée sur cinq échoue. L'ampleur du phénomène présente également un caractère unique avec environ 50 000 tentatives de traversée chaque année. En 2024 et 2025, nous avons sauvé plus de 6 000 vies annuellement, soit un migrant sur huit tentant la traversée. Cette crise se distingue enfin par le dispositif qu'elle mobilise : un Cross, six navires de la fonction garde-côtes en permanence, quatre sémaphores, un hélicoptère de la marine nationale, des drones, sans oublier la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et les Sdis intervenant depuis la plage.

Pour mener à bien cette mission, deux priorités guident mon action. La première consiste à sauver des vies, priorité absolue partagée par l'ensemble des acteurs et autour de laquelle notre dispositif est structuré. La Défenseure des droits a d'ailleurs relevé qu'aucune atteinte au droit à la vie, garanti par l'article 2 de la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), n'avait été établie. Ma seconde priorité vise à protéger les agents en leur offrant un cadre opérationnel clair et conforme au droit. Permettez-moi d'ailleurs d'en profiter pour rendre hommage à leur engagement, tant leur mission est difficile et éprouvante. Dans le respect de ces deux priorités, nous adaptons en permanence le dispositif français de la fonction garde-côtes. Celui-ci exerce une forte pression sur les administrations ainsi que sur la SNSM, entraînant des effets d'éviction sur d'autres missions de l'État en mer, que nous assumons dès lors que la sauvegarde de la vie humaine prévaut. Cette capacité d'adaptation constante entre les services, dans une logique de partage de retours d'expérience, a également été soulignée par la Défenseure des droits.

La dernière évolution en date de notre dispositif, qui concerne le contrôle et l'interception des *taxi boats*, résulte de l'adaptation des passeurs, qui ont développé ce mode opératoire dont la dangerosité est avérée. J'assume pleinement cette mission, dont le cadre a été défini avec l'avis des procureurs. Ce dispositif demeure totalement distinct de celui du sauvetage en mer et n'en affecte pas le fonctionnement, le mode d'action retenu permettant ainsi de maintenir la double ligne directrice qui guide mon action.

Je conclurai en soulignant que nous n'agissons pas seuls, puisqu'une coopération étroite existe, à la fois dans le cadre d'un continuum terre-mer et entre les SRR française et britannique. Les échanges d'informations permettent d'anticiper les départs et d'assurer la meilleure prise en charge possible des rescapés, tandis que la coopération en mer avec les Britanniques demeure permanente et fluide, relevant d'un véritable travail de terrain entre marins. À titre d'illustration, le reportage diffusé dans le journal de 20 heures de TF1 samedi dernier rend compte avec une certaine fidélité de la réalité et de la complexité de nos opérations. L'actualité d'hier en constitue une nouvelle illustration, puisque nous déplorons

deux victimes supplémentaires à l'occasion d'une opération d'embarquement chaotique. Sur cette seule journée, environ 500 migrants ont tenté la traversée, et plus d'une centaine d'entre eux ont été secourus par les moyens français.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment s'organise concrètement la coordination entre vos différentes autorités, entre la terre et la mer ? Vous réunissez-vous régulièrement ? Cette organisation vous paraît-elle pleinement efficace ou voyez-vous des possibilités de progression ? Par ailleurs, comment évaluez-vous la coopération avec les autorités britanniques ? Je vous ai bien entendu nous dire que vous la jugiez satisfaisante mais je souhaiterais disposer d'une vision plus globale. Cette coordination globale entre vous s'étend-elle aux Britanniques ?

Êtes-vous confrontés à des contraintes juridiques qui limitent l'efficacité de votre action ? Appelez-vous de vos vœux une évolution, éventuellement législative, du cadre juridique qui encadre l'action de l'État ? Enfin, même si le Royaume-Uni n'a jamais fait partie de l'espace Schengen, le Brexit a-t-il modifié certaines règles opérationnelles ? Que pourriez-vous attendre d'un éventuel nouvel accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, qui remplacerait le cadre bilatéral actuel ?

M. Bertrand Gaume. La coordination terre-mer entre les équipes de la préfecture maritime et les nôtres est permanente et s'inscrit d'abord dans un cadre habituel, puisque le Cross Gris-Nez et notre centre opérationnel de zone (COZ) à Lille, qui assure une présence permanente, sont en lien constant. Dans le contexte de cette crise migratoire exceptionnelle, un état-major dédié à la lutte contre l'immigration clandestine par la Manche existe depuis plusieurs années et des réunions hebdomadaires assurent la coordination entre les représentants de la préfecture maritime, de la préfecture de zone, des deux préfectures de département, des sous-préfets de Dunkerque et de Calais, ainsi que de l'ensemble des services de police, de gendarmerie et, ponctuellement, des forces armées.

S'agissant de la relation avec les autorités britanniques, sans qu'il soit besoin de qualifier l'état de la relation politico-diplomatique, il apparaît que des officiers de liaison britanniques du *Border Security Command* participent à ces réunions d'état-major hebdomadaires, leur présence revêtant pour nous une importance majeure. Nous mettons par ailleurs en œuvre les dispositifs d'accompagnement financier prévus par les accords de Sandhurst. Quant au Brexit, il a modifié la nature de la frontière franco-britannique puisque, même si elle était déjà une frontière extérieure de l'espace Schengen, elle constitue désormais une frontière extérieure de l'Union européenne, ce qui nous impose d'en être les gardiens et explique notamment le rôle que peut jouer l'agence Frontex. Nos collègues douaniers prennent également part à cette coordination, car nous avons constaté que le matériel nautique est désormais transporté dans des colis plus compacts et des véhicules banalisés, ce qui rend les interceptions plus difficiles. Je souhaite également mentionner le centre de coopération policière et douanière (CCPD) que nous partageons avec nos homologues belges à Tournai.

Quant à l'éventualité d'un accord européen, la volonté gouvernementale consiste à européaniser la gestion de cette crise, Frontex contribuant déjà à notre action, notamment par la mise à disposition d'un avion. Le directeur de l'agence s'est d'ailleurs rendu récemment en France, où il a été reçu par le ministre de l'intérieur ainsi que par nous-mêmes dans la zone Nord.

M. Vincent Lagoguey, préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de la région Hauts-de-France. En matière de coordination terre-mer, nous entretenons un contact permanent avec la préfecture maritime, qui est institutionnalisé dans le cadre de réunions hebdomadaires de notre état-major de coordination sur la lutte contre l'immigration clandestine, où nous partageons les actualisations et les évolutions opérationnelles et

auxquelles participent les autorités britanniques ainsi que des officiers de liaison belges. Nous avons également formalisé les processus d'intervention, qu'il s'agisse de l'arrivée à terre des migrants interceptés ou des situations de naufrage, afin de pouvoir réagir en temps réel.

Nous entretenons, avec nos partenaires britanniques, des contacts extrêmement fréquents, tant au niveau stratégique, avec des réunions mensuelles, qu'au niveau opérationnel. Deux officiers de liaison britanniques sont présents au sein de notre centre de coordination zonale à Lille, où ils sont en contact permanent avec leurs homologues français, et participent à une réunion hebdomadaire à forte dimension opérationnelle visant à alimenter nos analyses prédictives afin de mieux coordonner les forces sur le terrain. Naturellement, tout renseignement criminel fait l'objet d'échanges immédiats.

S'agissant de Frontex, nous bénéficions déjà de leur avion, la dimension aérienne étant essentielle pour anticiper les départs, intercepter les approvisionnements et éviter les confrontations sur les plages. Des agents de l'agence sont également présents dans les aubettes des ports, ce qui nous permet de redéployer nos propres effectifs sur le terrain, et nous travaillons avec elle afin de poursuivre le développement de ce type de dispositifs de soutien.

M. François-Xavier Lauch, préfet du Pas-de-Calais. La coordination que vous évoquez m'apparaît, après trois mois passés dans le département, particulièrement forte, dense et quotidienne. Elle constitue clairement la priorité d'un préfet du Pas-de-Calais et se traduit par des liens étroits avec mon collègue préfet de région ainsi qu'avec M. le préfet maritime.

S'agissant de la coordination terre-mer, il existe une articulation très opérationnelle entre le Cross et le Sdis du Pas-de-Calais en cas de naufrage, afin que les secours puissent être présents à terre, tandis qu'une coordination directe est également assurée entre le Cross, mon cabinet et la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (Ddets) pour l'activation du dispositif spécifique de prise en charge des naufragés. Je participe en outre à la réunion hebdomadaire présidée par le préfet de région et m'entretiens quotidiennement avec lui sur l'attribution des moyens, notamment des forces mobiles. Il existe par ailleurs une coordination infra-départementale avec les sous-préfètes de Calais, de Boulogne-sur-Mer et de Montreuil-sur-Mer, dans la mesure où des départs sont observés sur l'ensemble de la côte, et j'y associe les forces de sécurité, auxquelles je tiens à rendre hommage pour leur travail extraordinaire.

Concernant le lien avec les autorités britanniques, celui-ci, bien qu'il se soit déplacé vers l'échelon zonal et national, conserve un embryon de coordination au centre conjoint d'information et de coordination (CCIC) de Calais ainsi que pour les questions judiciaires. Pour ma part, le Brexit ne modifie pas sensiblement la situation, car nous sommes confrontés à des personnes qui tentent de passer en dehors des flux contrôlés du tunnel et du port.

M. Bertrand Gaume. On estime qu'entre 25 et 30 % des flux de personnes émigrantes entrant dans l'Union européenne ont pour destination le Royaume-Uni, ce qui montre clairement que le sujet ne saurait relever d'une simple relation bilatérale entre les autorités françaises et britanniques. Lorsqu'on voit des personnes tenter de monter dans des embarcations de fortune dans une eau à 7 ou 8°C, on comprend bien que la gestion du flux migratoire constitue un problème européen.

M. Benoît de Guibert. S'agissant de la coopération terre-mer, je ne peux que confirmer qu'elle est, sur le plan opérationnel, efficace et qu'elle est même anticipée dans le plan Orsec (organisation de la réponse de sécurité civile), mis à jour en 2023, qui intègre un volet spécifique consacré au sauvetage des migrants. Très concrètement, le Cross Gris-Nez et son homologue britannique, le MRCC de Douvres, sont en contact permanent. Sur l'opération d'hier, par exemple,

la détection est venue de la terre et la réponse a pris la forme d'une coopération entre un navire de sauvetage, le Sdis, le Samu et l'hélicoptère de la marine nationale.

Je précise que, lorsque les migrants se trouvent dans la SRR française, ils refusent l'assistance car, en application du droit maritime international, nous devrions les ramener en France. Dès lors qu'ils passent en SRR britannique, la même règle s'applique, mais cela signifie pour eux qu'ils seront ramenés côté britannique, ce qui les conduit à accepter l'assistance. La coopération avec les Britanniques en matière de sauvetage existait d'ailleurs bien avant la crise migratoire, dans le cadre du Manche Plan de 1978. J'en profite pour rappeler que nous avons là une véritable autoroute de la mer qui voit passer 20 % du trafic maritime mondial, sans compter les 15 millions de passagers annuels qui font la traversée transmanche.

S'agissant des contraintes juridiques, le cadre est parfaitement clair pour nous, qu'il s'agisse des conventions internationales ou de la nouvelle mission d'interception en mer que nous avons construite avec les procureurs, et le Brexit n'a pas d'impact particulier à mon sens.

S'agissant enfin d'un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, nous bénéficions déjà d'une implication des agences de l'Union, puisque l'Agence européenne pour la sécurité maritime met à notre disposition un drone depuis trois ans, pendant quelques mois par an, tandis que Frontex va mettre prochainement à notre disposition, pour le volet sauvetage, des navires d'États de l'Union européenne – en l'espèce un navire espagnol et un navire lituanien – ainsi qu'une contribution financière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur le préfet Gaume, vous avez évoqué 30 millions d'euros au profit des missions humanitaires. Ce montant, que j'imagine annuel, est-il exact ? Concerne-t-il toute la zone, ou répondiez-vous uniquement en tant que préfet du Nord ?

M. Bertrand Gaume. Ce montant, qui concerne le Nord et le Pas-de-Calais, correspond aux moyens alloués pour les CAES et la prise en charge humanitaire dans les campements. Il sera sans doute revalorisé au regard des demandes, dont certaines résultent d'injonctions récentes du tribunal administratif.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il nous a été indiqué que les 560 millions d'euros versés par les Britanniques sur trois ans représentaient 60 % des dépenses totales, ce qui conduit à évaluer le budget global à près de 900 millions d'euros sur trois ans, soit 300 millions par an. Les 30 millions d'euros que vous mentionnez ne représenteraient donc que 10 % de cette somme. Pensez-vous que ces moyens soient suffisants pour répondre aux conditions d'indignité dans lesquelles vivent, ou plutôt survivent, les exilés sur ce territoire ?

M. Bertrand Gaume. D'abord, une remarque d'ordre arithmétique : les 540 millions d'euros prévus par l'accord de Sandhurst sont répartis sur trois ans, soit 180 millions par an. Les 30 millions d'euros annuels en représentent donc 16,66 %, mais il s'agit là d'un détail.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces chiffres sont importants, car la transparence est au cœur des objectifs de cette commission d'enquête. La direction générale des étrangers en France (DGEF) nous a indiqué que les 560 millions d'euros sur la période triennale correspondaient à 62 % de la somme totale engagée sur le territoire concerné. Une simple règle de trois conduit ainsi à un montant proche de 900 millions d'euros sur trois ans, ce qui explique la référence à 300 millions par an. Il ne s'agit pas de se confronter sur des calculs mais d'obtenir une transparence sur les sommes engagées.

M. Vincent Lagoguey. Selon moi, le chiffre de 62 % qui vous a été indiqué par la DGEF correspond au ratio de la contribution britannique par rapport à l'ensemble des dépenses sécuritaires de l'État. Selon nos calculs, ces 540 millions d'euros correspondent effectivement à 62 % du total, la France finançant les 38 % restants de ces dépenses sécuritaires.

M. Bertrand Gaume. Le montant s'élevait à 30 millions d'euros en 2025, et nous estimons à 3 millions d'euros l'impact du jugement du tribunal administratif de Lille, ce qui le portera aux alentours de 33 millions d'euros du seul fait de l'application de cette décision. Ces crédits relèvent exclusivement du budget national, tandis que ceux de Sandhurst correspondent à la contribution britannique. Nous pourrions vous préciser, dans le questionnaire, le détail de ces sommes.

M. François-Xavier Lauch. Ces crédits, qui s'élèvent à 19,6 millions d'euros dans le Pas-de-Calais, correspondent à des moyens exceptionnels que je sollicite chaque année auprès des responsables des programmes 177 et 303, hors droit commun. Il conviendrait donc, en théorie, d'y ajouter les dépenses de droit commun, telles que les effectifs de la Ddets ou les passages dans les hôpitaux, ce qui en augmenterait le montant. Il importe de bien distinguer ces crédits humanitaires, supportés par le budget de l'État, des crédits de Sandhurst, qui relèvent exclusivement du champ sécuritaire. Dans le Pas-de-Calais, ce dispositif est plus ancien, puisque la problématique s'y est posée plus tôt, notamment à la suite d'une décision du Conseil d'État en 2017 et de la demande du Président de la République en 2018 de distribuer des repas. Il a, depuis, été consolidé et couvre l'accès aux douches et à l'eau, la distribution de 6,3 millions de repas depuis l'origine, le financement des 450 places de CAES, le dispositif hivernal, la prise en charge des naufragés ainsi que le ramassage des déchets. Je suis pleinement disposé à vous fournir la répartition détaillée de ces coûts en réponse au questionnaire.

M. le président Sébastien Huyghe. Une association du Dunkerquois nous a affirmé que l'État ne prenait pas en charge la distribution de repas sur ce secteur. Pouvez-vous confirmer ou infirmer cette affirmation ?

M. Bertrand Gaume. Pour notre part, et pour compléter les chiffres que mon collègue vous a communiqués, le budget humanitaire s'élèvera à 19,6 millions d'euros pour le Pas-de-Calais et à 9,96 millions d'euros pour le département du Nord en 2025. L'addition de ces deux montants explique le total de près de 29,5 millions d'euros, auxquels nous estimons devoir ajouter environ 3 millions d'euros correspondant à l'impact de la décision du tribunal administratif de Lille.

S'agissant de la distribution des repas, la situation diffère d'un département à l'autre pour des raisons chronologiques. Une analyse rapide montre que le phénomène a d'abord émergé dans le Calaisis au milieu des années 1990, avec la fameuse « jungle » de Calais qui fut ensuite démantelée. Par la suite, la situation s'est développée à Grande-Synthe, initialement autour du campement du Basroch dont l'organisation a ensuite échappé à ses promoteurs et à leurs soutiens. Dans le Dunkerquois, on se souvient que la commune de Grande-Synthe, appuyée par la communauté urbaine de Dunkerque, était principalement à la manœuvre avec l'État pour coordonner le dispositif. Sous l'autorité de M. Bernard Cazeneuve, alors ministre de l'intérieur, la décision fut prise de démanteler ce campement de Grande-Synthe, devenu ingérable et dangereux pour la dignité des personnes. Les répartitions ont donc ensuite varié entre le Calaisis et le Dunkerquois, en fonction des conditions et des possibilités liées à la sécurisation périmétrique des différents sites. En ce sens, les dispositifs ont été améliorés sur le plan humanitaire dans le Calaisis, et nous procédons à leur amélioration progressive dans le Dunkerquois, notamment en application de la décision du tribunal administratif de Lille. Nous adoptons donc progressivement les « standards calaisiens », si je puis m'exprimer ainsi, afin de garantir une égale dignité à toutes les personnes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je poursuis sur la question des fonds britanniques. Premièrement, le directeur national adjoint de la police aux frontières (PAF) a indiqué tout à l'heure que les sommes allouées pour la période 2026-2029 pourraient atteindre 700, 800, voire 900 millions d'euros. Confirmez-vous cette estimation ? Une augmentation des fonds britanniques entraîne-t-elle automatiquement une hausse des sommes engagées par l'État français ?

Ma seconde question porte sur un article récent du *Times* qui évoquait le cadre de ces négociations. Il semblerait que les Britanniques conditionnent l'octroi de ces fonds à un seuil d'interception minimal. Pouvez-vous me confirmer cette information et m'indiquer quelle est la position de la France et du ministère à ce sujet ?

M. Bertrand Gaume. Je ne peux m'exprimer que sur le triennal en cours, car je ne dispose pas des détails du futur accord. Je comprends que vous faites référence à des échos de presse et que des discussions sont en cours entre les gouvernements français et britannique, qui se poursuivent dans un cadre diplomatique. Nous avons compris, à la suite d'échanges récents, qu'elles auraient pu aboutir, mais qu'elles se prolongeaient, et la lecture des articles de presse que vous évoquez nous apporte des éclairages dont nous ne disposons pas nous-mêmes.

S'agissant du montant évoqué par le directeur adjoint de la PAF, il correspond à des hypothèses de travail que nous avons pu examiner, mais il m'est très difficile de vous le confirmer ou de vous l'infirmier aujourd'hui, dès lors que les discussions diplomatiques entre les deux gouvernements sont en cours.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Une augmentation hypothétique des fonds britanniques ferait-elle automatiquement augmenter la part française également ?

M. Bertrand Gaume. Lorsque vous évoquez la part française, il convient de distinguer deux types de contributions. Prenons l'exemple de la gendarmerie nationale : son dispositif engage quotidiennement plusieurs centaines de gendarmes, qu'ils soient départementaux, issus des unités de force mobile ou réservistes. Seuls les réservistes et une partie des gendarmes mobiles sont pris en charge par les fonds britanniques. L'engagement des gendarmes de plein exercice départementaux du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme est d'ores et déjà intégralement financé par le budget national. Dans l'hypothèse d'un nouvel accord, cette part n'augmenterait pas automatiquement, puisqu'elle s'adapte en fonction de la réalité du besoin sécuritaire. C'est le sens des arbitrages que mon collègue évoquait lorsque j'ai à décider des répartitions de moyens mobiles.

En ce qui concerne les crédits humanitaires, ils étaient bien moins importants il y a quelques années dans le Nord que dans le Pas-de-Calais. Pour l'année budgétaire 2025, nous sommes à 10 millions d'euros, soit la moitié des 20 millions d'euros alloués au Pas-de-Calais. À la suite de la décision du tribunal administratif de Lille, notre volume financier va s'accroître d'un tiers, soit 3 millions d'euros de plus sur les 10 millions, pour atteindre environ 13 millions d'euros, ce montant étant dépendant des mesures que nous mettrons en œuvre en lien avec les opérateurs associatifs qui nous assistent. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour saluer ces opérateurs associatifs mandatés par l'État, qui sont parfois assimilés à l'action de l'État et en subissent les conséquences, alors qu'ils sont de véritables acteurs associatifs. J'ai également une pensée pour les opérateurs associatifs non mandatés par l'État, car le principe de liberté d'association est constitutionnellement protégé en France et nous nous efforçons de garantir cette liberté publique.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'adresse maintenant au préfet maritime au sujet des nouvelles méthodes d'interception en mer, qui nous intéressent particulièrement. Je souhaiterais que vous reveniez en détail sur les raisons qui ont conduit à cette nouvelle doctrine. Vous affirmez qu'elle est bien encadrée juridiquement et que des experts juridiques ont été consultés pour rendre un avis : serait-il possible d'obtenir cet avis ? Je m'étonne que le cadre juridique soit présenté comme limpide alors que des syndicats de police, par exemple, ont manifesté une grande frilosité à l'idée de mettre en œuvre cette doctrine, craignant pour la responsabilité individuelle de leurs membres. Que pouvez-vous nous dire à ce sujet ?

M. Benoît de Guibert. Cette crainte qui a pu être exprimée correspond exactement à ce que j'évoquais en parlant de l'une de mes deux lignes directrices, qui consiste à protéger nos agents. Ma responsabilité de chef, et un chef militaire sait ce que signifie donner des ordres impliquant potentiellement l'usage de la force, est de m'assurer que ceux qui mettront en œuvre ces consignes le fassent dans un cadre qui ne les expose pas, notamment sur le plan pénal. C'est pourquoi ce travail préparatoire a été si important et a pris un certain temps : il fallait garantir que le cadre défini ne mettrait pas en jeu leur responsabilité pénale.

Je tiens à rappeler que le droit international permet les interventions en mer, et nous en faisons régulièrement pour lutter contre le narcotrafic, parfois avec usage de la force. Tout cela est parfaitement codifié et réglementé, afin que les marins d'État qui pourraient être amenés à user de la force le fassent dans un cadre parfaitement réglementaire. Ce nouveau dispositif a été rendu nécessaire par le nouveau mode d'action des passeurs, qui consiste à partir quasiment à vide pour embarquer des migrants depuis la mer et non plus directement depuis la plage. Cela crée des situations extrêmement dangereuses, car les migrants doivent se mettre à l'eau pour attendre l'arrivée du *taxi-boat*. C'est précisément cette phase d'embarquement dans l'eau, dans des conditions de sécurité absolument terribles, qui a conduit au décès de deux personnes.

Pour éviter ces situations, dès lors que nous considérons qu'il est possible d'entraver en toute sécurité le périple d'un *taxi-boat* avant qu'il ne recueille les migrants, il n'y a pas de raison de ne pas le faire, car ce sont potentiellement 80 migrants que l'on évite de voir partir dans les conditions de sécurité précaires que j'ai soulignées. C'est donc bien dans une logique de sauvetage que s'inscrit cette opération qui, je le répète, a été conçue dans un cadre juridique extrêmement précis. Ma préoccupation principale reste de sauver des vies en mer, et jamais je ne prendrai le risque d'exposer des personnes à un péril si intolérable.

Je précise également que le dispositif d'entrave des *taxi-boats* intègre une dimension SAR, avec une embarcation spécifiquement dédiée. Vous comprendrez que je ne puisse donner plus de détails, afin de préserver l'efficacité opérationnelle de nos modes d'action, mais ce dispositif a été testé et éprouvé, puisque nous l'avons mis en œuvre avec succès lors de trois interceptions depuis la fin de l'année 2025, qui ont toutes permis de judiciaireiser les faits et d'obtenir la condamnation des passeurs identifiés. De cette façon, nous contribuons à entraver et à gêner l'action de ces réseaux criminels. Je pourrai bien évidemment vous détailler le cadre juridique que j'évoquais dans la réponse écrite que nous vous ferons parvenir.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite effectivement recevoir cet avis juridique ainsi que la directive qui encadre cette nouvelle doctrine.

Monsieur Lagoguey, lors de notre rencontre en août dernier, j'avais évoqué des enquêtes journalistiques, notamment une parue dans *Le Monde* en mars 2024, sur des techniques qui pourraient être jugées agressives de la part de la police pour empêcher les traversées de migrants dans la Manche. À l'époque, en août 2025, vous n'en aviez pas pris connaissance. J'imagine que vous avez pu le faire depuis. Je pense que cette question concerne

l'ensemble des préfets présents. Me confirmez-vous que le chavirement d'embarcations légères, la crevaisson de boudins lorsque des personnes sont à bord et sur l'eau, ainsi que l'usage de gaz lacrymogène à courte distance sont bien en dehors du cadre opérationnel officiel ?

M. Bertrand Gaume. L'intervention des forces de police à terre a pour objet de garder la frontière extérieure de l'Union européenne et vise également à empêcher que des personnes ne s'embarquent sur des esquifs de fortune, qui ne sont absolument pas conçus pour une traversée maritime de longue distance, et n'aillent ainsi risquer leur vie. S'agissant de savoir si les boudins de flottaison latéraux de ces embarcations ont pu être endommagés, cela est en effet possible, notamment lorsqu'il est constaté, sur le sable, que le départ du bateau en l'état serait dangereux et que, s'il n'était pas endommagé à ce moment-là, il serait réutilisé, y compris dans des conditions périlleuses.

L'utilisation de gaz lacrymogènes par les forces de sécurité intérieure répond à un cadre très précis, qui est celui d'une riposte à des manœuvres d'agressivité de la part de tiers à leur rencontre. C'est dans ce cadre juridique que l'engagement des forces est réalisé. Vous évoquez des cas d'espèce rapportés par des articles de presse. Outre le fait que l'article 10 de la Déclaration des droits de l'homme et du citoyen consacre la liberté d'expression, et donc la liberté de la presse, qui est une valeur cardinale, j'observe que des procédures judiciaires pourraient ou ont pu être diligentées dans le cadre des manœuvres existantes. Je vous ai, pour ma part, rappelé le cadre général, et chaque situation doit être examinée au regard de ce cadre juridique précis. Le nombre de fonctionnaires de police et de gendarmerie blessés que j'ai mentionné montre que cette mission est également dangereuse pour eux. Ils font fréquemment face à des manœuvres de riposte organisées par les trafiquants et les passeurs, qui arment de pierres et d'objets contondants les personnes en situation d'immigration qui, dans leur désir d'atteindre ce qu'elles estiment être un eldorado, sont prêtes à risquer leur vie. On voit bien que cette affaire est difficile et complexe, comme en témoignent même les œuvres de l'esprit, des romans au film *Welcome*.

Les forces de l'ordre agissent donc dans un cadre juridiquement bien établi, avec discernement et proportionnalité. Je ne connais guère de corps de fonctionnaires plus contrôlé que les forces de sécurité intérieure, car elles détiennent le monopole de la coercition légitime. J'affirme qu'il est parfaitement légitime que les forces de sécurité intérieure soient contrôlées, et elles le sont, par des instances internes et, surtout, par l'autorité judiciaire.

M. Benoît de Guibert. Face à ce phénomène migratoire, je considère qu'en mer, nous ne disposons que de deux modes d'action : le sauvetage, ou le contrôle et l'interception de *taxi-boats* vides, dont j'ai déjà parlé en détail. Cela faisait partie de mes lignes rouges et je considère avoir convaincu l'ensemble de mes interlocuteurs qu'au regard de la balance des risques opérationnels, il ne fallait pas agir autrement. Tout le reste est trop dangereux, tant pour les migrants que pour nos agents. Un bébé sans brassière de sauvetage peut se noyer dans 20 centimètres d'eau. Par conséquent, l'ensemble de mes consignes et directives opérationnelles maintiennent, et ont toujours maintenu, la primauté de la sauvegarde de la vie humaine sur toute autre considération, dès lors que nous avons les pieds dans l'eau.

M. Bertrand Gaume. Je souhaiterais compléter ma réponse afin d'illustrer cette priorité accordée à la vie humaine. Lorsque j'évoque la dignité des personnes, c'est parce que les fonctionnaires de police et les gendarmes y sont naturellement très attachés. Pour l'illustrer, madame la rapporteure, vous citez un article de presse de 2025. Je souhaiterais, pour ma part, évoquer deux faits survenus la même année.

Le 6 septembre 2025, à Camiers, lors d'un embarquement à bord d'un *taxi-boat*, des personnes en situation d'immigration se sont mises à l'eau, et plusieurs d'entre elles, dont une famille avec un enfant, se sont retrouvées en difficulté. Six militaires, dont le commandant de compagnie, trois gendarmes mobiles et deux gendarmes d'active, sont intervenus en se mettant à l'eau avant même l'arrivée des sapeurs-pompiers afin de leur porter secours, et toutes les personnes ont été sauvées.

Le 9 septembre, à Neufchâtel-Hardelot, un *taxi-boat* transportant une soixantaine de migrants est repéré. Trois gendarmes mobiles portent secours à quatre personnes qui tentaient de rejoindre la berge, l'un d'eux allant notamment chercher un migrant à la nage sans avoir eu le temps de s'équiper. C'est aussi cela, notre réalité : une réalité âpre, au goût de cendre, qui n'est pas monocolore et demeure particulièrement difficile. Chaque jour, les policiers et les gendarmes s'engagent, parfois au péril de leur sécurité. Mon collègue préfet du Pas-de-Calais et moi-même attribuons des récompenses pour actes de courage et de dévouement à des policiers et des gendarmes qui sauvent des vies, parfois au péril de la leur, car nager sans équipement, avec les courants de la Manche, requiert d'être un excellent nageur.

L'audition est suspendue de 12 heures 15 à 12 heures trente.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je reste dans la continuité des questions précédentes, et ne me fonde pas cette fois sur des enquêtes journalistiques, mais sur la lecture d'un passage d'un *Situation Report* (Sitrep) en date du 9 juillet 2025. Il y est indiqué qu'à 23 heures 21, une patrouille terrestre de gendarmerie a signalé le départ d'une embarcation de migrants depuis la plage de Cayeux-sur-Mer, avec environ cinq personnes à bord, après crevaisson du boudin avant tribord, pour tenter d'empêcher le départ. Je souhaite savoir si cette action se situe dans un cadre légal. Si ce n'est pas le cas, que se passe-t-il ? J'imagine que tout ne se déroule pas toujours parfaitement et qu'il peut arriver que l'usage de la force ne soit pas proportionné. Chacun a évoqué ici des situations complexes, et ce n'est pas faire offense aux forces de l'ordre que de constater que, dans tout corps de métier, il existe parfois des pratiques non conformes aux règles. Je sais qu'il existe dans ces cas-là des possibilités de sanction, de rappel à l'ordre ou de formation. Ma question est donc : cette action est-elle légale ? Et, lorsque nous ne nous situons pas dans le cadre légal, quelle intervention est menée auprès des forces de l'ordre concernées ?

M. Benoît de Guibert. Il me semble que ce Sitrep fait mention d'une embarcation qui avait été partiellement neutralisée sur la plage avant sa mise à l'eau. Il ne s'agit évidemment pas d'une intervention dans l'eau, je ne m'exprimerai donc que sur la partie maritime. En l'occurrence, ce *small boat* n'a pas fait naufrage, il a traversé et est arrivé sur la côte britannique.

Quoi qu'il en soit, qu'il soit partiellement crevé ou non, vous avez, comme nous, vu des images qui montrent à quel point ces embarcations sont totalement inadaptées et surchargées, et qu'elles ne sont absolument pas conçues pour traverser la Manche, une zone maritime particulièrement dangereuse. Dès lors, quel que soit leur état, le risque de naufrage demeure permanent. C'est pourquoi, dès que nous avons connaissance d'un départ, nous surveillons ces embarcations et proposons régulièrement une assistance, en nous efforçant de convaincre leurs occupants de renoncer à la traversée, dès lors que nous constatons sur place que l'état du bateau ne garantit pas un niveau de sécurité suffisant.

M. Bertrand Gaume. Les règles sont parfaitement définies et vous décrivez, avec vos mots, ce que j'exprimais avec les miens : chaque intervention est un cas unique, marqué par l'immédiateté et la difficulté. Nous savons que ces embarcations de fortune ne sont absolument pas adaptées. Nous savons par exemple que dans la marque française de

semi-rigides que j'évoquais, la rigidité est notamment assurée par des systèmes rigidifiants au niveau du plancher. Or c'est précisément ce qui manque dans les kits de pseudo-navigation fournis par les trafiquants d'êtres humains. Ils n'installent pas ces éléments de rigidité et c'est ainsi qu'une grande partie des naufrages se produit par pliage du bateau. Au moment où 80 ou 100 personnes montent là-dedans, elles peuvent mourir enfermées et sombrer et, sans le dévouement des marins, l'issue fatale serait encore plus fréquente. Imaginons simplement que les 6 000 personnes secourues chaque année soient décédées, et l'ampleur de la problématique face à des gens sans foi ni loi.

Alors, que font les policiers et les gendarmes ? Oui, il leur arrive d'endommager, de manière qu'ils pensent définitive, les bateaux lorsqu'ils sont au sol. La preuve que cela n'a pas été le cas ici, c'est que le bateau a repris la mer. Cela correspond exactement à la situation que je mentionnais : une tentative de départ, de l'agressivité, l'usage par les policiers des moyens intermédiaires de défense, puis la volonté de neutraliser l'embarcation pour empêcher la commission d'une infraction et, surtout, pour éviter que ces personnes aillent se tuer en mer de manière quasiment certaine. Dans le cas d'espèce, la neutralisation n'a pas été complète puisque l'embarcation a pu partir. Je ne connais pas cette affaire en détail mais, pour répondre à votre question, oui, dans la réalité, il peut arriver que des policiers ou des gendarmes n'agissent pas selon les règles, comme il peut arriver qu'un préfet de la République n'agisse pas selon les règles. C'est malheureusement déjà arrivé et, dans ce cas, une enquête interne, disciplinaire et judiciaire est diligentée. Et comme dit précédemment, les différents contrôles qui existent sont parfaitement légitimes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'interroge sur la manière dont les Sitrep, transmis quotidiennement à de nombreux destinataires, sont reçus et analysés et, en fonction des situations relevées, sur le point de savoir si le respect du cadre légal est bien vérifié et si ces situations appellent ou non l'ouverture d'une enquête. J'ai lu que la Défenseure des droits recommandait l'établissement d'une instruction précise relative à la destruction des moyens de navigation, ce qui renvoie directement à la question en débat, car j'avoue peiner à cerner le cadre légal exact à terre. En mer, celui-ci me semble relativement clair, puisqu'il n'est pas envisagé de crever une embarcation en navigation mais, sur terre, il apparaît plus incertain.

D'ailleurs, le directeur adjoint de la PAF, qui vous renvoyait largement la responsabilité, semblait précédemment indiquer que ses agents pouvaient entrer dans l'eau en fonction des situations, ce qui, selon moi, ne correspond pas au cadre légal. Pourriez-vous dès lors préciser ce cadre ? Il ne s'agit pas seulement d'appréciations individuelles sur le terrain, mais bien de l'existence d'un cadre juridique susceptible d'être rappelé en cas de manquement. Que répondez-vous à la recommandation de la Défenseure des droits ? Comment les Sitrep sont-ils analysés ? Et, enfin, sur quel cadre les forces de sécurité doivent-elles s'appuyer pour intervenir ?

M. Bertrand Gaume. Les Sitrep sont évidemment lus, comme le sont tous les rapports. Ils font l'objet de retours d'expérience et, le moment venu, de rappels d'instructions pour s'assurer de la bonne application du cadre. Ce dernier, assez simple, repose sur l'obligation juridique d'intervenir pour porter assistance aux personnes en danger, prévue à l'article R. 434-19 du code de la sécurité intérieure. Tout cela est également éclairé par la notion d'état de nécessité, définie à l'article 122-7 du code pénal. Si l'on constate qu'une embarcation est manifestement trop dangereuse pour prendre la mer et que les personnes qui s'apprentent à y monter sont quasiment assurées de perdre la vie (il y a eu, par le phénomène que je décrivais, huit décès par asphyxie en 2025, des personnes écrasées parce que les trafiquants sans foi ni loi surchargent leurs embarcations), dans ce cadre-là, l'état de nécessité peut justifier des interventions allant jusqu'à l'empêchement et la dégradation définitive d'un

pseudo-bateau pour l'empêcher de prendre la mer. Cela évite ensuite aux policiers et aux gendarmes de devoir mettre leur propre vie en danger pour venir sauver ces personnes, car notre impératif catégorique est bien de sauver des vies.

M. Benoît de Guibert. Madame la rapporteure, je regrette que le cadre légal en mer ne soit toujours pas très clair pour vous, mais je me permets de réaffirmer que le sauvetage en mer, régi par plusieurs conventions, est un cadre international et parfaitement clair. La deuxième et seule autre possibilité d'opération que j'envisage est l'interception de *taxi-boats*. Là aussi, je vous communiquerai les éléments dont je vous ai parlé pour vous montrer à quel point ce cadre est clair, car il a été travaillé en amont avec les procureurs, à qui nous avons présenté notre mode d'intervention. S'il ne l'était pas, en tant que chef militaire, je ne me permettrais pas d'envoyer mes agents mener une opération. C'est donc soit le sauvetage en mer, soit l'interception de *taxi-boats*, et je n'envisage aucune autre opération.

Il est important de préciser qu'il ne s'agit pas tant d'une question de cadre légal que de cadre opérationnel. J'ai ainsi posé, dès le début, une ligne rouge opérationnelle : on ne neutralise pas un *small boat* avec des migrants à bord, dès lors que le risque pour eux comme pour les agents serait trop élevé. Une telle hypothèse pourrait être envisagée s'il n'y avait qu'une seule personne et que nous étions certains de pouvoir la secourir. Ce n'est donc pas la neutralisation en elle-même qui est en cause, mais le fait que le cadre opérationnel ne garantit pas la sécurité des personnes, ce qui explique que nous ne procédions pas ainsi. De mon point de vue, en mer, les choses sont donc parfaitement claires.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour ma part, je le redis, amiral, le cadre est très clair en mer. En revanche, lorsque je constate, par exemple, qu'un signalement a été adressé au procureur de la République en 2023, à la demande d'un gendarme qui sollicitait d'un sauveteur de la SNSM qu'il crève un bateau alors même qu'ils intervenaient en mer, j'observe (sans dire que ces situations soient massives) qu'il arrive que ce droit de la mer doive être rappelé, y compris à ceux qui agissent en mer. Ma question porte donc sur les suites données dans ce type de cas : par exemple, que se passe-t-il pour ce gendarme ?

M. Benoît de Guibert. Je n'étais pas en fonction au moment des faits que vous rapportez, mais je suis certain que les sauveteurs en mer n'ont pas donné suite à cette demande, car ce sont des marins et ils connaissent parfaitement le cadre de leur mission.

M. Bertrand Gaume. Madame la rapporteure, vous citiez précédemment des articles de presse. Je voudrais en citer un à mon tour, du même quotidien du soir, qui remonte à la période où la discussion interministérielle n'avait pas encore abouti au cadre d'intervention évoqué à l'instant par l'amiral, strictement limité aux *taxi-boats*. Dans l'ensemble de ces échanges, le ministère de l'intérieur s'est strictement tenu à la ligne défendue par le préfet maritime : la priorité est d'abord le sauvetage des vies et ce n'est que dans les cas limitativement énumérés par l'amiral qu'une intervention en mer peut être envisagée afin d'empêcher des passeurs de charger des personnes dans des conditions particulièrement difficiles. Il est en effet très difficile de monter à bord d'un bateau lorsqu'on a un mètre ou un mètre cinquante d'eau autour de soi, en mer, avec des fonds irréguliers, des courants très forts et des températures parmi les plus froides de France.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Après le naufrage de novembre 2021, M. Hervé Berville avait indiqué qu'une enquête interne serait menée. Cette enquête a-t-elle eu lieu et quelles en sont les conclusions ? Deuxièmement, pouvez-vous nous décrire le protocole post-naufrage ? Prévoit-il, par exemple, un accompagnement psychologique ? Je pose la question car, m'étant rendue à plusieurs reprises entre Dunkerque et Calais, j'ai assisté à des protocoles que j'ai trouvés particulièrement hétérogènes. Je voudrais donc connaître le cadre

officiel. Enfin, quelles mesures particulières avez-vous mises en œuvre contre les agressions et intimidations de militants britanniques d'extrême droite qui, à plusieurs reprises, ont tenté de mener des actions sur le littoral nord ?

M. Benoît de Guibert. Je ne saurais répondre précisément à votre première question, car vous faites référence à un événement antérieur à ma prise de fonction. Pour obtenir la réponse la plus correcte, il faudrait s'adresser à l'administration centrale, la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), qui est l'autorité de tutelle.

Ce que je peux vous assurer, c'est qu'aujourd'hui, toute opération en mer, et plus particulièrement en cas de naufrage, fait l'objet d'un retour d'expérience partagé entre l'ensemble des acteurs. L'objectif n'est pas tant de déterminer des responsabilités en vue de sanctions que de voir comment améliorer en continu l'efficacité de notre dispositif. Chaque opération de sauvetage étant unique, il est essentiel de partager ces retours d'expérience afin de comprendre ce qui s'est passé et d'identifier systématiquement les pistes d'amélioration possibles.

M. François-Xavier Lauch. Le protocole de prise en charge humanitaire des personnes naufragées ou en échec de traversée du Pas-de-Calais est complet. Il associe l'État et des associations comme la Protection civile, Coallia et La Vie Active. Ayant assisté à sa mise en œuvre, je peux témoigner de son efficacité et de son extrême rapidité. Grâce au lien entre le Cross et mes services, nous visons un déploiement de la veille sociale en 45 minutes en moyenne, quel que soit le point du littoral.

Le dispositif suit deux axes : le secours aux personnes, avec les sapeurs-pompiers et potentiellement le Samu et, pour les cas sans urgence absolue, la prise en charge par les associations, qui s'occupent de sécher les personnes, de leur fournir des vêtements et de proposer une mise à l'abri. Cette dernière est souvent refusée, mais nous la proposons systématiquement. Nous disposons de 57 places à proximité de Calais, notamment pour les familles avec des nourrissons ou les personnes sortant de l'hôpital. Dans les autres cas, les personnes sont orientées vers les quatre CAES du département.

Le Pas-de-Calais est davantage concerné que le Nord car les embarcations longent souvent les côtes pour couper au plus court, et les retours se font très souvent par les ports de Calais ou de Boulogne, où un équipement spécifique a été créé. L'année dernière, nous avons ainsi pris en charge 5 618 personnes suite à des échecs de traversée, et 774 ont été hébergées. Je salue la réactivité exceptionnelle de nos associations partenaires.

M. Vincent Lagoguey. Pour compléter sur le département du Nord, à l'instar de ce qui a été décrit pour l'aspect humanitaire dans les campements, la montée en puissance des événements a conduit à une montée en puissance du dispositif. Depuis 2025, un protocole post-naufrage est opérationnel, doté d'un budget dédié de 505 480 euros. Celui-ci comporte deux phases. Tout d'abord, la phase d'alerte et l'interface terre-mer, avec un système d'astreinte 24 heures/24 confié à la sous-préfecture de Dunkerque et au cabinet du préfet. Ensuite, une fois les personnes acheminées à terre, un premier temps est médicalisé par le Sdis et le Samu, qui évaluent la nécessité d'une hospitalisation. Pour les personnes dont l'état de santé le permet, une deuxième phase de prise en charge est assurée par la Protection civile, avec qui nous avons contractualisé, pour apporter réconfort, vêtements, café, etc.

La prise en charge psychologique peut, quant à elle, s'inscrire dans le cadre de la prise en charge médicale pour les personnes présentant un état préoccupant ou, lorsque les personnes acceptent une mise à l'abri, elle peut intervenir dans le cadre des CAES. En 2025,

ce protocole a été activé pour six naufrages concernant 305 personnes, dont 56 ont accepté une place en CAES. En janvier dernier, nous avons connu deux naufrages, avec 141 personnes prises en charge et 48 personnes hébergées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise que les prérogatives de la commission d'enquête nous autorisent à nous interroger sur le processus ainsi que sur les conclusions éventuelles d'une enquête administrative, dont relève bien l'enquête interne annoncée par M. Berville

M. Bertrand Gaume. Je voudrais revenir sur la dimension psychologique que vous avez évoquée à très juste titre, car le traumatisme d'être secouru en mer après avoir frôlé la mort est considérable. Cet accompagnement est intégré aux dispositifs sanitaires présents sur les campements, notamment par l'intermédiaire des Pass, où les personnes peuvent rencontrer des psychologues ou des psychiatres, et nous veillons également, après un naufrage, à proposer ce type de suivi. Vous avez employé le terme « *hétérogène* », et j'entends qu'il s'agit d'une dimension perfectible, à laquelle nous nous attachons, tant du côté maritime que pour nos propres personnels, également confrontés à des situations très difficiles. Lorsque j'évoquais une réalité au goût de cendre, il ne s'agissait pas d'un effet de style : cette réalité est extrêmement complexe et les traumatismes peuvent être multifactoriels, les bénévoles des associations étant eux aussi exposés à ces difficultés.

Concernant votre troisième question sur la gestion des militants d'ultra-droite, il s'agissait en réalité de nationalistes britanniques ayant voulu mener des opérations d'intimidation ou de violence en France. Sur instruction du ministre de l'intérieur, M. Laurent Nuñez, mon collègue du Pas-de-Calais et moi-même avons pris plusieurs arrêtés interdépartementaux interdisant les manifestations non déclarées ou les attroupements visant à troubler l'ordre public. Nous avons également proposé des interdictions administratives de territoire (IAT), qui ont été prises par le ministre sur la base de nos rapports. Des signalements systématiques au parquet ont également été effectués sur le fondement de l'article 40 du code de procédure pénale pour toutes les vidéos de propagande diffusées sur les réseaux sociaux. Le dispositif de surveillance et d'interpellation mis en place a été très efficace, puisque plusieurs d'entre eux ont été interpellés dans le Pas-de-Calais. Pour les autres, je peux vous assurer que la présence préventive des forces de l'ordre a été dissuasive, car les rendez-vous annoncés sur les réseaux sociaux n'ont pas eu lieu.

M. François-Xavier Lauch. Pour compléter, nous avons coordonné un dispositif important fondé sur le renseignement et la présence sur la voie publique. Un soir, nous avons repéré deux de ces individus qui diffusaient des messages anti-migrants et racistes sur les réseaux sociaux, des faits qui ont permis deux interpellations et une judiciarisation immédiate, et je salue à ce titre la procureure près le tribunal judiciaire de Boulogne. En pleine coordination entre le judiciaire et l'administratif, j'ai pris deux obligations de quitter le territoire français (OQTF) accompagnées d'interdictions de retour sur le territoire français. Ces deux individus ont donc été placés au centre de rétention administrative avant d'être expulsés.

M. Philippe Fait (HOR). Messieurs, je voudrais d'abord souligner l'humanisme qui transparaît dans vos propos, car nous ne devons pas oublier que nous sommes confrontés à des drames humains. En tant que député du Pas-de-Calais et de la Côte d'Opale, je me rends parfois sur le terrain avec vos équipes et j'ai pu constater le travail remarquable des femmes et des hommes engagés dans la lutte contre l'immigration clandestine. Il me paraît important de le souligner, tant leur action s'exerce dans des conditions difficiles face à cette détresse. Un soutien psychologique pour ces personnels serait à cet égard une bonne chose, mais j'ai le sentiment que vous y êtes attentifs.

J'ai notamment pu m'en rendre compte un lundi matin, en plein hiver, alors qu'ils venaient d'intercepter un groupe de migrants et avaient crevé leur embarcation pour éviter qu'ils ne prennent la mer. Le revêtement de ces bateaux est d'une extrême finesse et la rigidité du fond n'est assurée que par quelques fines plaques de contreplaqué, qui n'offrent aucune stabilité, tandis que le moteur lui-même est une contrefaçon. Il s'agit d'un matériel à usage unique et, lorsque l'on connaît la réalité de la Manche, particulièrement agitée au large, on ne peut guère se faire d'illusions sur le sort des personnes qui s'y aventurent. Je tiens donc à saluer l'humanité de nos forces de l'ordre, qui cherchent à préserver des vies humaines, ainsi que l'ensemble des acteurs engagés dans ces missions : les sapeurs-pompiers, la SNSM et la Protection civile.

Ma question porte sur les fonds Sandhurst. Ils sont avant tout fléchés pour éviter les passages et sécuriser les sites, mais des moyens importants sont mis en œuvre par les services de secours, notamment le Sdis, qui aujourd'hui ne peuvent pas y prétendre. Constatez-vous des avancées sur ce sujet ?

M. Marc de Fleurian (RN). J'ai tout d'abord une question très opérationnelle sur les tentatives de traversée à partir des cours d'eau qui courent le long de la Côte d'Opale. Comment s'opère la bascule de responsabilité sur un cours d'eau ? À partir de quelle ligne la responsabilité passe-t-elle de la préfecture terrestre à la préfecture maritime ? Disposez-vous des moyens nécessaires pour y répondre, que ce soit depuis la terre ou la mer ?

Je souhaite également partager ma circonspection sur la façon dont sont traités les militaires du Cross Gris-Nez, mis en cause dans le naufrage de novembre 2021. À ma connaissance, la protection fonctionnelle leur a été refusée, leur présomption d'innocence est régulièrement bafouée et ils feront l'objet d'une procédure commune avec les passeurs présumés, siégeant donc sur le même banc qu'eux. Bien qu'il s'agisse d'une procédure judiciaire qui ne peut être commentée ici, je tenais à redire mon soutien à l'ensemble des effectifs militaires, de police et des services de secours.

Mme Stella Dupont (NI). Pour commencer, monsieur le préfet de région, l'éloignement des structures que vous évoquez me semble problématique. S'agit-il selon vous d'un point à corriger ?

J'ai par ailleurs constaté, dans le cadre du plan Grand Froid à Calais, un dispositif qui m'a semblé très adapté à la situation, garantissant une prise en charge digne et la sécurité du site que j'ai pu visiter. Malgré leur coût, ne serait-il pas pertinent de déployer davantage ce type de dispositif en dehors des périodes de grand froid ?

Vous avez également affirmé que certains profitent de la misère humaine, mais ne peut-on pas considérer que nos propres politiques publiques entretiennent ce trafic, notamment par l'absence de voies légales de migration, en particulier pour les mineurs ?

Vous avez ensuite rappelé que vous mettiez en œuvre les décisions de justice, mais pourquoi faut-il attendre une décision de justice pour fournir de l'eau ou de la nourriture ?

Je m'interroge enfin sur le sens et l'efficacité de l'action menée par la France. Les chiffres rapportés par l'amiral montrent des tentatives de traversée toujours plus nombreuses et sur des voies toujours plus dangereuses. Une récente étude britannique fait état de 525 morts entre 1999 et 2025, dont 129 sur les seules années 2023 à 2025. Cela montre une augmentation des risques et des catastrophes humaines. Quelle est donc l'efficacité du dispositif actuel ?

M. Vincent Lagoguey. Sur la gestion des fonds Sandhurst, je vous confirme que, dans le protocole 2023-2026, les frais liés à la prise en charge des naufragés par les Sdis n'étaient pas initialement pris en compte. Des discussions approfondies avec nos partenaires britanniques nous ont toutefois permis, pour 2026, de faire reconnaître la prise en charge d'une partie de ces coûts, sur la base d'une répartition effective et objectivée des migrants recueillis. Très concrètement, pour le Pas-de-Calais, ces montants ont été évalués à environ 750 000 euros, et le Nord a également fait remonter des besoins. Pour 2026, ces demandes ont donc pu être prises en considération, et nous avons également, dans le cadre des négociations en cours sur le prochain triennal, porté ces préoccupations légitimes des Sdis, sans pouvoir préjuger de l'issue de ces discussions.

M. Bertrand Gaume. Concernant la question de M. Marc de Fleurian, la limite entre l'action du préfet maritime et celle d'un préfet terrestre s'entend, selon le droit, de la limite des eaux sur le rivage de la mer à la limite extérieure de la zone contiguë. À titre d'exemple, peu après ma prise de fonction en février 2024, à Watten, des personnes ont volé un bateau de plaisance sur le fleuve côtier canalisé. Le bateau était tellement surchargé et il pleuvait tellement que l'eau s'est accumulée dans la cabine avant, conduisant à son naufrage. Ce sont les préfets terrestres (celui du Pas-de-Calais, avec le soutien de celui du Nord) qui sont intervenus. La même *summa divisio* que celle évoquée par l'amiral s'applique : intervenir sur un fleuve ou une rivière peut emporter les mêmes risques de noyade, notamment avec des personnes qui ne savent pas nager, et les forces de l'ordre sont donc très vigilantes sur les conditions d'intervention.

M. Benoît de Guibert. Pour compléter sur ces questions de limites, il est difficile de répondre précisément pour chaque cours d'eau, car il faudrait regarder la définition du service hydrographique et océanographique de la marine (Shom), qui fixe la limite de responsabilité. Par exemple, à l'intérieur des limites administratives d'un port, on est sous la responsabilité des préfets terrestres et, pour chaque rivière ou bras de mer, une délimitation très précise indique à quel moment on passe sous la responsabilité du préfet maritime. Cependant, dans la conduite des opérations, nous raisonnons en termes de *continuum*. L'important est que tous les acteurs du sauvetage, en mer comme sur les cours d'eau, soient informés et concernés en amont. Par exemple, le Cross est en lien avec les pompiers, qui sont responsables sur la partie fluviale mais qui, potentiellement, transféreront ensuite la responsabilité à ses équipes. Grâce à une bonne coordination, n'y a donc pas de rupture.

S'agissant de Sandhurst, il existe bien une volonté, dans le cadre des négociations pour le cycle 2026-2029, d'inclure un volet SAR, qui comprendrait des moyens pour les Sdis.

M. Bertrand Gaume. Madame la députée, vous m'interrogez sur plusieurs points, notamment sur les questions liées aux Pass et aux guichets uniques de demande d'asile (Guda). Les Pass sont des dispositifs de très grande proximité, situés au sein même des centres hospitaliers de proximité, comme à Grande-Synthe pour le département du Nord ou à Calais pour le Pas-de-Calais. Le volet sanitaire nous semble donc bien couvert. En revanche, il est certain (et si tel était le sous-entendu de votre question, je le partage volontiers) que nous devons en intensifier la promotion, notamment dans le cadre des maraudes que nous confions aux associations, afin de mettre en œuvre cette démarche dite d'« aller vers ». Il convient en effet d'aller à la rencontre de ces personnes pour les inciter à consulter, ce qui correspond à la vocation même des Pass, qui assurent des services de traduction ainsi que des prises en charge pluridisciplinaires, notamment avec des psychologues et des psychiatres à l'hôpital. S'agissant des Guda, désormais régionalisés, il en existe deux dans la région des Hauts-de-France. Celui de Lille, mis en place par la loi du 29 juillet 2015, a été implanté dans cette ville en raison de sa centralité géographique.

Comme je l'ai précisé, l'ensemble des personnes hébergées de manière inconditionnelle par l'État dans les CAES se voient proposer un accompagnement, et non systématiquement le bénéfice de l'asile. Je saisis d'ailleurs cette occasion pour saluer l'excellence du travail des fonctionnaires et agents publics de la préfecture et de la direction territoriale de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii), qui est conjointe aux départements du Nord et du Pas-de-Calais. Actuellement, le délai d'enregistrement des demandes d'asile au Guda de Lille est de 1,5 jour. C'est l'un des meilleurs résultats de France, alors même que ce guichet est, en valeur absolue, l'un de ceux qui subissent la plus forte pression. Ce succès est le fruit de leur travail, et je tenais à le souligner devant la représentation nationale. Nous prenons en charge l'intégralité des frais de transport pour les personnes hébergées en CAES. Aucun signalement de difficulté ne nous a été remonté, mais nous allons refaire le point avec les associations pour déterminer si une promotion accrue du Guda lors des maraudes est nécessaire. Si tel est le cas, nous le ferons. Vous savez que l'Ofii mène elle-même des maraudes dans les campements, et je laisse à la représentation nationale le soin de voter un budget en augmentation pour cet opérateur. Je suis certain que son directeur général, mon collègue du corps préfectoral Didier Leschi, serait ravi d'une telle nouvelle. De même, si cette intention bienveillante pouvait s'étendre aux services des étrangers des préfectures, nous l'accueillerions très favorablement.

Notre volonté étant de traiter efficacement la demande d'asile, nous proposons également l'aide au retour volontaire, car certaines personnes migrantes comprennent que le chemin de douleur qui est le leur pour atteindre un prétendu eldorado sera semé d'embûches et l'acceptent. À ce propos, je souhaite que la représentation nationale sache que nous avons obtenu une bonification de cette aide pour les départements du Nord et du Pas-de-Calais. Le montant a été porté à 3 500 euros, et nous remercions le ministre de l'intérieur de nous avoir accordé cette augmentation budgétaire. Nous avons d'ailleurs observé un frémissement à la hausse des demandes, même si les chiffres, de l'ordre de quelques centaines, restent modestes au regard de l'immensité de la tâche.

J'en viens à la question de l'attractivité. Si je ne déforme pas vos propos, vous demandez si nous-mêmes, Royaume-Uni ou République française, ne rendons pas attractives les voies de passage illégales, en particulier pour les mineurs. C'est une question qui peut en effet se poser. C'est d'ailleurs pourquoi il faut rappeler que les accords du Touquet ne sont pas des accords migratoires, mais des accords sur l'immigration légale visant à fluidifier les passages à la frontière. Le Royaume-Uni n'étant plus membre de l'Union européenne, et bien que n'ayant jamais fait partie de l'espace Schengen, les contrôles à la frontière sont passés d'allégés à approfondis. Une obligation de visa a été instaurée, et même les Français devront désormais s'acquitter d'une formalité payante pour s'y rendre. Le passage est donc devenu plus difficile, bien que ces accords le maintiennent plus fluide qu'avec d'autres pays tiers.

Bien que la question précise d'une voie légale d'immigration pour les MNA excède notre compétence, il est certain que ce sujet doit être intégré à la réflexion plus large de l'attractivité, supposée ou réelle, qu'exerce le Royaume-Uni. Celle-ci s'explique à la fois par son marché du travail, qui permet de travailler même sans titre de séjour, les conditions d'octroi du droit d'asile, et par le fait que l'on peut y travailler sans droit ni titre beaucoup plus facilement qu'ailleurs. C'est un questionnaire essentiel, qui se trouve au cœur de la relation bilatérale entre la France et le Royaume-Uni.

Enfin, pour répondre à votre dernière question relative à la récente décision de la justice administrative concernant le département du Nord, vous souhaitiez savoir pourquoi nous avons attendu. Compte tenu de l'évolution de la situation dans le Dunkerquois, par comparaison avec celle du Calais, où des modalités opérationnelles plus intensives avaient été mises en œuvre, le juge administratif nous a enjoint de prendre des mesures sans délai. Ma

réponse traduit simplement la volonté de reconnaître l'autorité de la justice administrative : lorsque le juge nous ordonne d'agir, nous nous exécutons immédiatement afin de ne pas contrevenir à sa décision. Il n'y a là rien d'héroïque, mais le simple respect d'une décision de justice. J'ai par ailleurs l'humilité de reconnaître que notre dispositif antérieur, doté de 10 millions d'euros, était sans doute insuffisant, puisque le juge l'a constaté, sans pour autant être inexistant. Nous sommes désormais tenus de faire davantage, et nous le ferons, puisque le budget atteindra 13 millions d'euros en année pleine à compter de cette année.

M. François-Xavier Lauch. Pour être tout à fait complet, je précise que le besoin exprimé par le Sdis 62 est d'un million d'euros, et nous estimons que les centres côtiers représentent 12 % de son activité. C'est l'enjeu des discussions actuelles.

Pour en revenir aux Pass, vous savez qu'à Calais, le principal campement, celui de Virval, est situé juste en face du centre hospitalier. Nous y réalisons 20 à 22 consultations par jour, pour un total de 6 127 passages en 2025. C'est la preuve que le dispositif en place fonctionne.

Concernant les MNA, je souhaite préciser ce que nous faisons localement. Au-delà des 674 places relevant de la mission première du conseil départemental, 80 places *ad hoc* leur sont spécifiquement réservées à Longnes et à Arras. Nous avons également ouvert 75 places dans le cadre du plan Grand Froid, à côté du site où les repas sont préparés. En collaboration avec l'association France Terre d'Asile, des maraudes sont effectuées dans les principaux campements. Celle de Virval, armée par huit équivalents temps plein (ETP) et accompagnée par deux personnels du département, a permis de dispenser 8 371 informations spécifiques aux MNA sur leurs droits et de réaliser 1 629 mises à l'abri l'année dernière, sans compter celles du plan Grand Froid. Je dois cependant souligner que, malheureusement, seuls 20 % d'entre eux ont accepté une évaluation par le conseil départemental pour intégrer le dispositif de l'aide sociale à l'enfance (ASE). Ce taux était de 30 % en 2022 et de 49 % en 2021, et nous faisons donc face à des mineurs qui ne souhaitent pas intégrer les dispositifs prévus pour eux et qui, je le regrette profondément, ont pour seul objectif de passer de l'autre côté.

Sur les demandes d'asile et le Guda, l'Ofii assure deux présences par semaine dans les campements de Calais. Un bureau d'information de l'Ofii y est également maintenu, même si le Guda local a fermé. Je confirme que des transports sont organisés entre CAES, la structure de premier accueil des demandeurs d'asile (Spada) et le Guda de Lille, puisque tout est désormais régionalisé.

Je terminerai sur le plan Grand Froid, que vous avez salué et je vous en remercie. Dans le Pas-de-Calais, nous avons mis à l'abri plus de 9 000 personnes l'année dernière. Le plan a été déclenché sept fois et est resté actif durant trente-sept nuits. Ces actions s'intègrent dans un total de 18 257 mises à l'abri réalisées dans le département au cours de l'année.

M. Bertrand Gaume. Quant à son déploiement, s'il existe des dispositifs spécifiques au plan Grand Froid, il est évident que toutes les places que nous avons mentionnées sont pérennes, tout comme les dispositifs de maraude. Je comprends, madame la députée, que vous appelez de vos vœux un renforcement de notre action tout au long de l'année, et cela me renvoie à notre volonté d'agir, notamment sur le sujet des MNA. Même si ce point constituait une discordance entre le Pas-de-Calais et le Nord, nous avons mis en place une maraude spécifique aux MNA dans le Nord depuis le 1^{er} janvier, qui a permis d'entrer en contact avec 231 mineurs, dont 57 ont été pris en charge. À ce stade, le taux d'acceptation d'une évaluation par les conseils départementaux est légèrement meilleur. Notre volonté est que ces jeunes, en particulier les mineurs, puissent intégrer ce dispositif d'évaluation afin que ceux qui sont reconnus comme tels puissent vivre leur vie en France durant leur minorité, se former et évoluer normalement.

M. François-Xavier Lauch. Même si je comprends parfaitement votre point de vue selon lequel le plan Grand Froid devrait être déclenché plus rapidement, je rappelle qu'il répond à une doctrine nationale. Son déclenchement est extrêmement lourd à gérer pour les associations du Pas-de-Calais, je l'ai constaté cet hiver, et nous rencontrerions des difficultés à le maintenir sur une plus longue période. Je me permets surtout de souligner, si l'on raisonne en termes de mise à l'abri, qu'une telle proposition est faite chaque matin à côté du campement de Virval : les personnes se voient offrir un hébergement dans les CAES, et nous assurons leur transport vers ces centres, même s'ils sont éloignés. Si le sujet est d'être mis à l'abri, cette possibilité existe donc quotidiennement.

M. Bertrand Gaume. Nous en revenons toujours à la question d'origine, ce qui va me permettre de me diriger vers ma conclusion. Si nos CAES sont éloignés du littoral, c'est parce que nous souhaitons offrir des hébergements dignes. Nous considérons en effet qu'il n'est pas digne d'être hébergé dans des cabanes sous des bâches, à la merci des passeurs, qui sont des trafiquants d'êtres humains qui exploitent les femmes, les violent, font travailler les enfants et sont armés. Soyons collectivement assurés que ces individus trafiquent des êtres humains avec la même absence de considération que pour la drogue qu'ils dissimulent dans des conteneurs, l'argent sale qu'ils blanchissent ou les monnaies virtuelles. Ils ne sont animés que par le lucre et l'appât du gain, au mépris de la vie humaine. Notre volonté est de faire prévaloir la primauté de la vie humaine en offrant des conditions d'hébergement dignes. Pour cela, il nous faut arracher ces personnes, qui sont des victimes, de la mainmise brutale des passeurs, en les éloignant du littoral. Telle est la politique que, en tant que fonctionnaires de l'État, nous mettons en œuvre sous l'autorité du Gouvernement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite simplement dire que si nos échanges ont été longs, c'est parce que nous parlons de trente ans de politiques publiques qui ont largement échappé au contrôle démocratique du Parlement. Même si, comme vous l'avez indiqué, les accords du Touquet ne sont pas, en tant que tels, un accord migratoire, une commission d'enquête sur leurs conséquences doit nécessairement aborder les politiques migratoires, tout autant que les politiques de santé, d'intégration et de protection de l'enfance. À mon sens, les trois heures que nous venons de passer ensemble sont loin d'être suffisantes. Je vous invite évidemment à nous envoyer rapidement les réponses écrites au questionnaire, et nous nous laissons la possibilité de vous réinterroger par écrit sur des points que nous n'aurions pas eu le temps de traiter lors de cette audition.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier, messieurs les préfets, de vous être rendus disponibles et d'avoir préparé très précisément cette audition. Au fur et à mesure de l'avancée de la commission d'enquête, d'autres questions pourraient se poser, et nous pourrions être amenés à vous demander de revenir devant nous si cela s'avérait nécessaire. Je vous précise également que nous nous rendrons sur place dans une quinzaine de jours.

Je souhaitais également que vous puissiez transmettre à l'ensemble des personnels placés sous vos autorités respectives nos remerciements pour le travail accompli : pour sauver des vies humaines, pour maintenir l'ordre et assurer la sécurité de nos concitoyens sur les zones concernées, et pour le travail de tous les personnels administratifs sollicités. Je vous prie de bien vouloir, au nom de la représentation nationale, remercier l'ensemble de ces personnels qui accomplissent un travail considérable et essentiel.

*

* *

22. Audition, ouverte à la presse, de sauveteurs en mer bénévoles de la station de Dunkerque de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) : Mme Céline Delannoy, M. Philippe Gichtenaere, M. David Godin, M. Jean-Marc Gosset, M. Frédéric Janssen, M. Alain Ledaguenel et M. Emmanuel Pelletier (7 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Merci à vous sept de venir témoigner devant notre commission. Certains d'entre vous l'ont déjà fait dans le film documentaire *One by One*, réalisé en 2025 et diffusé par la chaîne régionale Wéo, malheureusement disparue depuis – je profite de cette occasion pour rendre hommage à son dirigeant, Jean-Michel Lobry.

À travers vous, je voudrais saluer l'ensemble des bénévoles qui sauvent des vies dans la Manche et dans la mer du Nord. Malheureusement, tout le monde ne peut pas être sauvé. La semaine dernière, deux personnes encore ont perdu la vie en tentant de rejoindre la Grande-Bretagne. Nous avons déjà reçu le président de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), M. Emmanuel de Oliveira, mais il nous paraissait important d'entendre des sauveteurs qui sont sur le terrain, confrontés au quotidien à ces drames humains.

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

(Mme Céline Delannoy, M. Philippe Gichtenaere, M. David Godin, M. Jean-Marc Gosset, M. Frédéric Janssen, M. Alain Ledaguenel et M. Emmanuel Pelletier prêtent successivement serment.)

M. Alain Ledaguenel. Je vous remercie de nous recevoir pour parler d'une situation qui dure depuis des années et qui nous touche profondément.

Je suis capitaine de la marine marchande et j'ai exercé les fonctions de pilote à Dunkerque pendant vingt-cinq ans. Je préside la station de sauvetage de Dunkerque depuis vingt-cinq ans aussi.

Nous allons nous présenter tour à tour, puis nous répondrons aux questions que vous souhaierez nous poser. Bien sûr, nous avons également quelques idées à vous soumettre.

Mme Céline Delannoy. J'ai 39 ans. Je suis à la station de Dunkerque depuis huit ans. Parallèlement, je suis sapeur-pompier professionnel.

M. Philippe Gichtenaere. J'ai 70 ans. J'ai rejoint la station de Dunkerque en 1987 et embarqué en 1989. Je suis officier de marine. J'étais capitaine de remorqueur à Dunkerque, après avoir navigué plusieurs années au long cours.

M. David Godin. Je suis professeur d'EPS (éducation physique et sportive). Je suis entré à la SNSM à 17 ans, il y a trente-neuf ans, et j'ai rejoint la station en 2003. Je suis canotier.

M. Jean-Marc Gosset. Je suis né le 20 juillet 1959, à Valenciennes. Je suis retraité. Je suis à la SNSM depuis 2009, en tant qu'équipier conduite navigation, nageur de bord – jusqu'à mes 63 ans – et mécano.

M. Frédéric Janssen. Je suis maître-nageur sauveteur dans les piscines du Dunkerquois. Je suis canotier à la station de Dunkerque depuis vingt ans et sauveteur en mer depuis quarante ans. J'exerce les fonctions de canotier, chef de bord et patron en semi-rigide.

M. Emmanuel Pelletier. J'ai 58 ans. Je suis retraité depuis peu, après vingt-quatre ans de pilotage au port de Dunkerque. Patron titulaire du canot de sauvetage de la station depuis un peu plus de douze ans, j'ai été impliqué dès le début dans ces nouveaux sauvetages auxquels nous avons été confrontés malgré nous et qu'il a fallu gérer.

M. Alain Ledaguenel. La station de Dunkerque, que nous représentons, est la première concernée par la situation puisqu'elle est la plus proche de la frontière belge, mais les quatre autres stations de sauvetage des Hauts-de-France qui interviennent dans la Manche et la mer du Nord, c'est-à-dire Gravelines, Calais, Boulogne et Berck-sur-Mer, le sont aussi.

J'en profite pour saluer les sauveteurs de Berck-sur-Mer, qui font preuve d'un dévouement et d'une implication dans le sauvetage de la vie humaine en mer assez incroyables. Ils disposent d'un semi-rigide qu'ils doivent mettre à l'eau à chaque intervention, car il n'y a pas de port à Berck. Ils ont également un aéroglisseur pour aller récupérer les gens perdus au milieu des marais de la baie de Somme.

Nos engagements sont individuels, homme par homme, femme par femme. Ils demandent beaucoup de présence et de disponibilité. Ce n'est pas un métier, mais on apprend à le faire, grâce aux différentes formations proposées en fonction des spécialités. Ce que nous faisons nous touche au plus profond de nous-mêmes, puisqu'il s'agit de sauver des vies humaines, quelles qu'elles soient.

Nous répondons aux appels du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage), c'est-à-dire du représentant du préfet maritime, voire du Premier ministre et du secrétaire général de la Mer. Nos actions concernent uniquement le sauvetage en mer : il est entendu que nous ne luttons pas contre l'immigration clandestine, Emmanuel de Oliveira l'a certainement précisé. Nous ne sommes pas là pour ça. Notre mission est de sauver les gens.

Nous avons de petits moyens, que je pourrais comparer à un véhicule du Smur (structure mobile d'urgence et de réanimation). C'est un petit bateau de 17,60 mètres, dans lequel est concentré un maximum de moyens techniques et de compétences humaines. Nous avons à bord par exemple des médecins ou des capitaines de la marine marchande, qui connaissent bien la géographie de la mer du Nord, très différente de celle de la Manche. Elle est difficile, car il n'y a pas d'eau. De ce fait, les moyens de l'État ne peuvent pas accéder à une grande partie du territoire car leur tirant d'eau, c'est-à-dire la partie qui est sous l'eau, ne leur permet pas de s'approcher.

Nos moyens sont rapides, légers et extrêmement bien dotés en compétences, ce qui leur permet de porter secours aux gens qui ont émis un appel de détresse vers le Cross. Nous pouvons nous rendre vite sur les lieux d'un naufrage, et éventuellement attendre que des moyens lourds, qui ne peuvent pas s'approcher ou qui sont très lents, viennent nous aider – encore une fois comme le véhicule du Smur peut intervenir en attendant que les gros véhicules des sapeurs-pompiers ou d'autres moyens lourds arrivent.

Quand l'appel du Cross sonne sur nos portables, nous sommes à bord dans le quart d'heure et nous appareillons dans les cinq minutes suivantes. C'est un temps de réactivité absolument remarquable, qui est pratiqué par toutes les stations, notamment dans les Hauts-de-France pour le secours aux exilés.

Tout cela a un coût. Les stations doivent non seulement entraîner et former leurs bénévoles et entretenir leur matériel, mais trouver de l'argent pour le faire. Depuis la crise migratoire – appelons-là ainsi –, notre budget annuel a beaucoup évolué. Nous devons trouver près de 90 000 euros par an sur le territoire. Nous ne touchons aucune aide, de personne. Nous n'avons aucune aide politique, ni du département, ni de la région. À un moment, le département avait émis l'idée de nous aider mais cela n'a fonctionné qu'une fois : depuis, ça bloque.

Se pose aussi la question du remplacement de nos moyens, qui vieillissent. Notre canot principal et les deux autres de Calais et de Boulogne atteignent ou dépassent les 30 ans d'âge. Ils ont en outre une capacité d'emport relativement limitée. Pour nous, récupérer quarante ou cinquante personnes est vraiment un maximum si nous ne voulons pas nous mettre nous-mêmes en danger. À quarante ou cinquante fois 80 kg, on arrive à 4 tonnes et notre stabilité peut être compromise, surtout si nous n'arrivons pas à contrôler les déplacements à bord. Nous demandons donc des bateaux adaptés au sauvetage de masse.

Comme nous avons été les premiers concernés, en 2019, nous avons mis au point des techniques de sauvetage de masse, qui ont d'ailleurs été adoptées par la marine nationale, voire d'autres administrations. La SNSM les appelle Novimar (nombreuses victimes en milieu maritime). Sortir quelqu'un de l'eau n'est vraiment pas facile – les sauveteurs qui sont ici pourraient vous en parler. Tenir 80 kg à bout de bras, ce n'est pas possible à deux : il faut être au moins trois. Quand il y a soixante personnes à sauver, on a de la chance quand tout se termine bien, sans drame et sans blessés. Nous ne pouvons pas les sortir de l'eau plus vite. C'est un par un, *one by one*.

M. le président Sébastien Huyghe. Pouvez-vous nous décrire une intervention type, du moment où vous êtes appelés jusqu'au moment où vous rentrez au port avec les migrants que vous avez secourus ?

M. Emmanuel Pelletier. Il n'y a pas vraiment d'intervention type. Quand on est appelé, on ne sait pas ce qu'on va trouver. On nous dit juste qu'il s'agit d'une opération de sauvetage pour les migrants, rien de plus.

Il existe deux sortes d'intervention. La première est assez récente : nous ne faisons ça que depuis deux ans. Il s'agit de se rendre sur place pour évaluer la situation, regarder le nombre de personnes, le pourcentage de brassières à bord, l'état de l'embarcation – si elle est bien gonflée, si elle risque de chavirer ou de couler, etc. Dans un premier temps, notre rôle se limite à ça. Ensuite, on nous demande de la suivre et de la sécuriser : ça c'est problématique, quand on a des métiers très prenant.

La vraie intervention, celle qui consiste à sauver des gens, commence aussi par une évaluation du nombre de personnes. On ne peut pas en récupérer quatre-vingts comme on en récupérerait vingt, parce que nous devons rester nous-mêmes en sécurité. Comme l'a dit Alain, le surpoids au-dessus de la flottaison peut entraîner des problèmes de stabilité. Ce sont des sujets un peu techniques qu'on apprend en marine marchande, mais il existe un vrai risque de chavirage de notre embarcation.

Des précautions énormes sont à prendre pour s'approcher d'un « small boat » qui est en surcharge, parce qu'un mouvement d'eau un peu trop important risquerait de le faire chavirer. S'il est seulement en panne moteur ou qu'il a perdu son hélice, cela se passe généralement bien. On s'approche et on le récupère. À Dunkerque, nous le faisons par l'arrière du canot pour canaliser le flux des naufragés qui sont embarqués : c'est le *one by one* – c'est

aussi ce qu'on leur dit, pour qu'ils restent calmes et que nous ne nous fassions pas déborder par le nombre.

J'ajoute un troisième cas de figure, qui s'est produit le 18 juin dernier. Là, tout le monde était à l'eau – de mémoire, ils étaient soixante-dix-huit. Dans ce genre de cas, il n'y a vraiment pas de temps à perdre. Nous étions les seuls à pouvoir accéder sur zone. Le Cross m'ayant informé de la situation, nous étions suffisamment nombreux dans l'équipage et nous avons réussi à armer nos deux moyens, c'est-à-dire le canot tous-temps et notre semi-rigide. Comme ce n'était pas très loin, nous avons pu arriver sur place très rapidement. L'hélicoptère était déjà présent, ainsi que les semi-rigides des bâtiments de l'État qui, eux, ne pouvaient pas approcher à cause de leur tirant d'eau. Nous avons eu beaucoup de chance de sauver tout le monde. Nous avons récupéré cinquante-cinq personnes et le *Ridens*, qui est un navire affrété, en a récupéré vingt-trois – dont des blessés, des femmes et des enfants, comme c'est souvent le cas maintenant.

Quand on embarque des naufragés, l'urgence est de les ramener à terre. En fonction de leur état de santé, on demande la présence des pompiers, voire du Samu si nécessaire.

M. le président Sébastien Huyghe. Quel est le nombre de bénévoles à la station de Dunkerque ?

M. Emmanuel Pelletier. Nous sommes une trentaine dans l'équipage actuellement mais, comme dans toute association, il y a un noyau dur d'une douzaine de personnes qui sortent régulièrement. Les autres viennent de manière sporadique.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la moyenne d'âge ? Plus exactement, autour de la table, je vois des gens qui ont beaucoup d'expérience et un peu moins de jeunes.

M. Emmanuel Pelletier Nous sommes assez représentatifs de la moyenne d'âge !

M. le président Sébastien Huyghe. Réussissez-vous à attirer des jeunes ?

M. Alain Ledaguenel. Nous préférons avoir des bénévoles stables dans leur vie, qui habitent à proximité de la station et qui ont une certaine expérience de la vie en général, pas seulement du sauvetage. Ce sont des opérations mentalement assez dures à encaisser, et qui s'accumulent au fil du temps.

La plus jeune de nos bénévoles a 27 ans je crois et, à condition d'avoir les qualités physiques requises, on peut aller jusqu'à la limite d'âge supposée, qui est de 70 ans. Dans les faits, c'est plutôt 67 ans mais Philippe, ici présent, en a 70 : c'est un bel exemple de permanence de service.

Toutes ces personnes exercent dans la vie civile des activités très variées.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous récemment constaté une évolution dans la fréquence et la gravité des interventions ? Comment vos équipes vivent-elles leur répétition, dans des conditions humaines souvent très difficiles ?

M. Alain Ledaguenel. Je vais faire un petit retour en arrière. Nous avons commencé à nous rendre compte de ce qui se passait en mer en 2019, quand l'accès au tunnel et aux ferries est devenu quasiment impossible pour les migrants. Nous avons commencé à voir de petites embarcations tenter de traverser, souvent dérobées dans les ports de plaisance, notamment de petits pneumatiques – mais de marque européenne, donc tout de même assez

solides. À l'époque, il n'y avait guère que nous, les cinq stations des Hauts-de-France, pour intervenir et porter secours à ces personnes qui tentaient une aventure désespérée.

S'est ajoutée à cela, en 2020, la crise du covid et nous nous sommes retrouvés un peu abandonnés, voire beaucoup. Par exemple il fallait que les membres de l'équipage soient vaccinés pour réaliser des opérations de sauvetage – nous avons perdu deux bénévoles qui n'ont pas voulu l'être –, mais pas moyen d'obtenir des doses, nous n'étions pas prioritaires ! Or si nous n'allons pas en mer, personne n'y va à notre place. Trouver de l'argent est également devenu plus compliqué, parce que nous ne pouvions plus organiser de manifestations publiques pour collecter des fonds.

C'est vraiment une chose qui m'agace. Je n'ai plus envie de faire la quête à la sortie des églises. Nous sommes malgré tout un service public. Nous avons besoin d'être aidés et ce n'est peut-être pas à nous de chercher des fonds.

Pendant la crise du covid donc, nous n'avions plus de sous dès début mars – donc plus de gazole. Heureusement, le préfet maritime de l'époque nous a entendus et a pu nous dépanner, de manière très personnelle, d'environ 2 000 litres. Ensuite, il a fallu se battre pour trouver d'autres solutions. Nous avons pu obtenir les fameuses doses de vaccin grâce aux médecins de la station mais pour le gazole, nous avons vraiment failli nous retrouver à sec.

Après cela, 2021 a été la plus grosse année pour le secours des migrants. La station de Dunkerque a secouru 738 personnes, non pas en un an mais en seulement quatre mois. En 2022, il y en a eu 599. Ensuite, le nombre a commencé à baisser car en 2023, l'État a mis à la disposition du Cross des navires capables de recueillir des naufragés. Le préfet maritime actuel nous promet d'avoir toujours six navires disponibles à la mer. Espérons. Toutefois, ces navires ne sont pas forcément adaptés à la géographie de la mer du Nord. Entre Calais et la frontière belge, il y a de nombreux bancs de sable, avec des fonds inférieurs même à zéro par endroit. Seules de toutes petites embarcations peuvent intervenir, d'où la nécessité de doter les stations de moyens adaptés aux conditions de sauvetage dans la mer du Nord française.

Les frontières maritimes franco-belge et franco-britannique montent jusqu'à près de 40 milles au nord-est. Une opération dantesque s'est déroulée le 4 octobre 2020. Je n'étais pas à bord : c'est Manu qui était le patron du jour et d'autres ici étaient présents. Ils ont mis une heure et demie pour se rendre sur place mais cinq heures et demie pour revenir tellement le temps était mauvais. Les vingt-quatre personnes ont néanmoins pu être sauvées.

Il nous faut des bateaux adaptés. Pour ce qui est du financement, nous sollicitons les collectivités territoriales, la région et le département. Par le passé, l'État participait par l'intermédiaire du siège de la SNSM, et nous apportions notre part. Un bateau qui convient aux missions de sauvetage de masse coûte environ 3 millions d'euros. Les stations de Dunkerque et de Gravelines sont très demandeuses de bateaux adaptés aux missions. Nous ne demandons pas des bateaux gigantesques : un 18 mètres environ, soit globalement comme aujourd'hui, mais avec une capacité d'emport supérieure, de manière à pouvoir faire monter à bord quatre-vingts personnes sans mettre en danger la vie des sauveteurs.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment les équipes vivent-elles ces interventions parfois difficiles ? Bénéficient-elles d'un accompagnement psychologique ?

M. Alain Ledaguenel. Structurellement, il n'y a rien de spécifique. Nous pouvons toujours nous adresser au Crapem (centre ressource d'aide psychologique en mer), qui se trouve à Saint-Nazaire. C'est une équipe de psychiatres et de psychologues très à l'écoute, mais les contacter relève d'une démarche personnelle. Si vous avez vu le film, vous savez que

les gens restent très marqués par certains événements même cinq ou six ans après. Heureusement, outre le Crapem, nous avons nos médecins de bord, une chirurgienne et un cardiologue extraordinaires, qui sont très attentifs, même s'ils ne le montrent pas. Sans être psychiatres ou psychologues, ils essaient de repérer certains signaux, par exemple dans les propos qui sont tenus lors de nos réunions hebdomadaires. Nous, nous pouvons passer à côté mais eux y font attention.

M. le président Sébastien Huyghe. Lorsqu'un nouveau bénévole vous rejoint, reçoit-il une formation spécifique ? Est-ce vous qui l'assurez, presque sur le tas ? La gestion du stress dans les situations difficiles est-elle abordée ?

M. Emmanuel Pelletier. Tout nouvel arrivant commence par passer un an sous observation de l'équipage, qui devra l'accepter. Ses connaissances techniques sont prises en compte, mais surtout sa capacité à partager l'esprit du groupe, ce qui est essentiel quand on part en mer dans des conditions météorologiques ou psychologiques difficiles, comme dans le cas d'opérations de sauvetage de masse.

Nous formons chaque nouvel arrivant en interne pour lui apprendre ce que nous savons du point de vue maritime et, selon sa profession, du point de vue médical. Au niveau national, la SNSM propose des stages de formation tant sur les aspects nautiques que sur le secourisme, puisque nous sommes tous censés être sauveteurs-secouristes. Pour ce qui est de la dimension psychologique, ce sont nos médecins qui gardent un œil sur nous. Il n'y a pas de préparation spécifique. Nous comptons sur l'esprit d'équipage.

M. le président Sébastien Huyghe. Parmi les différentes missions de la SNSM, quelle proportion représente le sauvetage des migrants ?

M. Alain Ledaguenel. Le dernier rapport du Cross Gris-Nez, qui fait le bilan de l'année 2025, montre que, même si les moyens de l'État ont été largement renforcés, la moitié des interventions concernant le sauvetage de la vie humaine en mer – pas seulement des migrants – est assurée par les embarcations de la SNSM. Pour notre station, sur trente-huit opérations de sauvetage, dix-huit auront concerné des « civils » et les autres des migrants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie d'être parmi nous. Toutes les personnes présentes ici – je pense pouvoir m'exprimer en leur nom – ont une grande admiration pour ce que vous faites au quotidien, que ce soit pour des gens de mer ou des personnes en situation d'exil. Que la préservation de la vie humaine soit votre priorité a quelque chose de particulièrement touchant dans la période que nous vivons. Merci pour ça.

Quand on est prof d'EPS ou pompier, comment fait-on pour concilier cet engagement bénévole très consommateur de temps avec son activité professionnelle, sans parler de sa vie familiale et personnelle ? Êtes-vous parfois obligés de prendre des congés, faites-vous du bénévolat au lieu de partir en vacances ?

M. David Godin. Il est arrivé qu'une alerte soit déclenchée pendant un cours d'EPS : dans ce cas-là, il est évident que je ne pars pas. Je ne peux pas laisser ma classe. Les interventions comme celle du 4 octobre, où on rentre à 7 heures du matin trop fatigué pour aller travailler, sont plus compliquées. Il faut essayer de négocier avec le proviseur pour lui expliquer la situation. Parfois, ça se passe bien. Parfois, ça se passe mal. J'ai déjà été convoqué une fois par un proviseur qui m'a demandé de faire la part des choses, en me signifiant que mon métier était professeur d'EPS. Dans certains lycées, des arrangements sont sans doute possibles. C'est une question de personne. Je ne sais pas ce qu'il en est légalement, à part le fait qu'un enseignant ne doit pas laisser sa classe, quoi qu'il arrive. En tout cas, c'est toujours

très compliqué. Nous sommes en permanence sur une ligne de crête. En tant que professeur, on ne peut pas être libéré.

Mme Céline Delannoy. Les pompiers n'ont pas de convention avec la SNSM. Donc, le boulot est prioritaire. Quand on part en intervention, on ne sait jamais pour combien de temps, contrairement à mon métier où l'on sait par exemple que cela peut tourner autour d'une heure. Là, on ne sait pas quand on va revenir donc il faut savoir allier les deux. Quand ça sonne à 5 heures du matin, je sais que je ne prendrai malheureusement pas le départ, parce que je travaille à 8 heures. Le travail passe avant tout.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pour ceux qui ont encadré des bénévoles, avez-vous connaissance de métiers ayant mis en place des partenariats ou des systèmes de récompense de cet engagement, par exemple par des temps de congé supplémentaires ?

M. Alain Ledaguenel. De manière exceptionnelle, certains employeurs acceptent, à la demande du bénévole, de conclure un accord, mais c'est très rare. Ensuite, c'est de la responsabilité de chacun. L'un de nos médecins est cardiologue libéral : il ne peut pas planter son patient sur la table d'observation et lui demander de reprendre rendez-vous avec le secrétariat...

Cela devient très compliqué quand il s'agit de faire de l'accompagnement et de la sécurisation d'embarcations, car une opération peut parfois durer huit à dix heures. Manu a beaucoup de mal avec ce type de mission. Il est déjà arrivé que notre chirurgienne embarque à 4 heures du matin et qu'elle soit bloquée en mer, alors que son bloc était prêt pour 8 heures, avec le patient, l'anesthésiste et toute l'équipe ! Ce n'est pas possible, et cela a pour conséquence de réduire le nombre de gens disponibles. Nous avons une liste de gens disponibles sur une application : tout le monde est partant pour faire du sauvetage, à tout instant, mais dès qu'il est question d'accompagnement, elle se rétrécit. Ce n'est pas à nous de faire ça. Nous ne faisons pas de LIC (lutte contre l'immigration clandestine). Nous ne sommes pas là pour assurer la sécurité et la sûreté. En revanche, si une embarcation appelle au secours, nous serons présents et nous serons probablement les premiers sur place.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous arrive-t-il de ne pas pouvoir répondre à un appel, de ne pas partir pour une opération de sauvetage parce que vous ne disposez pas des ressources nécessaires ?

M. Emmanuel Pelletier. C'est arrivé exceptionnellement, alors que nous savions qu'il s'agissait d'un suivi de migrants. Il y a une vraie démotivation des canotiers sur ces missions.

Le Cross nous demande de nous rendre sur place juste pour évaluer la situation. Mais ensuite, il nous demande de suivre l'embarcation. Il y a une sorte de chantage : on nous dit que si un accident se produit et qu'on n'est plus là, ce sera notre faute. Pour ma part, quand je suis patron de l'embarcation, je refuse de faire de l'accompagnement. Les gens qui sont à bord ne peuvent pas planter leur métier juste pour ça, ce n'est pas acceptable. Évidemment, on resterait pour une opération de sauvetage.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pourriez-vous expliquer, pour que tout le monde le sache, ce qu'est l'accompagnement ?

M. Emmanuel Pelletier. L'accompagnement consiste à rester derrière le « small boat », qui avance à 3 ou 4 nœuds, juste au cas où il arriverait quelque chose. Généralement, nous sommes appelés quand ils partent de la plage de Malo et nous les suivons jusqu'à ce que

nous soyons remplacés par un navire de l'État. Mais quand il y a beaucoup d'opérations simultanées et que le dispositif est saturé, aucun n'est disponible. Dans ce cas, nous les accompagnons jusqu'à la frontière anglaise et cela peut durer huit à dix heures. Nous l'avons fait très régulièrement. Le Cross essaye de ne plus nous l'imposer, mais il est parfois dépassé.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le Cross vous demande d'effectuer des missions qui ne correspondent pas à votre raison d'être et qui dépassent le cadre de vos interventions habituelles ? Est-il arrivé que des demandes aillent plus loin ? Par exemple, a-t-il déjà été demandé à un bénévole de la SNSM d'entraver un passage ou de crever un boudin ?

M. Emmanuel Pelletier. Absolument jamais. De toute façon, personne chez nous ne ferait ça, patron ou équipage. On fait du sauvetage, on n'entrave rien du tout.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question était une manière de vous le faire dire. Je vous remercie.

Tout à l'heure, vous avez évoqué la nécessité d'une stabilité émotionnelle chez les bénévoles. Pourquoi est-elle indispensable ? Cela revient à vous demander à quoi vous êtes confrontés. Certains événements doivent être plus marquants que d'autres. Dans le documentaire *One by One*, l'un des sauveteurs dit : « heureusement, ce n'est pas tous les jours comme ça ». Pouvez-vous nous expliquer à quoi vous devez faire face, au quotidien ou de manière plus exceptionnelle ?

M. Jean-Marc Gosset. Quand on part, on ne sait pas ce qu'on va découvrir. Il est donc compliqué de se préparer émotionnellement. En arrivant sur zone le 4 octobre 2020, par exemple, la situation est devenue dangereuse. Personnellement, je pense à ma famille. On se demande si on va rentrer, comme je l'ai dit dans le reportage. À l'époque, il n'existait aucune structure. Quand on rentre à la maison, c'est la famille qui nous entoure.

M. Philippe Gichtenaere. Je faisais du sauvetage depuis très longtemps, mais en 2019 ou 2020, nous avons été confrontés à des situations que nous n'avions jamais connues avant. On est surpris quand on fait du sauvetage de masse. Tout le monde parle des migrants sans vraiment savoir de quoi il s'agit et sans se rendre compte de ce qu'ils vivent. Il faut avoir été au contact des migrants, les avoir secourus, pour comprendre à quel point ils sont désespérés. Ils mettent leur vie entre nos mains, ils sont au bout du rouleau. On ne peut pas rester indifférent face à ça. Ce n'est pas possible. On peut trouver des enfants, de jeunes ados, des bébés, des mamans enceintes allongées au fond du bateau. Ça vous prend à la gorge. On n'est que des êtres humains.

Quand on entend parfois des bêtises sur les migrants, on se dit que les gens ne savent pas de quoi ils parlent, mais on reste un peu marqué par tout ça. On est des marins et on a l'habitude de prendre sur nous. Quand on rentre, on en parle entre nous et avec nos familles. Les gens ont du mal à comprendre.

M. Jean-Marc Gosset. Je voudrais préciser qu'il n'y a aucune émotion pendant l'opération. On reste concentré sur les gens qu'on doit sauver.

Un jour, alors que nous rentrions au port de Dunkerque, j'avais un gamin dans mes bras, qui ne bougeait pas. Ses larmes coulaient. Rentrer, c'est un échec pour eux. On n'y peut rien, nous on les a sauvés.

M. David Godin. Ce qui m'apparaît le plus souvent, c'est l'absurdité de la chose. Nous sommes un peu les Sisyphe de la mer. On prend cette charge, on aide ces gens, on fait

au mieux notre travail, mais ça recommence sans cesse, voire ça s'accroît. À un moment, il est naturel de se demander quand nous allons être aidés, nous, les sauveteurs.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ressentez-vous parfois de l'hostilité, pas de la part de votre entourage proche, dont je comprends qu'il joue parfois le rôle de soupape, mais dans votre voisinage ou votre univers professionnel, quand vous dites que vous êtes sauveteurs bénévoles en Manche et en mer du Nord ?

M. Jean-Marc Gosset. En effet, certaines personnes nous reprochent d'y aller. Ils ne comprennent pas que c'est notre mission. J'ai voulu entrer à la SNSM pour donner sans recevoir. Ça paraît bête et d'ailleurs ça ne marche pas, parce que je ne reçois que du bonheur de la part de mes collègues. Quand on rentre, tout le monde appelle. On ne se laisse pas tomber. On ne reste pas une journée sans se voir, même s'il n'y a pas d'intervention.

M. Frédéric Janssen. Je vois de l'hostilité dans mon métier, puisque je suis maître-nageur et que les migrants viennent régulièrement à la piscine pour se laver lorsqu'ils ne peuvent pas le faire sur les campements : on sent une agressivité de la part d'autres clientèles.

Je voulais également revenir sur le fait que, quand on ramène les migrants à quai, ils sont généralement livrés à eux-mêmes. On les retrouve à attendre sous l'abribus. Parfois, la police est là, ou des associations. Parfois, il n'y a personne. Ils sont livrés à eux-mêmes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je suis désolée de cette question et mon objectif n'est pas de faire du pathos, mais les morts qui surviennent en mer sont l'une des réalités auxquelles vous êtes confrontés et également l'une des raisons d'être de cette commission d'enquête. Y êtes-vous confrontés régulièrement ? Comment vous y préparez-vous ? Que se passe-t-il lorsque vous recueillez à bord des personnes décédées ?

M. Emmanuel Pelletier. À Dunkerque, nous avons eu de la chance, nous avons été relativement épargnés. Nous n'avons été confrontés à cette situation qu'une fois, quand nous avons dû récupérer un noyé qui avait dérivé pendant plusieurs jours depuis le port de Calais. En revanche, d'autres stations, surtout celle de Calais, ont été engagées régulièrement pour récupérer des personnes décédées au milieu des survivants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans un rapport rédigé à la demande du secrétariat général de la Mer, un député préconise de « ériger une vraie force garde-côtes et exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières, qui s'éloignent du sauvetage en mer conduit par des bénévoles ». Pensez-vous que votre mission auprès des migrants s'éloigne de votre mission de sauvetage en mer bénévole ?

M. Alain Ledaguenel. Encore une fois, on ne fait pas de lutte contre l'immigration clandestine mais du sauvetage en mer. Notre engagement, à chacun et chacune d'entre nous, est de porter secours aux gens qui se trouvent en détresse en mer.

Il y a des traités internationaux. Lors du naufrage du *Titanic*, le 14 avril 1912, les associations d'États se sont rendu compte que rien n'était prévu pour porter secours aux naufragés en mer. Cela a donné les conventions de Hambourg et de Paris, par lesquelles les États riverains d'un littoral s'engagent à proposer, selon des modalités qu'ils définissent eux-mêmes, des moyens de sauvetage en mer. En France, dans la bande des 300 mètres, ils sont de la responsabilité du maire, qui peut éventuellement engager les sapeurs-pompiers. Au-delà, la fonction garde-côtes – puisqu'il n'y a pas de garde-côtes en France – est assurée par différentes administrations. La SNSM y participe dans la bande des 20 milles, c'est-à-dire

entre 300 mètres et 20 milles au large – un peu plus à Dunkerque, parce que les frontières y sont un peu bizarres. Au-delà des 20 milles, ce sont les bâtiments des administrations de l'État qui interviennent, à commencer par la marine nationale, puis les douanes, les affaires maritimes ou la gendarmerie maritime.

Les Américains ont un corps de garde-côtes spécifique. Ils ont des bâtiments de grande taille sur lesquels sont représentées toutes les administrations – douanes, armée, etc. En France, nous faisons le contraire : le Cross décide des moyens adaptés à la mission qui doit être réalisée. C'est une mission garde-côtes, qui peut aller du sauvetage en mer – celui qui intervient dépend de la distance par rapport au rivage – jusqu'à la lutte contre les trafics illicites par exemple.

En tant que bénévoles, nous sommes bien dans nos bottes. On est bien dans ce qu'on fait, on se forme, on a des gens compétents dans tous les domaines – maritimes, médicaux et paramédicaux, techniques ou mécaniques. Depuis 200 ans – la SNSM existe depuis 1824 –, on fait le job comme il faut. Mais, en effet, la situation se complexifie et il faudrait sans doute qu'on soit davantage soutenu.

M. le président Sébastien Huyghe. Ceux que vous ramenez sur le sol français n'ont pas abandonné l'idée de passer en Grande-Bretagne. Vous arrive-t-il de sauver plusieurs fois les mêmes personnes ? Les reconnaissez-vous ? C'est le Sisyphe que vous avez évoqué tout à l'heure : après les avoir sauvés une première fois, vous êtes « obligés » de retourner en mer pour recommencer, parce que leur seul but est de passer en Grande-Bretagne.

M. Alain Ledaguenel. Je me souviens d'avoir secouru une famille avec trois enfants, dont une gamine magnifique, rayonnante une fois à bord. Elle faisait partie des vingt-sept victimes du 24 novembre 2021. On l'avait sauvée dix jours avant.

M. Emmanuel Pelletier. Dans la nuit de Noël 2024, on est parti à 2 heures du matin pour rentrer vers 10 heures je crois. On n'a pas ramené tout le monde, mais une quinzaine ou vingtaine de personnes qui ne se sentaient pas bien sur le « small boat ». Deux jours plus tard, le 27 décembre, on les a retrouvées alors qu'elles tentaient à nouveau la traversée. On sécurisait de nouveau l'embarcation et on les a suivies jusqu'aux eaux anglaises.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans les eaux anglaises, ce sont les Anglais qui prennent le relais ?

M. Emmanuel Pelletier. Oui, dès qu'ils arrivent à la frontière. Maintenant, tout le monde s'est adapté et des navires de la Border Force anglaise sont prépositionnés. Au tout début, c'étaient des navires de la RNLI (*Royal National Lifeboat Institution*), l'équivalent de la SNSM, qui venaient récupérer les naufragés. Une fois dans les eaux anglaises, ils n'essayent pas d'aller plus loin : ils appellent au secours pour être ramenés à terre rapidement.

Mme Soumya Bourouaha (GDR). Je vous remercie d'être présents aujourd'hui. Vous nous avez décrit des situations difficiles à imaginer et à comprendre. Je salue votre engagement et votre courage. Vous faites des choses extraordinaires, au détriment de vos vies professionnelles et familiales.

Quel est le nombre de bénévoles, dans les cinq stations des Hauts-de-France ? On m'a transmis le chiffre de 10 000, mais je suppose qu'ils ne sont pas tous sauveteurs.

Le financement de vos activités repose largement sur la générosité du public, puisque 74 % de vos ressources sont d'origine privée, dont 60 % qui viennent d'associations. Le

sauvetage en mer, qui relève normalement de la responsabilité régalienne, dépend donc majoritairement de contributions privées, avec toutes les incertitudes qui en découlent. Or vous devez entretenir les bateaux, renouveler les équipements, former les équipages. Vos besoins sont importants et les investissements parfois lourds. Le modèle actuel vous paraît-il soutenable – je crois que non à l’écoute de vos propos –, notamment dans les zones comme le littoral du Nord, où les opérations de sauvetage se multiplient ? Considérez-vous qu’un renforcement de l’engagement financier de l’État serait nécessaire pour sécuriser vos missions dans la durée et vous permettre d’intervenir dans de meilleures conditions ?

M. Alain Ledaguenel. Nous savons que les finances de l’État ne se portent pas très bien. Théoriquement, il participe au financement de nos investissements. Les années précédentes, quand il fallait acheter un canot de sauvetage tous temps, le financement était supporté à hauteur d’un quart par le budget par l’État – par l’intermédiaire du siège de la SNSM –, un quart par le département, un quart par la région et un quart par nous. Il semblerait que ce modèle ne soit plus viable. Il faut donc trouver des ressources locales, mais les budgets des collectivités territoriales sont aussi très contraints.

Le département du Nord en effet est le plus peuplé de France, et doit supporter de grosses charges. De plus, le littoral dunkerquois ne représente que 40 kilomètres, alors que le département s’étend sur 250 kilomètres : compte tenu de sa géographie, il est donc plus tourné vers l’intérieur et la question du sauvetage en mer ne le préoccupait pas tellement jusqu’à présent. Cela changera peut-être. Nos élus locaux essayent de sensibiliser le président du département à notre financement.

Le temps des Hospitaliers sauveteurs bretons ou de la Société centrale de sauvetage des naufragés est révolu. On a trop de contraintes. Il faut former les gens, repasser les diplômes, maintenir les compétences à niveau. Tout cela représente des coûts qui ont explosé ces dernières années, en plus des besoins d’investissement. Or c’est une mission régalienne – je n’ai pas cité tout à l’heure la convention de Montego Bay, qui a entraîné la signature d’autres conventions sur le sauvetage par les États.

Nous côtoyons souvent nos amis britanniques et la RNLI, notre homologue, compte plus de 400 000 donateurs. En France, on en est très loin. Certes, la Grande-Bretagne est constituée d’îles et toutes ses frontières sont maritimes. Il faudrait néanmoins que nous réussissions à convaincre davantage. La SNSM s’y emploie et organise des campagnes publicitaires, mais cela ne suffit pas. Nous avons besoin d’engagements à long terme pour le renouvellement de nos moyens. Cela ne peut pas dépendre de la bonne volonté des gens.

Dans le Nord et le Pas-de-Calais, nous devons être à peu près 200 bénévoles répartis dans cinq stations qui couvrent 250 kilomètres de côtes. Le Finistère dispose de vingt-sept stations, même s’il est vrai que les côtes y sont très découpées et les risques différents. Votre chiffre de 10 000 bénévoles concerne les 225 stations qui couvrent toutes les plages et côtes du littoral français, y compris ultramarin.

M. David Godin. Il me semble que les nageurs sauveteurs qui sont sur les plages sont comptés dans ce chiffre.

M. Alain Ledaguenel. Les nageurs sauveteurs sont des jeunes formés dans les centres de formation et d’intervention – il y en a un à Lille – un peu avant leurs 18 ans, de manière à être opérationnels à 18 ans. Ils sont répartis sur tout le littoral pour assurer la sécurité des plages. La SNSM prend part à cette mission – elle n’est pas la seule – et couvre environ 50 % des plages du littoral français. Ces jeunes ne sont pas bénévoles et sont rémunérés par

les municipalités qui les accueillent. Cela fait du monde, mais ils ne sont pas comptés dans les bénévoles.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Merci pour votre présence et votre mobilisation au quotidien. J'ai participé à des maraudes sur le littoral et j'ai pu constater la situation dans laquelle se trouvent les personnes qui reviennent, souvent dans une relative indifférence.

Quelles sont vos relations avec les préfetures ou la police aux frontières ? Quel regard portent-ils sur votre présence ? Par ailleurs, comment devient-on bénévole pour participer à ces opérations de secours, éprouvantes à tout point de vue ? Enfin, vous avez fait référence à un cadre réglementaire adopté après le naufrage du *Titanic*. Pouvez-vous nous en dire un peu plus à ce sujet ?

M. Alain Ledaguenel. Après le naufrage du *Titanic*, le 14 avril 1912, le grand concert des nations a pris conscience du drame épouvantable qui s'était produit et a adopté des conventions comme celles de Hambourg, de Paris ou de Montego Bay qui contraignent leurs signataires à avoir une politique de sauvetage de la vie humaine en mer.

En France, la SNSM assure la sécurité dans une bande comprise entre 300 mètres du rivage et 20 milles au large. Au-delà, ce sont les moyens de l'État qui interviennent, aériens et de haute mer. Nous ne sommes plus concernés : avec des bateaux de 18 mètres, nous n'allons pas nous amuser à traverser l'Atlantique.

S'agissant des autorités, nous répondons aux ordres du Cross, qui est sous la responsabilité du préfet maritime. Pour nous, il s'agit du Cross Gris-Nez et du préfet maritime de Cherbourg, Benoît de Guibert, avec qui nous entretenons de bonnes relations. Il porte une attention particulière à l'activité des bénévoles de la SNSM. On ne demande pas de médaille ni de gratification, mais cette reconnaissance nous fait plaisir.

Les préfets civils ont un regard un peu différent, mais sont également attentifs à ce que nous faisons. Ils savent bien, comme le dit le Cross, qu'il y aurait gros problèmes si nous n'étions pas là.

Les trois dernières années, le préfet de région, le sous-préfet et le préfet de la zone de défense m'ont demandé, en tant que président de la station, de faire connaître nos besoins. Pendant trois ans, un peu avant Noël, je suis allé leur dire que j'avais besoin de 3 millions pour un nouveau canot. Ils m'ont dit ah bon. Les collectivités locales, la communauté urbaine ou les sapeurs-pompiers eux aussi demandaient un tas de sous, mais ils les ont eus. Nous, nous n'avons jamais rien eu, jamais.

Je ne sais pas si vous souhaitiez évoquer le soutien financier des Britanniques à la lutte contre l'immigration clandestine : nous ne sommes pas concernés, puisque nous ne faisons pas de lutte contre l'immigration clandestine. En revanche, ils vont peut-être – si la France arrive à signer l'accord – intégrer la notion de SAR, le *Search And Rescue* (recherche et sauvetage) dans leurs financements. Dans ce cas, si le siège de la SNSM s'y intéresse, nous pourrions peut-être récupérer quelque argent. Cela nous soulagerait. Comme tout un chacun, notre situation financière n'est pas brillante.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Et quels sont vos parcours ?

M. Alain Ledaguenel. Manu, Philippe et moi sommes des capitaines de la marine marchande. Nous avons travaillé dans le port ou les environs de Dunkerque. Si nous avions

été médecins, nous aurions sans doute rejoint Médecins Sans Frontières mais en l'occurrence, nos compétences nous ont portés naturellement vers le sauvetage en mer. Personnellement, je l'ai fait aussi de manière professionnelle. J'avais 25 ans quand j'ai fait ma première intervention en tant que sauveteur en mer, à Saint-Malo.

Voilà pour les marins. Certains de mes camarades sont maîtres-nageurs, il y a aussi un rapport avec l'eau. En tout cas, c'est un engagement unique et personnel.

Mme Céline Delannoy. Je suis sapeur-pompier et c'est dans la continuité de mon métier. J'ai toujours été attirée par la mer – même si je n'ai pas forcément le pied marin ! – et je voulais élargir mon champ de compétences. Mais je ne viens pas du tout de la mer, je viens de Lille.

M. Alain Ledaguenel. Céline n'est pas le seul pompier professionnel parmi les bénévoles, et nous avons aussi des pompiers volontaires. C'est un gros avantage pour nous de les avoir à bord. Ils ont malheureusement l'habitude du secours à la personne humaine. Ils voient beaucoup plus de victimes que nous, ne serait-ce que sur les routes ; or, même si nous sommes formés aux premiers secours au meilleur niveau, il nous manque la pratique. Eux, l'ont. Quand on récupère des naufragés, ils interviennent rapidement et efficacement.

Mme Céline Hervieu (SOC). Merci pour votre présence et vos témoignages, qui sont d'utilité publique. À l'Assemblée nationale comme dans le débat public en général, les propos sur les migrations et les migrants sont parfois extrêmement violents. Ce sont des positions idéologiques, mais qui témoignent aussi, comme vous l'avez souligné, d'une profonde méconnaissance des drames qui se jouent. Pour cette raison, vos témoignages devraient être portés à la connaissance bien sûr des élus, mais aussi de l'ensemble de la société, car beaucoup de Français ignorent cette réalité.

Quelles relations entretenez-vous avec les autres associations de sauvetage en mer ? Vous arrivent-ils d'être plusieurs à intervenir pour une même opération de sauvetage, au risque d'avoir des difficultés de coordination ?

Vous êtes très concentrés sur votre mission pendant le sauvetage, mais réussissez-vous à entrer en relation avec les personnes que vous récupérez ? Je suppose qu'elles ne sont pas forcément francophones. Est-ce que vous communiquez en anglais ? Est-ce que des choses parviennent à se dire sur le chemin du retour ?

Enfin, n'ayant jamais vu directement d'opération, j'aimerais savoir comment les personnes que vous sauvez sont équipées. Ont-elles des gilets de sauvetage ? Même s'il peut y avoir de la confusion quand vous intervenez, les canots vous semblent-ils un minimum organisés, avec un leader qui encadre le groupe, des vivres, etc. ?

M. Emmanuel Pelletier. En dehors des moyens de l'État comme la gendarmerie maritime ou la douane, il n'y a pas d'autre organisation de sauvetage. C'est le Cross qui organise tout sauvetage et définit les tâches qui sont dévolues à l'un ou l'autre navire.

Lors du sauvetage, la priorité est d'essayer de maintenir le plus grand calme à bord. Embarquer cinquante personnes d'un coup est une opération très complexe. Si elle est mal conduite, nous nous mettons nous-mêmes en danger. On a établi des procédures – nous avons dû les inventer, parce qu'elles n'existaient pas – qui ne fonctionnent pas trop mal en pratique.

Quand on récupère les gens, on les embarque *one by one* – en effet, nous communiquons en anglais avec eux. Cela permet de les voir un par un et de les filtrer tout de

suite. Les femmes et les enfants sont placés à l'intérieur du bateau. Ce n'est pas toujours facile quand il y a des familles, mais nous les séparons : on reste ferme à ce sujet. On regroupe les hommes à l'avant pour pouvoir continuer à travailler à l'arrière du canot. On repère ainsi s'il y a des blessés ou des urgences – je me souviens d'une femme enceinte qui n'était plus capable de marcher. Elle est tombée dans les pommes et il a fallu la porter.

Voir toutes les personnes une par une nous permet de faire un tri. On communique tant bien que mal. Quand il y a des enfants, certains ont appris le français dans les camps. Sinon, on leur parle en anglais. On essaye de savoir de quel pays ils viennent. Nous avons tous des enfants, et c'est toujours marquant d'en récupérer. On pense d'abord à ça et on essaye de gérer les familles en priorité.

S'agissant des leaders, il arrive en effet que des passeurs soient à bord. On les identifie parce que ce sont généralement eux qui tiennent le moteur ou qui sont à l'avant pour indiquer la direction avec leur téléphone portable. On les reconnaît plus ou moins, mais on ne peut rien prouver donc on ne dit rien. On les récupère comme tout le monde.

M. Alain Ledaguenel. Pour ce qui est des associations, il y a nos homologues britanniques de la RNLI, qui fonctionnent à peu près comme nous.

Le Brexit n'a pas arrangé les choses. Il y a cette fameuse frontière maritime au milieu du détroit – il est important de distinguer la Manche et la mer du Nord, qui ont leurs propres difficultés. On a de très bonnes relations avec la RNLI, mais on ne travaille plus ensemble comme on a pu le faire avant le Brexit.

Mme Danielle Simonnet (EcoS). Merci beaucoup pour votre engagement, votre courage et votre humanisme. Vous nous rappelez une évidence que certains ont oubliée ou contestent volontairement : une vie humaine est une vie humaine et, quelle que soit son histoire, d'où qu'elle vienne, on doit lui venir en aide. Votre témoignage démontre également que lorsqu'on veut aller quelque part pour sauver sa peau, on n'hésite pas à multiplier les tentatives malgré le danger. Aucun barbelé ne sera la solution.

Vous avez bien détaillé vos moyens budgétaires. J'ai compris que vous ne trouviez pas forcément normal que votre action relève intégralement du bénévolat. Si vous assurez une mission de service public, c'est bien parce que celui-ci est défaillant. La France a cette culture de s'appuyer sur des bénévoles, notamment chez les pompiers ou à la protection civile, mais, en l'occurrence, vous supprimez totalement le service public.

Année après année, nous prenons à bras-le-corps ces questions de financement dans les batailles autour du budget – que nous ne sommes même plus autorisés à voter. Je reste convaincue que nous pourrions sans problème dégager les moyens financiers nécessaires : c'est la volonté politique qui manque.

Vous avez évoqué les difficultés que vous rencontrez pour obtenir une autorisation d'absence ou de la compréhension de la part de votre employeur, quand vous rentrez d'une nuit entière d'intervention et que vous n'êtes pas en état de travailler. N'y aurait-il pas un travail à faire du côté législatif ? Peut-être d'ailleurs y a-t-il déjà des dispositions concernant le statut de bénévole au sein de la protection civile ou des pompiers. En tout cas c'est à creuser.

Par ailleurs, un film montrant des gendarmes en train de lacérer un canot de sauvetage a été diffusé dans les médias en juillet 2025. Certaines associations y ont vu une volonté de communiquer sur un durcissement des pratiques. Vous est-il déjà arrivé de secourir des

naufragés dont le bateau avait été lacéré ? Je sais que votre action se circonscrit au sauvetage en mer et que vous ne portez pas de jugements de valeur. Par conséquent, je vous demande juste si vous avez été confrontés à une telle situation.

M. Emmanuel Pelletier. Nous n'avons jamais vu d'embarcations lacérées. Si elles sont lacérées, *a priori* elles ne devraient plus pouvoir flotter ni atteindre la zone où nous sommes susceptibles de récupérer des naufragés.

M. Alain Ledaguenel. Les embarcations sont lacérées quand elles sont sur le rivage, avant de flotter. Dès qu'elles sont dans l'eau, les forces de l'ordre ne peuvent plus intervenir. Une nouvelle possibilité leur a quand même été ouverte pour intercepter les « taxi boats », qui arrivent par la mer, en ce moment plutôt du côté de la Belgique, et viennent sur les plages du département du Nord pour charger le maximum de personnes – parfois quatre-vingts. L'année dernière, on a vu des embarcations avec plus de cent personnes à bord, ce qui est complètement dingue – si on tombe sur une telle embarcation en détresse, on ne sait pas quoi faire. Les forces de l'ordre sont donc autorisées à intervenir et à les empêcher de continuer à embarquer du monde.

En revanche, cela ne se pratique pas en mer. Les ordres sont très précis. D'ailleurs, les gendarmes et les forces de l'ordre en général sont atterrés par ce qui passe, par toutes ces difficultés humaines. Ils ne vont pas intercepter les gens par plaisir. Si nous voulons que les Anglais signent la nouvelle mouture de l'accord de Sandhurst, il faut peut-être en passer par là. Je ne sais pas. Ce n'est pas moi qui m'occupe de ça.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous quelque chose à nous dire avant de terminer cette audition ?

M. Emmanuel Pelletier. Vous savez que nos moyens nautiques ont presque 30 ans et doivent être remplacés. J'aimerais insister sur le rôle du patron, qui est le mien au niveau de la station comme du canot de sauvetage.

La responsabilité du patron est toujours engagée. Il sera le premier à être inculpé en cas d'accident sur le bateau. Je ne sais pas où en est le rapport Bothorel, mais la protection juridique du patron est quelque chose d'extrêmement important pour nous. On prend des risques juridiques en commandant un canot de sauvetage.

Pour en revenir aux moyens, en tant que patron, j'aimerais vraiment disposer d'un navire adapté, de taille suffisante pour embarquer tous les naufragés – peut-être pas pour cent personnes, parce que le cas reste rare, mais cohérent avec nos missions.

M. le président Sébastien Huyghe. L'objet de cette commission d'enquête est de faire des propositions pour essayer d'améliorer la situation, et cela inclut les difficultés auxquelles vous êtes confrontés dans votre quotidien.

Au nom de la représentation nationale, je vous remercie pour le temps que vous nous avez consacré et pour votre action si essentielle. Je tiens à dire combien vous faites honneur à notre nation. (*Applaudissements de l'ensemble des députés.*)

*

* *

23. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Nejma Brahim, journaliste au pôle international de *Mediapart*, Mme Julia Pascual, journaliste au *Monde*, et M. Tomas Statius, journaliste pour *Lighthouse Reports* (9 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Avant de commencer cette audition, je voudrais avoir une pensée pour les migrants qui, ce matin, ont perdu la vie dans la Manche. Quatre personnes au moins sont décédées en tentant la traversée aujourd’hui. Les sauvetages étant encore en cours, nous ne savons pas si le bilan est définitif ou pas. C’est le deuxième drame consécutif, après celui de la semaine dernière : les conditions climatiques favorables incitent malheureusement à prendre tous les risques pour tenter la traversée.

Nous accueillons ce matin trois journalistes qui se sont intéressés à la situation des personnes migrantes à la frontière franco-britannique ainsi qu’aux politiques menées sur le terrain pour gérer cette frontière complexe : Mme Nejma Brahim, journaliste au pôle international de *Mediapart*, en charge des migrations ; Mme Julia Pascual, journaliste au *Monde*, où elle suit également les questions de migrations ; et M. Tomas Statius, journaliste pour *Lighthouse Reports*, média basé aux Pays-Bas qui collabore avec plusieurs titres de presse internationaux pour mener des investigations collaboratives, notamment sur des sujets relatifs aux migrations.

Nous vous remercions tous trois de vous être rendus disponibles pour cette audition, au cours de laquelle vous aurez la possibilité de nous faire part de vos observations sur le sujet qui nous occupe. Je 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 d’enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Nejma Brahim, Mme Julia Pascual et M. Tomas Statius prêtent successivement serment.)

Mme Nejma Brahim, journaliste à *Mediapart*. Je suis en charge des questions migratoires à temps plein chez *Mediapart* depuis bientôt six ans. Contrairement à d’autres grands titres nationaux, *Mediapart* ne cloisonne pas les thématiques entre champ français et champ international. Je suis d’ailleurs symboliquement rattachée au pôle international. Si je ne peux évidemment pas tout couvrir, j’ai toutefois une vision assez globale des mouvements et des politiques migratoires, tant à l’échelle européenne qu’à l’échelle française. Plusieurs pigistes contribuent par ailleurs à la couverture de ce sujet, que la rédaction considère comme essentiel.

Dès 2020, j’ai été amenée à me rendre dans le Calaisis et le Dunkerquois, dans le cadre de ma rubrique. Mes premiers constats portaient surtout sur les conditions de vie des personnes exilées et bloquées à la frontière. Je suis allée, seule ou parfois accompagnée d’associations, dans ce qu’on appelle les campements. J’ai alors compris que la jungle n’avait pas réellement disparu après son démantèlement : elle avait pris une autre forme, celle de plusieurs campements plus petits, dispersés sur le territoire, souvent organisés selon les nationalités des occupants. Il s’agit de lieux insalubres, aux conditions de vie indignes. Certaines personnes dorment sous des tentes, d’autres non. Elles se réchauffent comme elles peuvent, notamment avec des braseros, et font sécher leurs vêtements sur les branches des arbres. Les femmes sortent peu des tentes, conscientes des dangers auxquels elles sont exposées, en particulier les violences sexuelles.

Mes premiers déplacements coïncidaient avec la mise en place par les autorités de la politique du « zéro point de fixation », une politique bien décrite par mon confrère photojournaliste Louis Witter dans son ouvrage *La Battue* et dont l’objectif est d’empêcher la

reconstitution de la jungle de Calais. Concrètement, cela consiste à évacuer tous les 48 heures les campements que j'ai évoqués. Pour les personnes exilées, ces évacuations représentent souvent un moment de violation de leurs droits, parfois accompagné de violences policières, comme l'a documenté l'association Human Rights Observers. Elles doivent quitter précipitamment leurs tentes tandis que le campement est encerclé par les forces de l'ordre, qui forment un périmètre de sécurité que plus personne ne peut franchir, pas même les journalistes. Les tentes et les effets personnels sont retirés, parfois confisqués. Certains exilés perdent à ce moment-là leurs documents d'identité, pourtant essentiels pour leurs démarches administratives en France ou au Royaume-Uni – car, il faut le dire clairement, leur objectif est de gagner l'Angleterre. C'est aussi un moment au cours duquel ces personnes peuvent être fouillées, interpellées, voire placées en centre de rétention administrative en vue de leur expulsion. C'est un moment d'extrême précarité, de grand stress et d'épuisement.

J'ai aussi constaté l'importance essentielle des associations : celles qui sont mandatées par l'État et qui organisent principalement des distributions alimentaires, mais aussi, et surtout, celles qui ne sont pas mandatées et qui assurent la distribution de nourriture, de produits d'hygiène de première nécessité, de vêtements, de chaussures, parfois de tentes, ainsi que d'outils électroniques permettant aux personnes exilées de rester en contact avec leurs proches. Ces associations entretiennent par ailleurs un lien particulier avec les exilés présents dans les campements. Elles y effectuent régulièrement des maraudes et ont un numéro d'urgence où les exilés peuvent les joindre, notamment en cas d'urgence ou de difficultés en mer, en complément des services de secours.

J'ai vite vu que leur action à la frontière pouvait être entravée. J'ai par exemple documenté les effets de l'arrêté préfectoral de 2020 interdisant les distributions alimentaires faites par ces associations dans le centre-ville de Calais, une mesure qui a depuis été annulée par la justice. J'ai également raconté dans le journal les difficultés rencontrées par les bénévoles et les salariés associatifs, qui ont évoqué une forme de harcèlement policier durant la période du covid-19 puisqu'ils ont reçu énormément d'amendes alors même qu'ils étaient en règle.

La ville de Calais est dirigée par la maire divers droite Natacha Bouchart, récemment réélue. Elle fait tout pour rehausser l'image de la ville, en cherchant notamment à la dissocier de celle des migrants. Dans ce cadre, j'ai pu observer l'installation dans l'espace public de blocs de pierre ou de plots destinés à empêcher que des campements s'établissent. J'ai également constaté, notamment dans les transports en commun, qui sont gratuits à Calais, des attitudes de rejet de la part de certains habitants. J'ai vu de mes propres yeux des passagers se lever lorsque des personnes exilées s'asseyaient sur le siège à côté d'eux. Peut-être ces comportements sont-ils liés au discours politique local.

Un autre constat, qui me semble important, concerne la très forte présence policière dans les villes, notamment à l'intérieur et aux abords des principales gares. J'ai observé des pratiques que l'on peut qualifier de contrôle au faciès : de manière systématique, les personnes supposées françaises poursuivaient tranquillement leur chemin tandis que les supposées étrangères ou migrantes se faisaient contrôler.

Cette présence policière est également très marquée aux abords des plages identifiées comme des points de départ pour les exilés. J'ai observé des patrouilles de la police aux frontières, de la police nationale, des CRS et de la gendarmerie sur les routes qui y mènent comme dans les dunes où certains exilés peuvent se cacher ou entreposer du matériel en amont d'une traversée. J'ai moi-même été contrôlée une fois, tard le soir, en voiture, alors que je réalisais un reportage aux côtés d'un traducteur albanais, à un moment où la population albanaise était particulièrement présente dans le Calaisis et le Dunkerquois. Lors ce contrôle,

le coffre de notre véhicule a été fouillé, nos pièces d'identité vérifiées et ma carte de presse photographiée à mon insu.

La multiplication des contrôles a poussé les personnes migrantes à prendre davantage de risques et les passeurs à développer d'autres tactiques pour permettre les traversées. Au cours des dernières années, les personnes migrantes ont eu tendance à s'éloigner des villes habituelles pour tenter la traversée : elles partent désormais de Boulogne-sur-Mer, Équihen-Plage, Dannes, Wimereux ou encore Wissant, ce qui rallonge évidemment la distance et la durée de la traversée, et donc sa dangerosité.

J'ai également participé à plusieurs maraudes en voiture, tard le soir ou à l'aube. J'ai constaté que les migrants parcouraient plusieurs kilomètres le long de certaines routes, souvent par petits groupes, pour rejoindre leur point de départ ou, au contraire, pour en revenir après une tentative ratée. Fin 2023, un groupe a été fauché par un camion, qui a fait deux morts et quatre blessés. C'est ce qu'on appelle les *tries* ratées, c'est-à-dire les tentatives ratées. Il arrive que la Protection civile intervienne pour les prendre en charge et leur apporter de l'aide, mais ce n'est pas systématique, d'autant que ses moyens sont limités. Dans ce contexte, les associations comblent les manques, sachant que les exilés peuvent être laissés avec des vêtements, des chaussures ou des chaussettes mouillés en plein hiver alors même qu'ils ont parfois frôlé l'hypothermie.

Les modes de passage ont par ailleurs évolué. On est passé de tentatives par camions ou ferries à des traversées maritimes en *small boats*, c'est-à-dire des embarcations de type canot pneumatique. Tout a été fait pour rendre la frontière terrestre et le tunnel sous la Manche hermétiques : les exilés se sont donc naturellement reportés vers la mer, avec son lot de dangers – vous l'avez dit, il y a encore eu un naufrage cette nuit. Puis on a vu apparaître les *taxi-boats*, qui viennent chercher les personnes directement dans l'eau afin de limiter les risques de contrôle et d'interception. Certains départs ont lieu depuis des zones plus en retrait du littoral, comme le canal de l'Aa qui se jette ensuite dans la mer du Nord.

Ces évolutions se sont accompagnées d'une adaptation des pratiques des forces de l'ordre, qui se sont mises à intervenir directement sur le rivage pour tenter d'empêcher les départs des embarcations. Cela engendre bien sûr des situations de stress pour les exilés, qui cherchent à monter à bord des bateaux à tout prix, dans la précipitation bien souvent, malgré les risques de surpopulation à bord et d'écrasement.

À ce sujet, une enquête récente menée par des chercheurs britanniques en collaboration avec *Border Forensics*, et dont les résultats ont été dévoilés par *Mediapart* et *The Independent*, montre une évolution des causes et des lieux des décès en mer. Ces dernières années, les décès sont survenus davantage à proximité du rivage qu'en haute mer, contrairement à ce qui était observé auparavant. Un phénomène nouveau a également émergé, relevé par les autorités elles-mêmes : celui des morts par écrasement au sein des embarcations.

Le nombre de décès à la frontière n'a cessé d'augmenter. Il s'élève aujourd'hui à un peu plus de 500 cas identifiés – j'insiste sur ce terme, car il y a des morts qui échapperont à jamais à toute comptabilisation.

Mediapart a raconté l'histoire de la petite Rola, 7 ans, originaire d'Irak, morte à la frontière franco-britannique en mars 2024, ou celle de Mulu, 30 ans, originaire d'Éthiopie et morte en novembre 2023 lors d'un naufrage au large de Calais. Plusieurs de nos pigistes, Maïa Courtois, Simon Mauvieux et Maël Galisson, s'attachent à redonner des noms à ceux que l'on n'appelle que « migrants » dans les titres des articles impersonnels et tristement banals qui se succèdent pour faire état des nouveaux morts.

Comme l’a démontré l’enquête de ma consœur du *Monde* Julia Pascual, ici présente, consacrée au naufrage meurtrier du 24 novembre 2021 dans la Manche, le secours en mer dépend de nombreux facteurs, y compris de la volonté des acteurs impliqués. Cette enquête – de même que celle que j’ai publiée en 2023 avec Pascale Pascariello et qui faisait état des coulisses terrifiantes des sauvetages dans la Manche – montre que les autorités françaises et britanniques ne saisissent pas toujours l’ampleur des dangers encourus par ceux qui traversent. Pour reprendre les propos d’un sauveteur qui s’était confié à nous : « au drame humain auquel nous devons faire face se rajoute parfois le cynisme aussi bien des autorités françaises que des autorités anglaises. » L’enquête démontre que, pendant des naufrages ou des situations de crise, les autorités françaises et britanniques peuvent négocier pour savoir à qui revient la charge de l’opération de sauvetage, oubliant parfois totalement l’urgence de la situation. Un sauveteur m’a également confié avoir vu les forces de l’ordre percer les boudins d’une embarcation avant son départ, alors qu’elle était déjà à l’eau. Il a retiré son témoignage par peur de représailles. Je le mentionne car cela me semble important. À l’époque, ces pratiques semblaient plutôt relever d’actions individuelles et ponctuelles.

Depuis ces événements, de nouvelles discussions ont eu lieu entre la France et le Royaume-Uni et un nouvel accord a été signé, surnommé *one-in, one-out*, autrement dit un pour un. Parallèlement, de nouvelles méthodes d’interception ont été officiellement validées par l’ancien ministre de l’intérieur, Bruno Retailleau, sous la pression du Royaume-Uni ; Julia Pascual en a parlé dans *Le Monde*. Concrètement, la gendarmerie maritime peut désormais intervenir en mer pour intercepter des bateaux, alors même que tous les acteurs s’accordent à dire que c’est extrêmement dangereux. Sauf erreur de ma part, ces nouvelles pratiques n’ont pas encore été observées. Il faut dire qu’entre-temps, il y a eu un changement Place Beauvau et qu’il n’est pas certain que le nouveau ministre de l’intérieur assume ce dispositif.

Pour conclure, les accords du Touquet, qui avalisent l’externalisation de la frontière franco-britannique, ont conduit à cette situation que je viens de décrire, mais il est important de souligner qu’ils ne sont pas les seuls. Au cours des dernières années, une succession d’accords, de traités, d’annonces ont eu pour objectif de réduire ou de mettre fin aux migrations depuis la France vers le Royaume-Uni, sans jamais y parvenir. Pour citer l’enquête britannique, « Depuis au moins 2009, le gouvernement britannique a régulièrement versé des fonds à la France pour sécuriser ses contrôles frontaliers et surveiller la population de migrants en situation irrégulière » : plusieurs dizaines de millions de livres sterling par an en 2018, 2019, 2020 et 2022, 476 millions annoncés sur trois ans à compter de 2023. Ces chiffres donnent le vertige. L’enquête dit encore que les centaines de millions de livres sterling qui ont ainsi été investies n’ont pas mis fin à l’immigration clandestine vers le Royaume-Uni mais ont détourné les exilés des voies canalisées utilisées autrefois – camions, trains, ferries – pour les conduire vers la haute mer, où les dangers auxquels ils sont confrontés se sont accrues à chaque nouvel accord conclu.

Mme Julia Pascual, journaliste au *Monde*. Je suis journaliste au *Monde* chargée des questions migratoires depuis 2018, mais j’ai été amenée à me rendre à Calais dès l’été 2015, à l’époque de la jungle. Il y avait à ce moment-là de nombreuses tentatives d’intrusions sur le site du tunnel sous la Manche, des personnes migrantes étaient déjà décédées en tentant de rejoindre l’Angleterre et d’autres vivaient déjà dans des conditions insalubres, que ce soit à Calais ou à Grande-Synthe.

Depuis lors, j’ai écrit de nombreux articles sur la frontière. Tout au long de la période que j’ai pu observer, la situation n’a pas considérablement changé, c’est-à-dire que les migrants continuent de vouloir se rendre en Angleterre. Si leur nationalité évolue, cela ne semble pas, pour l’essentiel, résulter de politiques migratoires. Comme cela vient d’être

évoqué, du point de vue des conditions de vie, cette frontière concentre des situations humanitaires graves, en particulier en ce qui concerne l'accès à l'eau, à la nourriture, aux soins et aux droits. Les campements ne sont pas aussi peuplés qu'au temps de la jungle, qui pouvait compter jusqu'à 10 000 personnes, mais le dénuement est le même.

Les tentatives de rejoindre le Royaume-Uni ont évolué dans leur forme également, mais je ne suis pas sûre que les politiques migratoires aient eu une incidence sur le nombre d'arrivées en Angleterre. Pour mémoire, avant 2018 et l'apparition du phénomène des *small boats*, entre 20 000 et 25 000 personnes étaient interceptées ou détectées chaque année dans des camions, que ce soit au niveau du tunnel sous la Manche ou du port de Calais. Ces chiffres, nécessairement incomplets car une partie échappe à la détection, donnent un ordre de grandeur du nombre de personnes en transit. À titre de comparaison, il y a eu 41 000 traversés de la Manche en *small boats* en 2025, 36 000 en 2024, 30 000 en 2023, 45 000 en 2022 : il n'y a pas de tendance à la baisse. Ce que cela indique, c'est que le renforcement des dispositifs de contrôle de la zone portuaire ou du tunnel sur la Manche ne fait que dévier la route des migrants et contribuer à l'essor des traversées maritimes par petits canots.

Autrement dit, les formes évoluent, mais la situation perdure, avec des risques considérables pour les personnes concernées. On estime que trois personnes sont mortes en Manche en 2019, quand ce phénomène a commencé à se développer, puis neuf en 2020, trente-sept en 2021, cinq en 2022, treize en 2023, soixante-dix-huit au moins en 2024 et vingt-neuf en 2025. Plusieurs décès ont déjà été recensés depuis le début de l'année 2026. On assiste à une sorte de méditerranéisation de la Manche, avec l'apparition de naufrages de masse. Le plus meurtrier est survenu le 24 novembre 2021, avec trente et une personnes décédées à proximité de la frontière maritime entre la France et le Royaume-Uni. Ce naufrage fait toujours l'objet d'une enquête pénale, qui a conduit à la mise en examen de plusieurs militaires de la marine nationale pour non-assistance à personne en danger.

Malgré ces évolutions, on observe une forme de continuité à la frontière franco-britannique depuis une trentaine d'années. S'agissant des campements, une constante s'est installée, au moins depuis le démantèlement de la jungle de Calais fin 2016 : la politique dite de dissuasion, également qualifiée « zéro point de fixation » ou parfois « politique du siège », qui consiste à lutter contre l'installation durable des migrants. Concrètement, cela se traduit par des démantèlements très réguliers de campements, l'installation de grillages, le déboisement de zones entières, ou encore le dépôt de rochers afin de rendre certains espaces inhabitables. L'objectif est de déplacer en permanence les lieux de vie et d'éviter ce qui est souvent désigné comme un « effet d'appel d'air ». Dans les années qui ont suivi le démantèlement de la jungle, où jusqu'à 10 000 personnes ont pu se trouver, les autorités ont semblé se satisfaire du maintien de quelques centaines à quelques milliers de personnes, considérant que c'était toujours préférable à ce qu'on avait connu en 2016.

Une autre dimension des politiques migratoires à l'œuvre à la frontière tient au système d'asile européen, et plus particulièrement à l'application du règlement dit Dublin. Cette réalité apparaît très nettement dans les témoignages des personnes lorsqu'on cherche à comprendre pourquoi elles se retrouvent dans le nord de la France, à vouloir traverser. Beaucoup se retrouvent là par dépit. En effet, le règlement Dublin leur interdit de déposer une demande d'asile dans un autre État membre de l'Union européenne que celui où leurs empreintes digitales ont été enregistrées – par exemple celui par lequel elles sont entrées, souvent la Croatie ou l'Italie, plus rarement l'Espagne. Or certaines ne le souhaitent pas, pour diverses raisons. Dans ce contexte, rejoindre le Royaume-Uni peut apparaître comme une manière d'échapper à cette réglementation européenne.

On rencontre également beaucoup de personnes qui ont vécu de nombreuses années dans un autre État de l'Union européenne, comme l'Allemagne, l'Autriche, la Suède, ou parfois la France, bien que ce soit plus rare. Ce sont souvent des personnes qui ont été déboutées de leur demande d'asile et qui, ne pouvant ou ne souhaitant pas retourner dans leur pays d'origine, tentent de rejoindre le Royaume-Uni pour obtenir un statut légal quelque part en Europe.

Certains imaginent qu'ils trouveront du travail en Angleterre, d'autres comptent sur l'aide de proches, sur des communautés déjà installées sur place ou sur leur connaissance de l'anglais pour faciliter leur intégration. Comme n'importe qui, les gens qui se retrouvent dans le Calaisis cherchent à maximiser leurs chances d'avoir l'existence la plus digne possible. Toutefois, on se rend compte que ces trajectoires relèvent davantage de *push factors* que de *pull factors*. Autrement dit, les personnes sont plutôt poussées à partir qu'attirées par des opportunités spécifiques. L'idée largement admise selon laquelle le Royaume-Uni serait attractif – notamment en raison des possibilités de travail dissimulé ou de l'absence de cartes d'identité – ne correspond pas toujours à ce que les personnes expriment elles-mêmes.

S'agissant plus particulièrement des accords du Touquet, le chercheur Olivier Cahn, spécialiste de ces questions, propose une analyse éclairante : selon lui, la France occupe, à la frontière britannique, une position comparable à celle de certains pays limitrophes de l'Union européenne, comme le Maroc ou la Turquie, qui acceptent, moyennant finances, de gérer les flux migratoires pour le compte d'un État tiers. Cette logique s'est installée à partir des années 2000.

En 2002, deux arrangements administratifs sont conclus, prévoyant à la fois une coopération policière renforcée entre la France et le Royaume-Uni, et la sécurisation de la gare de fret de Calais-Fréthun, dans le Pas-de-Calais. C'est à partir de ce moment qu'apparaît une contrepartie financière : les Britanniques financent les équipements utilisés par les autorités françaises pour sécuriser ces infrastructures. En 2003, le protocole de Sangatte est étendu à la sécurisation du port de Calais avec la signature du traité du Touquet. La logique des Britanniques a toujours été celle d'un rapport de force et d'un financement de la sécurisation de leur frontière faite par les Français. Toutefois, il est à noter que l'ensemble des moyens techniques de sécurisation ont surtout eu pour effet l'implantation et la professionnalisation des réseaux de passeurs, ainsi que l'augmentation des risques pris par les personnes migrantes.

Cette logique se manifeste encore aujourd'hui à travers des dispositifs comme l'accord *one-in, one-out* ou encore la nouvelle doctrine en mer qui autorise désormais l'interception de bateaux. Jusqu'alors, ces interventions étaient prohibées, compte tenu des risques qu'elles font peser sur les personnes – chutes dans l'eau, noyades, décès – mais aussi du risque pénal encouru par les forces de l'ordre pour un résultat tout à fait incertain.

La négociation en cours d'un nouveau cycle de financement Sandhurst s'inscrit dans la continuité de cette logique issue du Touquet. Toutefois, il y a là une forme de jeu de dupes. On voit bien que les moyens mis en œuvre ne permettent pas réellement d'empêcher les traversées : 40 000 ont eu lieu en 2025, et 5 000 depuis le début de l'année. Depuis fin 2018 et l'apparition du phénomène des traversées maritimes, entre 160 000 et 180 000 personnes ont réussi la traversée alors même que l'on a déployé des moyens financiers considérables et tout un arsenal juridique pour les en empêcher.

Devant votre commission, le secrétaire général de la Mer (SGMer) lui-même a reconnu que l'effet dissuasif du *one-in, one-out* était nul et qu'il n'y avait eu que trois interceptions depuis le changement de doctrine en mer, en raison des risques encourus. En revanche, on voit les réseaux de passeurs s'adapter et la prise de risque des personnes migrantes s'accroître. Les

départs du littoral se font depuis des zones de plus en plus étendues. Les canots sont de plus en plus chargés et l'embarquement se déroule sur un laps de temps de plus en plus court pour échapper à la présence policière, voire dans l'eau directement – c'était semble-t-il le cas ce matin, avec un bilan provisoire de quatre morts. Concrètement, les personnes s'immergent jusqu'à la taille, parfois jusqu'à perdre pied. Beaucoup ne savent pas nager, et elles sont de toute façon vêtues de telle sorte que leur poids augmente les risques de noyade.

Les pouvoirs publics et les différents ministres de l'intérieur qui se succèdent répètent inlassablement que la politique migratoire à la frontière consiste à assécher le vivier et à casser les réseaux de passeurs. Cependant cette politique n'a jusque-là pas montré de résultat probant. Comme dans les trafics de stupéfiants, chaque fois qu'on démantèle un réseau de passeurs, aussitôt un autre apparaît. On peut dresser le même constat d'échec ou d'impuissance en Angleterre : la grande majorité des personnes qui traversent la Manche – plus de 90 % – demandent l'asile une fois arrivées et, selon des chiffres encore provisoires issus d'un observatoire rattaché à l'Université d'Oxford, environ 62 % d'entre elles l'ont obtenu depuis 2018. Il s'agit de ressortissants iraniens, afghans, irakiens, érythréens ou encore syriens.

Pour mémoire, le Royaume-Uni enregistrait environ 33 000 demandes d'asile en 2015. Après le démantèlement de la jungle, en 2017, le chiffre est descendu à 26 000, puis remonté à 45 000 en 2019, alors que les traversées évoluaient de façon exponentielle. On a compté 37 000 demandes en 2020, 95 000 en 2022, 104 000 en 2024, 100 000 en 2025. Ces données montrent que la politique de sécurisation de la frontière ne dissuade pas les demandes d'asile – demandes qui par ailleurs ne proviennent pas majoritairement des personnes arrivées par *small boats* : ces dernières représentent 41 % de la demande d'asile en Angleterre en 2025 et 35 % seulement en 2024.

Ces chiffres placent le Royaume-Uni au 19^e rang européen en termes de demandes d'asile par rapport à la population en 2025. Il est intéressant d'analyser ces chiffres en regard des moyens financiers déployés par le Royaume-Uni pour sécuriser cette frontière : 360 millions d'euros entre 2014 et 2022 ; 541 millions entre 2023 et 2026 ; et les négociations en cours portent sur des montants supérieurs à 750 millions.

M. Tomas Statius, journaliste à Lighthouse Reports. J'irai dans le sens de tout ce qui a été dit par mes consœurs, en essayant d'éviter les redites. Après un mot sur mon parcours, j'évoquerai les travaux que j'ai menés avec Julia Pascual, le basculement de la doctrine d'intervention en mer, la permanence de la situation dans le Calaisais et enfin quelques éléments de comparaison internationale.

C'est un honneur et un plaisir d'être entendu dans le cadre de cette commission d'enquête parlementaire dont les travaux me semblent en tout point nécessaires. Je m'appelle Tomas Statius et je travaille pour un consortium de journalistes d'investigation qui s'appelle Lighthouse Reports. Nous sommes une trentaine dans le monde et nous avons par exemple travaillé avec *Le Monde* ou *Mediapart* en France, et avec de nombreux autres titres de la presse internationale.

Pour ma part, cela fait plus de dix ans que je consacre une partie significative de mon travail aux questions migratoires. Originaire du Nord-Pas-de-Calais, mon premier reportage dans le Calaisais remonte à 2015, pour le magazine d'*Amnesty International*. La commande consistait à raconter la ville plus que la jungle. Il s'agissait de comprendre comment la ville de Calais vivait au rythme de ce que l'on appelait alors la crise migratoire. J'étais allé voir les commerçants, les riverains, les voisins du campement de la jungle, afin qu'ils me racontent comment ils vivaient et percevaient ce qui se passait là-bas. Raconter ce phénomène dans son ampleur, c'est-à-dire raconter les différents points de vue et tenter de coller le plus possible à

la réalité des personnes impactées, est notre souci principal. À propos de Calais, j'ai toujours été frappé par l'impression d'une coexistence entre deux réalités : d'un côté il y a la ville de l'urgence humanitaire, aux abords de Calais ; de l'autre il y a la vie ordinaire d'une ville avec son quotidien, ses habitudes, ses habitants, son territoire.

Avec Julia Pascual, nous avons travaillé au cours des derniers mois sur l'action de l'État en mer, notion qui a été largement évoquée dans le cadre de cette commission, plus spécifiquement sur la composante dite LIC, pour lutte contre l'immigration clandestine, et sur la manière dont elle se déploie en mer. C'est un sujet sur lequel nous avons beaucoup travaillé avec *Le Monde*, mais aussi plus largement dans le cadre d'investigations menées par Lighthouse sur d'autres terrains.

Si nous avons commencé à travailler sur ces questions, c'est tout simplement parce depuis 2018, les *small boats* sont devenus le principal mode de passage pour de nombreuses personnes exilées, supplantant rapidement les tentatives par la voie ferroviaire ou via le fret embarqué sur les bateaux reliant Calais à Douvres. Je me souviens de mon premier reportage sur ce sujet en 2018, lorsque je travaillais pour *Le Nouvel Observateur* : à l'époque, ce phénomène suscitait une forme de sidération chez de nombreux acteurs. Beaucoup estimaient qu'il ne pouvait pas devenir majoritaire, tant il paraissait dangereux, risqué et périlleux.

Cet état de sidération a été contesté par les faits puisque, comme l'a rappelé le directeur national adjoint de la police aux frontières, les traversées maritimes constituent aujourd'hui le mode de passage majoritaire. Elles ont lieu quotidiennement, parfois de manière simultanée quand les conditions de navigation le permettent, à bord de navires surchargés, sans gilets de sauvetage, avec des navigateurs peu expérimentés et dans un détroit extrêmement dangereux.

Le nœud du problème – et une partie de notre travail des dernières années – réside dans la contradiction à laquelle les autorités se sont trouvées confrontées. Jusqu'à récemment, il était considéré comme impossible d'intervenir en mer pour arrêter les *small boats*, en raison du droit international et des accords signés par la France. Les traités internationaux – notamment la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie en mer (convention Solas) et tous les textes encadrant le droit maritime – établissent en effet le sauvetage et la préservation de la vie humaine en priorité claire. C'était le principe du droit de la mer et d'ailleurs la position de la plupart des acteurs maritimes français, comme le secrétariat général de la Mer.

Partant de ce principe de l'universalité du sauvetage, les autorités françaises se sont retrouvées dans une sorte d'étau : comment donner le change auprès de l'opinion publique alors que les partenaires britanniques demandaient une action renforcée de la part de l'État français ? Ce que nous avons observé avec Julia Pascual, c'est un glissement progressif. À partir de 2022-2023, les autorités françaises ont commencé à intervenir en zone côtière, puis en mer, d'abord sous forme d'expérimentations, puis sur la base de nouvelles tactiques.

Plusieurs enquêtes menées par des chercheurs et des journalistes ont mis en évidence le lien entre l'augmentation des traversées, l'évolution des tactiques d'interception vers des formes plus agressives et plus risquées, et une mortalité en Manche et en mer du Nord qui n'avait pas de précédent. Il faut le dire avec tristesse et gravité : des hommes, des femmes, des enfants continuent à mourir en mer, dans la Manche ou dans des petits canaux comme l'Aa ou la Canche qui vont se jeter dans la mer.

La France n'est pas un cas isolé et on constate des évolutions similaires dans un certain nombre de pays. Julia Pascual l'a rappelé en parlant de méditerranéisation de la Manche. À titre personnel, j'ai beaucoup travaillé sur la Méditerranée centrale, c'est-à-dire l'espace entre la Libye et l'Italie. Bien sûr, il s'agit d'un espace bien plus vaste, marqué par des volumes et une mortalité

sans commune mesure avec la Manche, mais la dynamique observée présente, toutes proportions gardées, des similitudes. En Italie, la bascule a lieu en 2014. En 2013, l'opération Mare Nostrum de la marine italienne visait avant tout à secourir les personnes tentant la traversée jusqu'à Lampedusa. À partir de 2014, l'approche évolue avec l'opération Triton menée par Frontex, l'agence européenne de garde-côtes et des garde-frontières – un acteur sur lequel j'ai eu l'occasion de travailler. Par la suite, on assiste à la montée en puissance des garde-côtes libyens, soutenus financièrement par l'Union européenne et par l'Italie. Cela se traduit par des actions quotidiennes en mer : on intercepte les gens, on les sauve bien sûr parce que ces navires sont sujets à des naufrages fréquents, mais on les ramène inlassablement en Libye.

On observe le même basculement dans les îles grecques, autre terrain sur lequel Lighthouse Reports a travaillé à de nombreuses reprises avec différents partenaires. Nous y avons observé des manœuvres dissuasives et agressives des policiers grecs, des garde-côtes et de certaines unités militaires grecques pour décourager les traversées, à la fois en mer et, spécificité du terrain grec, à terre, à la frontière de l'Évros avec la Turquie. Il faut le dire avec gravité, ces politiques ont été couronnées d'une certaine réussite puisque les flux vers la Grèce sont moins importants qu'ils ne l'étaient précédemment.

Troisième point, je dirais qu'il y a une forme de permanence dans ce qui se passe à Calais. La situation là-bas, si elle est souvent qualifiée d'exceptionnelle, s'inscrit en réalité dans la durée. Dans le Calaisis et le Dunkerquois, les premières arrivées de demandeurs d'asile sur les bancs du parc Saint-Pierre remontent à vingt ans – ils venaient d'ex-Yougoslavie. Les interrogations que cela soulève à la fois auprès des autorités et des habitants ne sont donc pas nouvelles. La nature du problème est évidemment géographique, le directeur national adjoint de la police aux frontières l'a rappelé : c'est à Calais que la distance maritime entre la France et la Grande-Bretagne est la plus courte, c'est donc là que se concentrent les tentatives et les espoirs des milliers de personnes qui cherchent à rejoindre l'Angleterre.

Je ne reviendrai pas sur la question des campements. Je m'y suis rendu à de nombreuses reprises avant de rejoindre Lighthouse il y a environ cinq ans, et mes constats ne diffèrent pas fondamentalement de ceux présentés par Nejma Brahim, par Julia Pascual ou encore par les associations que vous avez auditionnées.

Si vous me permettez un petit point de comparaison internationale, déjà évoqué par Julia Pascual, l'idée selon laquelle les conditions de vie des migrants seraient beaucoup plus faciles au Royaume-Uni qu'en France mérite d'être revue. Par exemple, la politique française « zéro point de fixation » m'évoque un dispositif britannique plus ancien, érigé par Theresa May en 2012 : la politique de « l'environnement hostile ». Il s'agit d'empêcher les gens de se soigner, de les empêcher de se loger, d'organiser des arrestations massives et de prononcer des placements en centre de rétention qui n'ont pas, je crois, de durée maximale : on peut y rester jusqu'à l'expulsion. L'idée selon laquelle le Royaume-Uni offrirait des conditions de vie beaucoup plus favorables mérite donc d'être reconsidérée. D'ailleurs, le gouvernement de Keir Starmer est en train d'instaurer une carte d'identité digitale, la *BritCard*, précisément en réaction à la question migratoire.

Toutes ces politiques britanniques ont pour résultat un solde migratoire aujourd'hui assez bas, même s'il est toujours positif. Pourtant, à en croire la presse et certaines études d'opinion, jamais les Britanniques ne se sont autant sentis envahis par l'immigration. Cela me paraît un élément intéressant.

Cette histoire complexe me semble être au cœur des travaux de votre commission d'enquête, l'histoire à la fois d'une permanence et de certains basculements. Elle soulève surtout une question centrale : que disent ces politiques de nous face à notre État de droit, aux

règles internationales que nous avons faites nôtres et aux principes que nous avons érigés et remis en question ?

M. le président Sébastien Huyghe. S’agissant du principe de l’interception en mer, vous avez dit, madame Brahimi, que ces nouvelles méthodes n’étaient pas, à votre connaissance, mises en œuvre jusqu’à présent. Il me semble qu’il ressort des auditions que nous avons menées que les seules interceptions qui ont lieu en mer visent les *taxi-boats*, avant que les migrants ne montent dedans – dans les conditions très périlleuses que vous avez décrites. Autrement dit, on n’intercepte que les passeurs, ceux qui profitent de la situation de détresse des migrants. D’après vos investigations, confirmez-vous que c’est bien le seul type d’interception qui est pratiqué aujourd’hui ?

Par ailleurs, avez-vous observé une évolution après le Brexit, ou n’avez-vous constaté absolument aucune différence ?

Enfin, qu’avez-vous pu observer concernant l’organisation des filières de passeurs dans cette zone ? Se sont-elles adaptées aux nouveaux dispositifs de contrôle ?

Mme Julia Pascual. En ce qui concerne la doctrine d’intervention en mer, ce que vous décrivez à propos des *taxi-boats* constituait plutôt une première étape. Aujourd’hui, je dirais que les possibilités d’interception sont élargies.

À la suite du sommet franco-britannique de juillet 2025, sous la pression des Britanniques, la France a infléchi sa doctrine d’intervention. Concrètement, tout en essayant de respecter le principe de primauté de la sauvegarde de la vie en mer, elle autorise des pratiques d’interception auxquelles elle ne procédait pas jusqu’à présent. L’idée est d’équiper spécialement pour l’interception des canots semi-rigides de la gendarmerie maritime avec, de mémoire – et sous réserves –, cinq ou six personnes à bord. Compte tenu des risques, ce bateau intercepteur est accompagné d’un bateau dédié au SAR (*Search and Rescue*), c’est-à-dire aux secours. Dans ce contexte, si les personnes en charge de l’opération considèrent que la prise de risque n’est pas démesurée, une interception peut être engagée.

Les interceptions ne se limitent plus aux passeurs. Pendant longtemps, une directive non publique de 2022, communément appelée directive *taxi-boats*, a autorisé les interceptions des seuls passeurs, considérés comme tels dès lors qu’il n’y avait pas plus de trois personnes dans l’embarcation. Mais désormais, les interceptions sont possibles quand bien même des migrants sont à bord.

M. Tomas Statius. La directive *taxi-boats* de 2022 correspond à cette phase expérimentale dont je vous parlais et il est important de rappeler qu’à l’issue de cette phase, le secrétariat général de la Mer mais aussi le secrétariat d’État à la Mer avaient jugé cette pratique trop dangereuse. Un retour d’expérience avait conclu que ces interceptions de *taxi-boats* étaient trop périlleuses et peu efficaces. La directive encadrait d’ailleurs ces interventions de manière très prudente : l’intervention ne pouvait être envisagée que si l’embarcation transportait moins de trois personnes, qu’elle se trouvait dans la bande côtière des 300 mètres et qu’il faisait jour. Il ne s’agissait même pas clairement d’une interception : selon la directive, les forces de l’ordre pouvaient faire état de leur présence et demander au bateau de s’arrêter, en aucun cas adopter une route de collision ni mener une action coercitive.

Mais même cela constituait un premier basculement dans la doctrine française. Je remarque d’ailleurs que le mot d’interception lui-même n’est généralement pas employé. S’agissant de la situation en Méditerranée centrale, que j’évoquais, les garde-côtes libyens ne

diront jamais qu'ils pratiquent des interceptions : ils parleront de sauvetage en mer ; et Frontex ne parlera jamais d'interception non plus, toujours de sauvetage, en tout cas s'agissant de migrants – car l'Agence a d'autres champs d'action, comme le trafic de stupéfiants. Le seul mandat qu'elle ait reçu s'agissant des migrants est le sauvetage.

De manière plus générale, on observe en Grande-Bretagne une multiplication des affaires judiciaires liées aux réseaux de passeurs. Au vu de la structuration des réseaux mais aussi des situations observées à bord des embarcations, il est très difficile de déterminer qui est un passeur et qui ne l'est pas. Comment un agent de police ou de gendarmerie maritime pourrait-il être certain que les dix personnes présentes sur le bateau sont des passeurs ? Ces questions font l'objet de discussions fournies devant les tribunaux anglais, en particulier concernant la répartition des responsabilités à bord. Qui tenait la barre, qui pilotait effectivement le bateau ? La difficulté juridique est réelle.

M. le président Sébastien Huyghe. L'interception se fait officiellement dans le cadre du sauvetage en mer. On peut considérer qu'un frêle esquif surchargé présente un danger permanent pour les personnes à bord. Dès lors, on ne peut pas nier le fait qu'aller chercher ces personnes pour les faire monter à bord d'une embarcation sécurisée soit du sauvetage en mer. À la limite, savoir s'il s'agit d'une interception ou d'un sauvetage en mer est question d'interprétation. Les autorités semblent considérer qu'elles font du sauvetage en mer.

Ce que nous ont dit les sauveteurs de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) de Dunkerque mardi va dans le même sens : les autorités leur demandent à eux aussi de suivre des embarcations, pour s'assurer qu'il n'y a pas d'accident. Il ne s'agit pas d'interception, et si tout se passe correctement ils n'interviennent pas du tout. Ce faisceau d'éléments pourrait tendre à prouver que les autorités ne font pas de l'interception, mais bien de la sécurisation, que ce soit directement en récupérant les migrants à bord d'embarcations dangereuses ou en demandant aux sauveteurs de la SNSM d'accompagner, de manière sécurisée, les embarcations qui tentent la traversée.

Mme Julia Pascual. Jusqu'à présent, en Manche-mer du Nord – ce n'était pas le cas dans d'autres espaces maritimes, y compris français, par exemple à Mayotte – l'idée était de considérer que les embarcations concernées, telles qu'elles prennent la mer – surchargées, mal équipées, dépourvues de moyens de navigation – sont dans une situation de péril permanent.

La posture des acteurs qui interviennent en mer – préfecture maritime, services de secours, autorités compétentes – était que la situation était trop périlleuse pour envisager de sauver les gens contre leur volonté, car on leur ferait courir d'autres risques, de chavirement, de chute à l'eau, d'étouffement par exemple. C'est dans ce cadre que la SNSM et d'autres moyens ont été mobilisés pour escorter et accompagner les embarcations – pas dès l'origine, mais en tout cas à compter du naufrage de 2021. L'idée était que, si on ne peut pas détecter tous les canots, au moins on les escorte quand on a les moyens de le faire. Si les personnes à bord expriment le besoin d'être secourues, alors on les secourt, mais jamais de façon autoritaire car cela les exposerait à bien trop de risques.

L'interception marque précisément la fin de cette posture. Il devient possible d'intervenir même si les gens ne le demandent pas. Bien sûr, les nouvelles dispositions sont très peu mises en œuvre – le secrétariat général de la Mer parle de trois interceptions depuis leur entrée en vigueur, en octobre-novembre de mémoire ; c'est dire d'ailleurs combien la manœuvre est compliquée et à quel point les acteurs, notamment la gendarmerie maritime, ne souhaitent pas s'y engager. Reste que l'intervention d'autorité remplace la demande de secours.

Bien sûr, le résultat reste qu'on sauve la vie des gens, mais la logique diffère. Jusqu'alors, la balance risques-avantages conduisait à privilégier l'intervention uniquement en cas de chute à l'eau ou de demande explicite de secours. Cette posture était le résultat de la réflexion des gens de mer.

M. le président Sébastien Huyghe. S'il y a eu aussi peu d'interventions, on peut se demander si ce n'est pas justement parce qu'elles ont été déclenchées alors qu'il y avait manifestement un danger et qu'il fallait agir avant que le canot coule.

Mme Julia Pascual. Je pense au contraire qu'elles ont eu lieu dans la mesure où les autorités ont considéré que la situation était suffisamment sécurisée pour mener à bien une interception. La première a eu lieu de mémoire dans le canal de l'Aa, entre Gravelines et Grand-Fort-Philippe, ce qui implique des conditions de mer plus calme et certainement moins de monde à bord. La gendarmerie maritime pourrait vous en parler de façon plus documentée que moi à ce stade.

M. Tomas Stadius. Juridiquement, cela peut être les deux : on peut effectivement dire qu'il s'agit d'une intervention de sauvetage car l'embarcation était surchargée et en danger. C'est précisément tout l'enjeu du basculement. Ce que nous décrivons, c'est le changement de logique. Auparavant, on accompagnait les embarcations, on les filmait même pour attester qu'il y avait un refus de sauvetage. La position française était de ne pas intervenir car le risque était trop important. Désormais, on considère qu'il faut intervenir en amont.

C'est exactement la même question qui se pose en Méditerranée centrale, encore une fois toutes proportions gardées – ce n'est pas la même mortalité, pas le même territoire, pas les mêmes acteurs. Les garde-côtes libyens vous diront qu'ils font exclusivement du sauvetage en mer alors qu'ils peuvent intercepter des bateaux contre la volonté des gens, parfois violemment.

Mme Nejma Brahim. Comme vous le dites, monsieur le président, tout est question d'interprétation. On peut considérer que ces personnes sont en danger puisqu'elles sont sur des embarcations inadaptées, surchargées, avec des risques importants d'écrasement et de naufrage. Mais si on pose la question aux principaux concernés, ce qui a été mon cas, dans la Manche ou en Méditerranée, ce qu'ils redoutent le plus est une interception, c'est-à-dire ce qui va les empêcher d'arriver à leur objectif final. À partir de là, le simple fait de voir d'autres acteurs en mer, peu importe qui, peut créer un mouvement de panique et donc mettre ces personnes en danger. C'est la raison pour laquelle la doctrine, jusqu'à présent, consistait à ne pas intervenir et seulement à accompagner quand c'était possible.

Une chercheuse dont je ne me rappelle malheureusement pas le nom m'avait fait part d'une analyse que je trouve intéressante, même si elle prête à discussion. Elle comparait la situation avec celle de jeunes qui circuleraient à plusieurs sur un scooter à vive allure et que les forces de l'ordre tenteraient d'intercepter. On sait que ce type d'intervention peut mener à des accidents graves, parfois mortels.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans ce cas, on ne fait plus rien. Quelle que soit notre position, inaction ou interception, les migrants risquent la mort.

Revenons-en aux questions suivantes, à commencer par le Brexit.

M. Tomas Stadius. Mes consœurs, qui se rendent plus régulièrement dans les campements, auront sans doute plus de choses à dire que moi sur ce sujet. De ce que j'ai pu comprendre, notamment lors de l'audition du directeur national adjoint de la police aux

frontières, le Brexit n'a pas forcément entraîné de changement majeur, dans la mesure où la Grande-Bretagne n'a jamais été dans l'espace Schengen.

Parmi les gens que j'ai rencontrés sur le terrain, l'inquiétude portait plutôt sur les politiques envisagées, en particulier les projets de renvoi et d'externalisation de la demande d'asile vers des pays tiers comme le Rwanda.

Mme Julia Pascual. Concernant le Brexit, sans prétendre être exhaustive, je vois un changement : c'est que les rares voies légales qui existaient dans le cadre du règlement Dublin pour certaines personnes ne s'appliquent plus. Il y avait par exemple des procédures de réunification pour certains mineurs présents sur les campements qui avaient des membres de leur famille déjà installés en Angleterre. Ces voies légales étaient rarissimes – je pourrai retrouver les chiffres dans d'anciens articles – mais elles ont désormais disparu.

Par ailleurs, le fait que le règlement Dublin ne s'applique plus au Royaume-Uni peut laisser penser aux personnes qui souhaitent demander l'asile qu'elles ne seront pas renvoyées au motif que leurs empreintes ont été enregistrées ailleurs dans l'Union européenne ou qu'elles ont déjà été déboutées de leur demande d'asile en Allemagne, en France ou ailleurs. Cela peut donc nourrir l'idée qu'une demande d'asile au Royaume-Uni aurait davantage de chances d'aboutir. Cela étant dit, cet espoir existait déjà avant le Brexit : je ne suis pas certaine que cet élément constitue, à lui seul, un facteur expliquant des flux nouveaux de demandeurs.

S'agissant des réseaux de passeurs, comme je l'ai dit dans mon propos introductif, la principale évolution, c'est leur professionnalisation. Ce sont parfois de véritables organisations criminelles, implantées dans plusieurs pays. Ce ne sont pas, à ma connaissance, des structures très pyramidales. Il y a plutôt de nombreuses ramifications, par exemple en Allemagne pour l'acheminement des bateaux et des moteurs.

Ces organisations criminelles exercent une violence réelle dans les campements. On y observe, certes rarement mais tout de même de plus en plus fréquemment, des règlements de comptes dramatiques, qui relèvent plutôt de tentatives d'intimidation visant à s'arroger un territoire. Cette violence peut aller jusqu'à des homicides par arme à feu, en particulier dans le Dunkerquois, à Loon-Plage ou à Grande-Synthe.

S'agissant de leur structuration, vous avez déjà entendu à plusieurs reprises qu'ils sont majoritairement liés à des groupes d'origine kurde et irako-kurde. Et puisque vous parlez d'évolution, ces réseaux se caractérisent par leur capacité d'adaptation. Les services de police le disent, ils ajustent en permanence leurs modes opératoires en fonction des dispositifs de contrôle. Pour prendre un exemple récent, ils ont organisé des départs de canots plus groupés afin de saturer les moyens policiers. Les embarcations sont plus chargées, avec une logique de maximisation des profits et des chances de réussite. On compte en moyenne une soixantaine de personnes par canot, contre deux fois moins il n'y a pas si longtemps. Les tentatives de traversées échouent fréquemment et les personnes essaient souvent plusieurs fois avant de réussir : ce sont des éléments que les organisations prennent en compte dans leurs calculs de rentabilité.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Du point de vue de votre travail de journaliste, avez-vous connu des entraves dans le cadre de vos enquêtes, et le cas échéant, lesquelles ? Et est-il facile d'obtenir des réponses de la part d'autorités publiques comme le SGMer, la préfecture maritime ou la direction générale de la police nationale ? Si vous comparez avec d'autres enquêtes et d'autres terrains, quel est le niveau de difficulté à obtenir des réponses ?

Mme Julia Pascual. Au-delà de certaines difficultés déjà évoquées, notamment l'impossibilité d'observer les démantèlements, l'entrave majeure selon moi est qu'il nous est

impossible de faire du reportage sur les opérations de secours en Manche-mer du Nord, en dépit de nombreuses demandes. En Méditerranée ou en mer Égée, nous avons pu embarquer, aussi bien avec des acteurs associatifs que sur les bateaux de Frontex ou de garde-côtes de différents États membres. J'ai fait plusieurs reportages de ce type depuis 2018. Mais en Manche-mer du Nord, nos demandes auprès de la préfecture maritime ont systématiquement été refusées. Il n'est pas non plus possible d'embarquer avec les équipages de la SNSM : la préfecture maritime l'interdit, alors même qu'il s'agit d'un acteur associatif. C'est un véritable empêchement, et notre capacité à documenter concrètement ce qui se passe en mer est fortement limitée.

À cela s'ajoutent des difficultés d'accès à certaines données ou documents administratifs à la frontière franco-britannique. Nos demandes à la Cada (Commission d'accès aux documents administratifs) sont rarement couronnées de succès. Alors oui, on se bat pour accéder à l'information à cet endroit de la France.

Mme Nejma Brahimi. Ne pas pouvoir être embarqués est un vrai problème, car c'est la meilleure façon de documenter ce qui se passe sur le terrain. Pour l'avoir fait en Méditerranée centrale, où je suis partie quasiment deux mois, il n'existe pas de meilleure façon de saisir de ce qui se passe réellement, à la fois pour les personnes qui tentent la traversée mais aussi pour les acteurs de terrain impliqués à un titre ou à un autre dans les opérations de sauvetage ou d'interception.

Par ailleurs, je dirais que *Mediapart* rencontre des difficultés pour obtenir des réponses dans le cadre du contradictoire, tout spécialement lorsqu'il s'agit d'enquêtes ou de reportages factuels. Comme c'est l'usage, nous interrogeons systématiquement, par mail, les autorités concernées avant la publication de tout article et la plupart du temps, nous n'avons pas de réponse, malgré les relances. Cela contribue à l'opacité et c'est dommage, car il est important de pouvoir confronter les points de vue de l'ensemble des parties concernées.

M. Tomas Stenius. Il est difficile de comparer les terrains. Ayant été amené à travailler sur le nucléaire militaire français, ce qui m'a d'ailleurs conduit à être entendu par une autre commission parlementaire, je dirais que le niveau de secret y est plus important. Cela étant dit, toutes proportions gardées, il existe bien des entraves et des difficultés sur le sujet qui nous occupe ici.

Pour compléter ce qui a été dit sur la Cada, il existe en France une directive qui permet de demander des documents produits par l'administration française sur des sujets variés. Cependant, si l'on compare avec ce qui existe en Grande-Bretagne, aux États-Unis ou même au niveau de l'Union européenne, les procédures sont extrêmement restrictives. Cela a été pointé par plusieurs acteurs, comme l'Association des journalistes pour la transparence. Il y a des restrictions à ce qu'on peut demander : tout ce qui concerne les affaires, par exemple la signature de contrats publics avec certains acteurs, est couvert par le secret des affaires ; tout ce qui concerne la confidentialité des échanges diplomatiques est inaccessible aussi. Votre commission ne parle que des relations franco-britanniques : tout est couvert par le secret !

Cela vaut même pour ce qui relève quasiment de l'archive historique. Par exemple, j'avais fait une demande il y a quelques années pour les comptes rendus de rencontres bilatérales avec les ministres de l'intérieur britanniques et représentants du *Home Office* depuis 2010. C'était ancien, la plupart des gens n'étaient plus en activité mais on m'a opposé le secret des échanges diplomatiques.

Autre précision, dans les systèmes britannique et américain, au titre du droit à l'information – ce qu'on appelle le FOI (*Freedom of Information*) –, il est possible de solliciter

la production de données qui n'existent pas encore, si on pense que la révélation de ces données relève de l'intérêt public. En France, pour obtenir un document, il est nécessaire qu'il existe déjà et on doit donner une nomenclature exacte, ou la plus précise possible, pour l'obtenir.

Autres documents difficiles à obtenir, qui ont été évoqués au cours de vos auditions : les SITREP (*SITUation REPorts*), ces rapports de situation qui détaillent le déroulement du sauvetage, les conditions, etc. Difficiles d'accès en France, ils sont plus faciles à obtenir du côté britannique, où l'idée d'un droit à l'information est davantage ancrée.

Ayant beaucoup travaillé sur Frontex avec *Mediapart* ou *Le Monde*, je pense qu'il m'a été plus facile d'obtenir des documents que lorsqu'il s'agit de la situation en France – de l'action de la police aux frontières par exemple. En effet, la législation européenne permet les demandes au titre du droit à l'information. Certes, nous recevons des documents caviardés, voire des refus, mais la procédure est plus assise et plus simple à mettre en œuvre pour les journalistes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans le prolongement de vos propos sur la distinction entre interception ou sauvetage, je rappelle qu'en mer, c'est la préservation de la vie humaine qui est la priorité. J'ai en mémoire des rencontres avec des ONG dédiées au sauvetage en mer pour lesquelles l'ensemble des formations et des mécanismes d'intervention reposent sur un principe de non-panique, puisque la panique peut produire des étouffements ou des mises à l'eau très dangereuses.

Par ailleurs, j'émets un bémol sur la comparaison avec le scooter, même si j'en perçois aussi la pertinence. Le scooter peut foncer sur quelqu'un d'autre et causer des accidents mortels, ce qui n'est pas le cas du *small boat*, qui ne peut causer, malheureusement, que la mort des principaux intéressés.

Je voudrais revenir sur l'enquête commune que vous avez menée, madame Pascual, monsieur Statius. Sur la page d'accueil de votre article, une vidéo dans laquelle on voit un militaire de la gendarmerie maritime à bord d'une vedette, procédant au contrôle d'un navire, une gazeuse à la main. La direction générale des étrangers en France (DGEF) a réagi à ces éléments que vous avez portés à la connaissance du public. La principale remarque qui a été faite est que cette vidéo a été réalisée à l'initiative de passeurs pour servir à la promotion du trafic d'êtres humains.

Je pense que ce sont des accusations assez communes lorsque le travail journalistique vient documenter des pratiques de ce type. La DGEF a expliqué que les circonstances rencontrées, en particulier le refus d'obtempérer – mais qui ne constitue pas un délit en mer – ainsi que le fait que seules trois personnes étaient présentes à bord, auraient conduit le militaire à qualifier l'embarcation de *taxi-boat*.

Ce sont des accusations auxquelles vous devez être habitués. Souhaitez-vous y répondre ? Vous n'êtes évidemment pas obligés, dans la mesure où ce sont des éléments que je porte à votre connaissance dans le cadre de la commission d'enquête.

M. Tomas Statius. Si je me souviens bien, nous avons trouvé la vidéo où apparaît effectivement un gendarme brandissant une gazeuse sur les réseaux sociaux, plus précisément sur TikTok.

Je ne connais pas l'intention avec laquelle cette vidéo a été publiée sur les réseaux sociaux. Mais étant donné que la directive *taxi-boats* interdisait d'emprunter des routes de

collision et d'avoir une action coercitive, il nous paraissait intéressant qu'elle soit publiée et analysée, puisqu'on y entend une collision et qu'on y voit un homme, une gazeuse à la main, intimé à quelqu'un de s'arrêter. Peut-être avait-il de bonnes raisons de le faire dans son esprit, mais nous avons jugé cette pratique suffisamment dangereuse pour la documenter.

Il y a, dans cet article, une deuxième vidéo. On y voit un bateau de la brigade nautique qui fait des cercles, dans le port de Dunkerque, autour d'une embarcation de migrants, de manière très dissuasive et volontaire. Au fur et à mesure, le *small boat* se remplit d'eau. Nous nous sommes basés sur ces deux vidéos pour documenter ces pratiques que nous avons qualifiées d'agressives en Manche-mer du Nord.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous avons également interrogé la DGEF à propos de cette vidéo : on nous a répondu que le navire de la police manœuvrait de manière à provoquer une vague molle, peu puissante, afin que l'embarcation se rapproche du bord du bassin et que le trafic portuaire puisse reprendre. Il est intéressant de confronter les différents lexiques, aussi je souhaitais porter cette réponse à votre connaissance.

M. Tomas Stadius. Nous en revenons aux discussions d'interprétation que nous avons eues avec M. le président. Qu'est-ce qu'une vague molle ? Qu'est-ce qu'une vague puissante ? Qu'est-ce qu'une collision ? Qu'est-ce qu'une mise à couple musclée ?

Pour ma part, ma position en tant que journaliste est bêtement légaliste : il s'agit de pratiques qui ne sont pas prévues ni encadrées par le droit de la mer. À cette époque-là, il n'y avait pas de directive *taxi-boats* autorisant une vague dure de 30 centimètres et une mise à couple dans ces conditions, et à ma connaissance il n'y en a toujours pas. Dès lors, il s'agit d'une possibilité d'interprétation des règles, d'initiative individuelle laissée aux agents sur le terrain. Or, ces initiatives peuvent conduire à des situations dangereuses.

Mme. Julia Pascual. L'objectif était avant tout de documenter une réalité qui ne l'avait encore jamais été et de raconter les changements à l'œuvre et les réflexions menées au sein des pouvoirs publics pour empêcher ces traversées. Ce travail a eu le mérite de mettre en lumière une réalité qui restait méconnue.

La nouvelle doctrine, rendue publique par le ministère de l'intérieur, tend à confirmer que nous n'étions pas dans l'erreur : il y a bien eu des évolutions, des lignes qui ont bougé. Ce que nous avons montré, c'est que ces changements étaient déjà à l'œuvre en amont de leur officialisation, sous forme d'expérimentations ou de tests.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie par avance des réponses que vous apporterez aux questions écrites que nous vous enverrons sur ce sujet. J'ajoute qu'il ressort des discussions que j'ai pu avoir avec des gens de mer qu'il est toujours difficile d'anticiper la dimension de la vague que l'on veut provoquer.

M. Marc de Fleurian (RN). J'ai une question pour Mme Brahim, qui a évoqué la présence des Albanais sur le territoire du Calaisis.

On évoque souvent 1999 et la guerre au Kosovo comme début de la crise migratoire dans le Calaisis. Comme d'autres nationalités évoquées par Mme Pascual – Turcs, Iraniens, Irakiens, Syriens, Kurdes ressortissants de ces différents États – on retrouve les Albanais à la fois chez les candidats à la traversée et chez les passeurs. Comment abordez-vous la complexité de ce sujet et comment interagissez-vous avec vos différents interlocuteurs, dans les camps et sur les plages, sachant qu'au long de leur parcours ils peuvent occuper différentes positions sur le spectre ? On peut d'abord être candidat au passage, puis devenir un

interlocuteur, un référent pour un groupe auprès d'un passeur, une petite main chargée de déposer du matériel, un motoriste ou un barreur lors de la traversée, un rabatteur à terre le temps d'accumuler la somme nécessaire pour payer son passage. À l'autre extrémité du spectre, on peut aussi devenir tête ou adjoint de réseau. Ressentez-vous une hostilité, une indifférence de vos différents interlocuteurs en fonction de leur place sur le spectre ?

Mme Stella Dupont (NI). Merci à tous les trois pour votre travail précieux et éprouvant.

Madame Pascual, vous avez émis l'idée qu'il y aurait davantage de facteurs de *push* vers le Royaume-Uni que de *pull*, que l'on entend pourtant plus habituellement dans le débat. Si j'ai bien compris, le fait que les demandes d'asile soient refusées ou que le règlement Dublin fasse obstacle à une régularisation ou à l'instruction d'une demande en France par exemple pousse les exilés vers le Royaume-Uni. Pourriez-vous développer ?

Une autre question porte sur les passeurs et le trafic criminel : avez-vous travaillé sur l'économie générée par ces activités esclavagistes et sur l'évolution du coût de la traversée ?

Enfin, les traversées, dont les départs étaient auparavant concentrés dans le Calaisis, s'étendent désormais sur des périmètres beaucoup plus larges. Nous avons auditionné le collectif Alors on aide, qui intervient plus au sud du secteur, et selon eux, les gens sont laissés à eux-mêmes sur les plages et dans des campements de fortune, sans intervention de l'État ni accompagnement structuré. Avez-vous eu l'occasion de travailler sur ces périmètres élargis et avez-vous observé des différences notables ?

Mme Nejma Brahimi. Pour répondre à la question de M. de Fleurian, il est vrai que les profils peuvent évoluer, que ce soit en termes de nationalités ou de statut au sein des campements.

J'avais mené une enquête, publiée en septembre 2022, concernant les Albanais, dont le nombre avait, à un moment, fortement augmenté dans le Calaisis. J'y expliquais la forte influence des réseaux sociaux, principalement de TikTok, où différents influenceurs incitaient les jeunes Albanais à tenter la traversée en leur faisant miroiter une vie meilleure en Angleterre. J'avais aussi rencontré quelques familles, mais la grande majorité étaient des jeunes gens. Cela montrait comment, à partir de quelques vidéos sur les réseaux sociaux, toute une partie de la population d'un pays peut se retrouver sur les routes de l'exil.

Ce qui revenait souvent dans les témoignages, c'est qu'une partie de ces jeunes étaient attendus de l'autre côté. Il était question d'un réseau qui les plaçait dès leur arrivée dans des fermes de cannabis afin d'alimenter des activités liées au trafic de drogue. J'aurais aimé poursuivre l'enquête au Royaume-Uni, mais cela n'a malheureusement pas été possible.

Cet exemple illustre bien que l'entrée en contact n'est pas toujours évidente, en raison des différences entre les nationalités et de la barrière de la langue. Je ne voulais pas aller seule à la rencontre des Albanais, parce que je ne maîtrise pas la langue et qu'eux-mêmes maîtrisent rarement l'anglais. J'avais donc fait appel à un traducteur – on pourrait presque parler de fixeur –, ce qui ne m'arrive jamais en France ni même en Europe. Sa présence m'avait facilité la prise de contact sur les campements, qui était parfois houleuse. Il arrivait que certaines personnes réagissent de manière agressive et refusent catégoriquement d'échanger avec nous, même de manière anonyme.

Le reste du temps, je me rends seule sur place, comme Julia Pascual et d'autres. Il existe toujours une forme de défiance de la part des populations migrantes : il faut y aller en

douceur, essayer de gagner la confiance des gens et de leur montrer que nous ne sommes pas là pour les humilier ni leur créer des ennuis. Je sais qu'il a pu y avoir des tensions avec des journalistes de télévision qui débarquent avec leurs caméras directement braquées sur les gens, sans même ne se présenter ni leur demander leur avis.

On essaye d'éviter tout ça, d'y aller plusieurs fois dans la même journée, sur deux ou trois jours, pour gagner la confiance des gens. Il ne m'est jamais rien arrivé de problématique ou de grave. Le peu de fois où j'ai pu sentir un peu de tension, il a suffi que je m'éloigne et que je tente un autre groupe ailleurs pour que cela fonctionne et que j'obtienne des témoignages. Mais la relation n'est effectivement pas toujours simple, notamment parce que ces personnes sont dans une situation de précarité et de vulnérabilité extrême, qu'on ne soupçonne même pas. Si on se mettait une seconde à leur place, on pourrait comprendre qu'elles n'aient pas envie que des journalistes viennent les embêter dans un tel contexte.

Enfin, on sent, en discutant avec certains, qu'ils ont effectivement évolué et qu'ils ne sont plus seulement des personnes migrantes mais qu'ils peuvent avoir un semblant de responsabilité dans l'organisation des passages. Certains nous le disent, toujours de manière officieuse et anonyme.

Mme Julia Pascual. Pour compléter, je dirais que l'un des meilleurs moyens de saisir cette organisation, de connaître tous ces rôles qui peuvent être joués au sein d'un réseau de passage, reste l'analyse des enquêtes de police dont on fait état régulièrement. En tant que journaliste, on peut percevoir cette réalité en passant du temps sur place, en discutant, en multipliant nos sources, et en gardant suffisamment de distance pour ne pas tout prendre pour argent comptant. Mais les enquêtes policières, grâce aux moyens d'investigation mobilisés, permettent d'obtenir une forme de photographie, à un instant donné, de la manière dont ces réseaux s'organisent concrètement : on y voit les petites mains, ceux qui sont payés pour acheminer de la nourriture, regrouper les personnes d'un point à un autre, faire le guet sur une plage, ou même assurer la traduction entre le réseau et les « voyageurs ». Nous rendons compte assez régulièrement de ces enquêtes.

Quant à la notion de *push*, elle constitue une constante, que ce soit à cette frontière ou à une autre. Les gens sont davantage poussés à partir qu'attirés quelque part. Cela n'exclut pas que, dans leur réflexion, ils se demandent dans quel pays ils s'en sortiraient le mieux, en fonction des langues qu'ils parlent, des gens qu'ils connaissent sur place, etc.

Une bonne illustration se trouve dans le démantèlement de la jungle de Calais, où vivaient 10 000 personnes. C'est Bernard Cazeneuve, ministre de l'intérieur à l'époque, qui l'avait orchestré. Une des clés de la réussite – car d'une certaine manière le démantèlement a réussi, puisque le campement ne s'est pas reconstitué à l'identique – a été de dire que le règlement Dublin ne serait pas appliqué, que les gens seraient répartis dans des centres d'accueil et d'orientation, ouverts partout sur le territoire, et qu'ils avaient une chance d'obtenir un statut légal en France. C'est ce qui a fait que les personnes ne sont pas revenues en masse trois jours plus tard pour tenter à nouveau la traversée – à l'époque, en camion.

Je me souviens que le directeur de l'Office français de protection des réfugiés et apatrides, Pascal Brice, avait tenté à l'époque de convaincre des Érythréens et des Soudanais de demander l'asile en France, en leur expliquant que leur nationalité leur donnait de fortes chances de l'obtenir. De nombreuses personnes migrantes ont l'idée qu'elles sont indésirables en France, pas uniquement pour des raisons juridiques, mais aussi du fait des conditions de vie qui leur sont faites à Calais.

M. Tomas Stadius. S'agissant de l'évolution du périmètre, je rejoins ce qui a été dit. Cependant, il y a tout de même une concentration des campements à Calais, cela n'a pas fondamentalement changé. Après le démantèlement de la jungle, j'avais en tête un titre évoquant une ruée vers l'ouest des demandeurs d'asile : après tout, il y a d'autres liaisons transmanche qu'au départ de Calais ! Mais dans les faits, ça ne s'est pas passé comme cela.

En revanche, ce que l'on observe, c'est un élargissement des zones de départ. C'est clairement une conséquence de la sécurisation accrue dans le Calaisis et le Dunkerquois. Pour éviter les interventions policières, les départs se font plus au nord, plus au sud, et parfois même à l'intérieur des terres. Les représentants de la police aux frontières, de la DGEF ou des différentes administrations qui interviennent sur le terrain ont dû vous le dire : les plages sont dorénavant bien couvertes, ce qui n'était pas forcément le cas auparavant. Je me souviens des premières sorties que j'avais faites, à mes débuts, avec des gendarmes réservistes : les moyens étaient nettement plus limités. Désormais, certains départs se font même de Picardie.

Pour ma part, je n'ai pas travaillé spécifiquement sur les filières albanaises mais plutôt sur les enjeux des réseaux de passeurs dans un contexte international, et j'ai peur de devoir ajouter encore une couche de complexité au sujet. En Méditerranée centrale, et en particulier en Libye, un des principaux groupes de passeurs est une brigade rattachée à l'est de la Libye et au maréchal Haftar, allié de la France. Connue sous le nom de brigade Tareq ben Ziad, elle est à la fois impliquée dans les opérations d'interceptions – et, à ce titre, interlocutrice de l'Union européenne sur ces questions – et dans l'organisation des passages, comme l'en accusent plusieurs ONG comme *Amnesty International* ou *Global Initiative against Transnational Organized Crime*. C'est une bonne illustration du jeu de dupes dont parlait Julia Pascual tout à l'heure.

Mme Julia Pascual. Il est vrai que les zones concernées s'étendent de plus en plus. Des départs se font maintenant à Berck-sur-Mer et même en dessous. Plus au nord, les Belges craignent un report des départs sur leur littoral. Reste qu'ils se font toujours majoritairement depuis Dunkerque ou Calais.

Toutefois, cette extension progressive entraîne l'apparition de nouvelles zones de campements plus ou moins éphémères dans des secteurs comme Hardelot, qui n'était pas du tout concerné il y a peu de temps encore et où on voit émerger des initiatives de solidarité locales, comme des distributions de nourriture ou des maraudes.

Mme Nejma Brahimi. Cet élargissement géographique est clairement une conséquence de la sécurisation – certains diraient de la militarisation – de la frontière, ou, à tout le moins, de la multiplication des contrôles.

Je me souviens d'un échange informel avec un maire qui m'expliquait qu'il ne s'agissait pas seulement de voir émerger de petits campements là où il n'y en avait pas auparavant, mais d'avoir à gérer des mouvements de population aux abords de sa commune. Il racontait notamment qu'à la suite d'un *try*, c'est-à-dire d'une tentative de traversée ratée, il avait pris l'initiative d'ouvrir une salle communale pour mettre à l'abri un groupe d'une vingtaine ou trentaine de personnes. C'était en plein hiver, les personnes étaient trempées et n'avaient bénéficié d'aucune prise en charge par les autorités.

Il avait donc le sentiment que sa commune se retrouvait, elle aussi, en première ligne et un peu « livrée à elle-même » pour reprendre son expression, même si l'essentiel des départs continue de se concentrer autour de Calais et de Dunkerque. Il déplorait le manque de communication et de coordination avec les autorités locales, en l'occurrence les préfectures. Il me semble intéressant de donner ce point de vue d'un élu local.

M. le président Sébastien Huyghe. Dernière question, rapide. Nous avons reçu un certain nombre de témoignages selon lesquels les personnes migrantes n'avaient pas nécessairement, au départ de leur parcours, l'idée de rejoindre la Grande-Bretagne et que cet objectif se construisait au fur et à mesure de leurs déplacements. Au regard de vos investigations, confirmez-vous cette idée ?

Mme Julia Pascual. Cela dépend en réalité beaucoup des nationalités. En ce qui concerne les Albanais, par exemple, on a le sentiment que la destination était déjà définie en amont du départ. Il en va de même pour les Vietnamiens, qui ont représenté, en 2023 ou 2024, une part importante des traversées de la Manche. Cela peut avoir du sens compte tenu de l'histoire du Royaume-Uni, notamment de son histoire coloniale. Reste qu'une part importante, voire majoritaire, des migrants se retrouvent là par dépit, parce qu'ils ont échoué ailleurs.

M. Tomas Stadius. Il faut aussi replacer cette question dans un contexte géopolitique. Par exemple, la décision prise par Angela Merkel de ne pas appliquer le règlement Dublin a conduit, pendant une période assez courte, un grand nombre de personnes migrantes vers l'Allemagne.

Pour le reste, je rejoins ce que dit Julia Pascual : il existe une crainte réelle, pour de nombreuses personnes, d'une forme d'errance liée au système Dublin, avec le risque d'être renvoyé d'un pays à un autre sans que la situation n'aboutisse jamais.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie tous les trois d'être venus.

*

* *

24. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Jacky Hénin, ancien maire de Calais, et de M. Damien Carême, ancien maire de Grande-Synthe (9 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Je souhaite la bienvenue à M. Jacky Hénin, maire communiste de Calais de 2000 à 2008 et député européen de 2004 à 2014, ainsi qu'à M. Damien Carême, maire socialiste, puis écologiste, de Grande-Synthe de 2001 à 2019, et député européen depuis 2019. Je les remercie de venir témoigner devant notre commission d'enquête de ce que fut leur expérience de maire, en première ligne pour gérer les conséquences des accords de coopération franco-britannique en matière migratoire depuis près de vingt-cinq ans. Leur parole est importante. Nous avons déjà entendu la maire de Calais, Natacha Bouchart, et l'ancien Premier ministre Bernard Cazeneuve. Nous auditionnerons encore d'autres élus, dont les présidents des conseils départementaux du Nord et du Pas-de-Calais et le président de la région Hauts-de-France.

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 d'enquête de prêter le serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Damien Carême et M. Jacky Hénin prêtent serment.)

M. Jacky Hénin, ancien maire de Calais. Nous vous remercions, Damien Carême et moi, de nous avoir invités à donner un avis sur une période de vie qui nous a marqués, car on ne sort pas indemne de ce que l'on voit, on ne sort pas indemne de ce que l'on vit. Invitez les deux sous-préfets de Calais avec lesquels j'ai travaillé à l'époque, Yannick Imbert et Patrick Espagnol, ils vous le confirmeront.

Les migrations ont toujours existé, des ports du nord comme de toute la France. Et la Grande-Bretagne a toujours attiré et attire toujours, pour les mêmes raisons qu'hier. En raison de son histoire d'abord, et des liens avec les peuples de son ancien empire ainsi que de sa langue, que chacun au monde essaye de parler un peu. Elle attire ensuite, car on peut y vivre sans pièce d'identité. Elle attire aussi en raison des réseaux qui y existent, réseaux amicaux, familiaux, de village, d'une part, et réseaux plus occultes des mafias qui se font de l'argent sur le dos du malheur d'autre part. Enfin, pour travailler au noir c'est le meilleur endroit en Europe. Lors des Jeux olympiques de Londres, de nombreux articles de presse ont évalué à plus de 20 % le nombre de salariés travaillant au noir pour les entreprises. C'est dire si les Anglais qui prétendent qu'ils n'ont besoin de personne ont besoin en permanence de nouveaux arrivants pour leur économie...

Il y a toujours eu des migrants à Calais. L'association « La Belle étoile » essayait, avec ses moyens, de rendre service à ceux qui étaient à la rue. Seulement, avec la guerre des Balkans, en 1999, la situation est devenue explosive. Que s'est-il passé à Calais cette année-là ? Près du magnifique parc face à l'hôtel de ville, un promoteur immobilier rénovait l'ancien hospice. 150 à 200 personnes en provenance du Kosovo et souhaitant aller en Angleterre se trouvaient à la rue. Le temps devenant menaçant, ils prirent des plaques de placoplâtre sur ce chantier pour construire des cabanes. Mais le placoplâtre n'aime pas la pluie. Alors, tous les journalistes sont venus voir. Et depuis, c'est la même chose à chaque guerre. Les migrants se succèdent, et avec 1 million de déplacés au Liban, cela ne va pas s'arrêter. Et l'Angleterre attire toujours.

Cette situation, nous l'avons vécue pendant vingt-six ans. On a essayé certaines choses, on a mis fin à d'autres. À titre personnel, j'ai dit et je maintiens qu'il faut vraiment arrêter de parler de « appel d'air ». Penser que c'est parce qu'on installe des toilettes et des

douches à un endroit que des gens auront automatiquement l'envie d'aller aux toilettes ou de prendre une douche à 9 000 kilomètres de chez eux, c'est complètement farfelu. Penser que les associations sont les adversaires de l'État quand elles n'arrivent qu'après que l'État n'a rien fait, c'est aussi une erreur. Pendant ces vingt-six années, j'ai vécu Sangatte, la première jungle, le deuxième camp à côté du camp Jules-Ferry et la suite. Et à chaque fois, quand l'État organise, donne des moyens, il le fait bien. S'il ne le fait pas, il laisse la place à d'autres. La première jungle dépendait pour moitié de fonds en provenance d'Angleterre, qui pour l'essentiel, n'étaient pas des fonds « normaux », si vous voyez ce que je veux dire. La délégation du Parlement européen venue sur place a découvert des hôtels, des restaurants, des coiffeurs – le tout financé par des gens qui voulaient faire de l'argent. Les migrants qui ont un tout petit peu d'argent veulent s'entretenir. Au fond, ce qu'ils recherchent, c'est un peu de bonheur. Dans leur pays en guerre, les bombes tombent du ciel et l'avenir est noir. Alors, on prend son courage à deux mains et on essaye d'emmener sa famille ailleurs pour vivre un peu mieux. C'est ça, la réalité.

M. Damien Carême, ancien maire de Grande-Synthe. J'ai été élu maire en mars 2001 ; les premiers exilés sont apparus à Grande-Synthe en 2002. Pourquoi ? C'est que sur notre territoire, il y a une station-service de l'autoroute qui mène à Calais. Et là, les exilés embarquaient dans les camions pour passer en Grande-Bretagne. Nous avons vu les premiers exilés après la démolition du centre de Sangatte. Tout de suite, les associations se sont mobilisées, la communauté Emmaüs, l'association Salam, des médecins de Grande-Synthe membres de Médecins du monde allaient sur le terrain voir si tout allait bien, etc. Mais ces personnes ne restaient que quelques heures, un jour au maximum, puis elles montaient dans un camion et passaient tout aussi facilement vers la Grande Bretagne. Au fil des années, on a placé des détecteurs de CO₂ et des détecteurs de mouvement sur les camions. C'était plus compliqué, donc les gens restaient un peu plus longtemps sur le territoire de la commune, quelques jours, pas beaucoup plus.

Et puis, à partir de l'hiver 2008, sont arrivés des femmes et des enfants. C'était un hiver très rude, il a fait jusqu'à -15 °C. J'étais en congé entre Noël et le Nouvel An quand la directrice d'Emmaüs m'appelle et me dit : « Damien, il va y avoir des morts si on ne fait rien ». Alors j'ai fait installer des tentes chauffées sur le terrain parce que je ne voulais pas qu'il y ait des morts de froid ou de faim sur ma commune. C'est aussi de notre responsabilité d'élus que de faire en sorte que personne ne soit à la rue, que les gens puissent garder un minimum de dignité. À l'époque, j'étais conseiller régional de ce qui s'appelait alors le Nord-Pas-de-Calais. Nous étions plusieurs maires dans la même situation, liée à la présence d'une station-service sur l'autoroute vers Calais, à Steenvoorde par exemple. Nous avons créé l'association des élus hospitaliers de la région Nord-Pas-de-Calais. Grande-Synthe avait certains moyens que nous pouvions mettre à disposition des associations, mais de toutes petites communes n'en avaient pas. La région avait donc subventionné l'achat de planches ou de toilettes à installer sur ces terrains où étaient les personnes. C'est ainsi que nous avons commencé à nous mobiliser autour de la situation migratoire.

Sur les enjeux propres à Grande-Synthe, moi je ne pouvais pas voir ces gens vivre dans l'indignité totale, et puis le maire a la responsabilité de faire appliquer le code de l'action sociale et des familles et le code de la santé publique. Il fallait donc mettre en œuvre des solutions car l'État ne le faisait pas. Jacky Hénin s'est exprimé sur l'accusation de créer un appel d'air. En 2008, quand j'ai fait installer des tentes, c'est exactement ce que le sous-préfet de Dunkerque m'a écrit : vous allez créer un appel d'air, ils vont venir en nombre et vous vous débrouillerez parce que c'est un terrain communal, nous n'interviendrons pas. C'était mon premier rapport de force avec l'État sur le sujet, et ça ne m'a pas dissuadé d'ajouter des tentes pour séparer les hommes et les femmes, séparer les communautés à certains moments.

Voilà donc où nous en sommes. Quand on est maire, on n'est pas formé à affronter ce genre de choses, qui de toute façon ne relève pas d'une compétence municipale. Et nous avons cherché à l'époque ce qui se faisait peut-être ailleurs en Europe, en vain. Nous avons donc avancé un peu à tâtons, avec, heureusement, l'aide de nombreuses associations pour pallier les carences de l'État. Nous avons travaillé comme cela des années durant, jusqu'à la fin de mon mandat. Mais en 2026, le problème n'est toujours pas résolu.

M. le président Sébastien Huyghe. Justement, les associations étaient et sont très présentes sur le terrain. Comment l'action municipale s'articule-t-elle avec la leur ? Ensuite, quel a été l'effet de cette crise migratoire sur les habitants et les acteurs économiques locaux ? J'ai bien entendu que Grande-Synthe a installé des tentes, mais dans vos deux villes, quels autres aménagements avez-vous pu mettre en place ? Enfin, au-delà de ce qu'a dit M. Hénin sur les relations parfois un peu houleuses avec l'État, n'y a-t-il pas eu des aspects plus positifs pour travailler ensemble ?

M. Jacky Hénin. Nos deux villes sont très différentes. Grande-Synthe est une petite ville moyenne avec des moyens, Calais était une ville de 75 000 habitants avec un taux de chômage de 20 %, et même de 40 % dans les quartiers de Fort-Nieulay et Beau-Marais. Cette population en très grande difficulté qui souffre de la disparition des industries, textiles et autres, voit arriver une autre population en grande souffrance qui les renvoie à ce qu'ils sont. Il y a des cristallisations et l'enjeu devient politique. Forcément, quand des gens font le tour des cités pour dire que les Français ne touchent presque rien alors que tous les migrants perçoivent plus de 1 000 euros par mois, ça crée l'incompréhension. Alors, vous passez votre temps à ramer pour expliquer que c'est faux. Ces 1 000 euros, c'est le maximum que peut toucher un père d'une famille de six ou sept enfants dont le dossier était accepté par la commission de demande d'asile en France. Les autres n'ont rien, ils vivent de ce que peuvent envoyer leurs familles.

L'enjeu est terrible et, pour la population et les entreprises, c'est une catastrophe. Est-ce que beaucoup d'entre vous sont allés à Calais ces derniers temps ? Je n'ai jamais vu autant de barbelés militaires de ma vie, même à Chypre entre les deux zones ! Cette ville, qui a perdu son industrie traditionnelle, avait une chance dans la logistique, qui aurait offert des emplois directement accessibles à sa population, avec des formations de chauffeur poids lourds et de conducteur de Fenwick. Mais vous ne ferez jamais venir une entreprise de transport ou de logistique dans le Calaisis tant que se posera le problème de la migration : elles considèrent toutes que les migrants vont chercher à monter dans leurs camions pour aller en Grande-Bretagne. Et comme les Anglais nous ont demandé de faire le sale boulot, c'est nous qui allons arrêter les camions et faire en sorte que les chauffeurs prennent des amendes. Car enfin, les accords du Touquet, c'est ça : c'est les Anglais qui nous demandent de faire le sale boulot. Et c'est tellement bien fait qu'un jour, quand j'étais maire, à Paris, à la Gare du Nord, on m'a refusé de monter dans le train avec une délégation malienne car ce train allait jusqu'en Angleterre ! Ça a failli mal tourner.

Donc on en est là. Si les entreprises ne veulent pas venir et que les gens continuent à manquer de travail, ça reste un très gros problème. Pourtant ceux qui sont arrivés là ne sont pas un danger permanent pour la population. Ils y sont parce qu'ils veulent une autre vie, mais ils y sont dans des conditions pour le moins lamentables.

M. Damien Carême. S'agissant de notre articulation avec les associations, nous avons très vite travaillé de concert avec elles. Nous tenions des réunions régulières pour savoir quels étaient leurs besoins en vêtements, en nourriture, car même avec les collectes alimentaires dans les grandes surfaces, à un moment leurs stocks s'épuisent. Entre 2008 et 2019, date de mon élection au Parlement européen, les liens étaient très étroits. Ça n'empêchait pas quelques engueulades, mais je le répète, heureusement qu'elles étaient là. En effet, même si la municipalité est de très bonne volonté, ce n'est pas la même chose pour les

personnes concernées si c'est du personnel communal qui intervient ou si ce sont des gens de la société civile. La complémentarité est précieuse.

J'ai dû faire un choix en 2015 quand, en raison du conflit dans leur pays, beaucoup de Syriens sont arrivés pour passer en Grande-Bretagne ; entre août et décembre 2015, nous sommes passés d'environ 60 personnes exilées à 2 500 ! C'est le moment où le gouvernement français a fait appel à de nombreuses villes dans le pays pour qu'elles ouvrent des structures d'accueil en raison du nombre d'arrivants. Pour nous, sur le littoral, les petits moyens n'étaient plus suffisants. Le terrain sur lequel les migrants étaient installés depuis des années n'était pas du tout adapté. L'hiver arrivait ; laisser ces gens y vivre sans toilettes, sans douche, sans rien, était simplement inhumain. J'ai donc interpellé l'ensemble de la chaîne de décision : sous-préfet, préfet, ministre de l'intérieur, Premier ministre, jusqu'au Président de la République de l'époque. Il n'y avait pas de réponse. On ouvrait alors des centres d'accueil et d'orientation, les CAO, mais le temps qu'ils soient prêts, je devais me débrouiller. Faute de réponse après quelques rendez-vous ministériels à partir de septembre 2015, comme rien n'avancait et que je ne supportais plus la situation, nous avons décidé avec Médecins sans frontières de créer un camp humanitaire. C'est que, à la différence de Calais, Grande-Synthe est une ville des années 1960. Il n'y a pas de vieux bâtiments, de locaux d'entreprises abandonnés où j'aurais pu loger ces personnes. Nous avons donc dû faire un camp, d'abord en toile, avec de petites unités parce qu'il y avait beaucoup de familles – à peu près 300 femmes et 300 enfants sur 2 500 personnes – et MSF nous avait conseillé de préserver au moins des petites unités de vie familiale.

Pour les habitants, à partir de l'été 2015 et pendant toute la période de vie du camp, j'expliquais la situation en toute transparence dans des lettres mensuelles. J'y mettais une copie des courriers que j'envoyais aux différentes autorités, je donnais les coûts. Sur un coût pour le camp de 4 millions d'euros, MSF a mis 2,5 millions. Nous avons payé la différence, avec une aide de 500 000 euros de la communauté urbaine de Dunkerque, mais aucune de l'État – ni de l'Europe d'ailleurs. J'ai pourtant cherché, mais nous avons dû nous débrouiller par nous-mêmes. Le camp a été fait selon les normes du Haut-Commissariat pour les réfugiés : douches et toilettes, accès à une machine à laver, distribution de repas pour tant de personnes. Nous avons scolarisé les enfants du camp dans les écoles de la ville, et sur ce plan, l'État a ouvert des écoles et fourni des enseignants.

Avoir organisé la rencontre entre habitants et arrivants a cassé tous les mythes, toutes les craintes que les gens pouvaient avoir sur la migration. Jacky Hénin l'a dit, il ne faut pas avoir peur de ces personnes. Entre 2002 et 2019, je tiens à le réaffirmer, dans notre commune, il n'y a eu aucun fait de délinquance sur la voie publique ou d'exaction lié à la présence de ces personnes. En fait, avoir créé ce lien entre accueillant et accueilli a permis que ça se passe bien avec la population. Je n'ai pas eu de manifestation, de courrier, de pétition, rien. Nous avons géré la situation. Il n'y avait plus de gens qui erraient dans la rue, ils étaient dans le camp ; on les voyait dans les transports, dans certains endroits, mais cela ne gênait pas plus la population.

Nous avons fait le choix d'ouvrir ce lieu d'accueil humanitaire dont la vocation n'était pas de durer ; il se réduisait en se vidant à mesure des passages en Angleterre. Et une fois que nous avions pris en charge correctement ces personnes au lieu de les laisser sur un terrain en déshérence totale, elles se sont mises à demander l'asile. À l'époque, le camp était géré par des réseaux de passeurs kurdes, car peuplé de Kurdes irakiens, iraniens et syriens uniquement. Nous n'avions pas les Érythréens et les Soudanais, nombreux à Calais. Et ceux qui demandaient l'asile en France l'obtenaient. Ce n'était pas leur choix de départ. Ils voulaient rejoindre la Grande-Bretagne, pour les raisons que Jacky Hénin a énumérées – l'histoire, la langue, une diaspora importante, l'absence de papiers d'identité et un accès plus facile au travail. Mais

certains demandaient l'asile et l'obtenaient. De ce fait, le camp s'est réduit petit à petit et nous nous étions engagés à démonter les abris en conséquence.

Et puis il y a eu la fermeture définitive de la jungle de Calais en octobre 2016. Certains de ses habitants se sont rabattus sur le camp de Grande-Synthe. Alors, les problèmes ont commencé entre populations qui ne s'entendaient pas. Je l'ai appris après, car nous n'étions pas informés sur ces questions, mais partout dans le monde, dans les camps, on séparait les communautés par pays parce que ces gens pouvaient être en guerre depuis des décennies, voire des siècles. Mais quand ils sont arrivés, je n'allais pas faire le tri à l'entrée du camp. Cela a tenu quelques mois, puis en avril 2017, il y a une bagarre générale dans le camp, qui a brûlé en une nuit.

Alors, nous avons dû recommencer à zéro. Deux ou trois mois après que le camp a disparu dans les flammes, il y avait de nouveau des arrivants. Il n'y avait plus de camp, je ne pouvais pas investir dans un nouveau. J'ai ouvert un gymnase, parce que je ne voulais pas que ces gens restent dehors, et en quelques mois on s'est retrouvé de nouveau avec 700 personnes.

La coopération avec l'État ? Il n'y en a pas eu ; il n'y a pas eu d'investissement financier sur le camp. En décembre 2015, j'ai rencontré Bernard Cazeneuve dans son bureau, en présence de son conseiller spécialiste des migrations et du préfet du Nord. Je lui ai décrit la situation, j'ai dit que moi, je ne pouvais pas accepter ça, et je lui ai montré les plans du camp qu'on voulait installer. Il a conclu la réunion en disant au préfet : « faites en sorte que ça soit possible ». Donc, il ne s'opposait pas à l'existence de ce camp, mais je n'ai pas été accompagné. Nous avons monté le camp en trois mois et ce n'était pas une mince affaire. C'était une prairie à viabiliser totalement – éclairage public, adduction d'eau, bouches d'incendie, passages pour les pompiers – pour respecter les normes qu'on nous imposait. Nous avons ouvert le camp le 9 mars 2016. À partir de mai 2016, Emmanuelle Cosse est devenue ministre du logement. Elle m'a dit de lui laisser quelques mois ; Bernard Cazeneuve utilisait des logements dépendant de sa compétence pour loger des migrants, elle pensait donc obtenir quelque chose. Et effectivement, fin mai 2016, l'État, la ville et une association gestionnaire du camp choisie d'un commun accord ont signé une convention pour assumer les frais de fonctionnement du camp, frais qui sont quand même montés à 6 millions d'euros en un an, ce qui n'était pas négligeable. Mais il s'agissait d'un petit village de 2 000 personnes au départ, puis moins, jusqu'à quelques centaines d'habitants. Enfin, ils avaient l'eau, l'électricité, etc.

Il y a tellement de choses à régler que je dois dire que dans ce cas, l'État a été plutôt coopérant. Michel Lalande, ancien directeur de cabinet de Bernard Cazeneuve, est devenu préfet de région peu de temps avant qu'on signe cette convention. C'est un homme d'État humain et nous avons réussi à faire des choses très intéressantes ensemble, en tout cas tant que j'étais aux responsabilités. C'est vrai que Grande-Synthe, territoire industriel, a d'importantes ressources fiscales. Mais la désindustrialisation nous atteignait et nous en étions à 23 % de chômage et 33 % de foyers sous le seuil de pauvreté. J'ai vraiment eu de l'admiration pour les habitants qui n'ont pas eu de réaction hostile envers les migrants. Avant même qu'on construise le camp, beaucoup de télévisions avaient montré des situations inhumaines. Des gens m'interpellaient dans la rue pour me dire : « Mais monsieur le maire, on ne peut pas laisser les gens vivre dans ces conditions », et ils me demandaient de faire quelque chose.

Cette aventure a été vraiment difficile, elle nous a coûté des nuits blanches, mais c'était une aventure humaine assez extraordinaire qu'il nous a été donné de vivre, avec la rencontre de ces personnes qui venaient de très loin après un parcours extrêmement difficile, avec la réaction admirable de la population locale qui ne s'est pas tournée contre eux. À preuve, au premier tour des élections présidentielles de 2017, le candidat de gauche, que je

soutenais, est arrivé en tête, alors que dans la région Nord-Pas-de-Calais, l'extrême droite arrivait en tête. C'était, je crois, un bon sondage auprès de la population.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie tous deux d'être avec nous aujourd'hui. Vous avez déjà répondu à notre question sur vos relations avec l'État au cours de vos mandats respectifs. Pour aller plus loin, comme maire, monsieur Hénin, avez-vous été associé aux décisions, ou consulté, sur le démantèlement de ce qu'on a appelé la jungle, et le choix d'une solution parmi celles qui s'offraient encore à ce moment-là – accueil inconditionnel, rétablissement d'un lieu fixe en dur ou éloignement ?

M. Jacky Hénin. Si vous permettez, je réponds d'abord sur les relations avec les associations. C'était, pour moi, plus difficile que pour Damien Carême. Ce que veulent les associations, ce n'est pas forcément ce que veulent les habitants. De ce fait, je me suis opposé par exemple à ce qu'on transforme les salles de sport en lieux d'accueil, parce que je ne voulais pas qu'on punisse des populations qui n'étaient pour rien dans cette situation tout en étant relativement compréhensives.

En revanche, j'ai toujours défendu fermement l'idée d'avoir des rapports forts mais amicaux avec les responsables de l'État, et je les cite de nouveau : Yannick Imbert, Patrick Espagnol. Ils appliquaient ce que l'État leur demandait, mais ils écoutaient le maire et on trouvait toujours le moyen d'avancer vers des solutions.

Mon expérience est différente de celle de mon collègue. J'étais maire avant la fermeture du camp de Sangatte. Est-ce que l'État nous associait à ses décisions ? Le maire de Calais, 75 000 habitants, c'est un petit maire de rien du tout, et on ne lui demande rien du tout. L'État décide de son côté. Juste avant la fermeture de Sangatte, Nicolas Sarkozy est venu et je l'ai vu. Je ne peux pas lui reprocher de ne pas avoir écouté ; on a discuté et il m'a demandé mon avis. Je lui ai dit qu'on faisait le sale boulot pour les Anglais, que c'était une catastrophe, que les réseaux mafieux étaient à l'intérieur du camp de Sangatte et y faisaient la police, que chaque jour il y avait un peu plus de migrants dans le centre mais aussi à l'extérieur et que ça ne pouvait pas continuer comme ça. Je me suis permis de lui dire que si j'étais à sa place, je dirais aux Anglais qu'ils aillent se faire voir et que j'allais laisser passer tout le monde. Je ne sais pas s'il m'a écouté, toujours est-il que Sangatte a fermé et que les Anglais ont laissé passer quasiment 9 000 personnes. Je ne dis pas que c'est la bonne solution et j'ai d'ailleurs dit au président que cela ne réglerait pas le problème. D'autres migrants viendraient. Mais au moins pendant un temps, cela donnerait une bouffée d'oxygène et c'est ce qui s'est passé. Bien sûr, très vite, de nouveaux conflits ont fait arriver d'autres gens – aujourd'hui, les réseaux sociaux sont omniprésents, on découvre le bout du monde en quelques secondes.

Donc non, nous ne sommes pas associés aux décisions de l'État, mais on trouve des gens de bonne composition, des serveurs de l'État qui essayent de comprendre les choses et qui font ce qu'ils peuvent. Ce n'est pas toujours évident. Parce qu'enfin, loin des yeux, loin du cœur. C'est à Calais, à Grande-Synthe que ça se passe, les gens ailleurs ne voient pas ces exilés, donc ce n'est pas leur problème.

J'ai quand même un regret comme élu local, je l'ai déjà dit devant d'autres commissions. On nous fait travailler sur l'accueil des animaux – 1,5 million d'euros pour accueillir les chiens, les chats... Les collectivités territoriales ont le droit de construire des accueils pour les animaux, mais n'ont pas le droit d'accueillir les êtres humains dans des conditions humaines. L'homme est vraiment un animal à part.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez un peu évoqué l'attitude de la population devant cette situation. Au cours de mes déplacements, j'ai été surprise : d'un côté,

il y avait des gens solidaires, des associations locales prêtes à aider. De l'autre – était-ce du déni, une forme de banalisation ? –, au petit matin des gens portaient au boulot en voiture en croisant des exilés trempés avec leurs enfants, des gens faisaient leur footing sur la plage même où l'on venait d'empêcher des personnes de traverser. Et une fois, à l'accueil de jour du Secours catholique à Calais, des dames retraitées qui venaient aider m'ont dit qu'elles cachaient leur engagement, parce qu'il leur arrivait d'avoir des réactions hostiles. Les réactions sont donc très diverses. Des gens nous ont dit aussi que pour eux c'était trop insupportable, culpabilisant, de voir des personnes dans une si grande misère sans savoir quoi faire, ni pouvoir agir. Avez-vous constaté des évolutions de ces attitudes pendant vos mandats respectifs ?

M. Damien Carême. En fait, ce qui pose problème à Calais, à Grande- Synthe, partout, c'est l'errance des migrants. Si l'État ouvrait suffisamment de structures d'accueil, que ces personnes vivaient dans d'autres conditions que de planter leur tente dans des endroits publics, d'occuper des parcs, on n'aurait pas ce problème.

Et puis, il y a tout le discours politique et médiatique. Un rapport de la Commission nationale consultative des droits de l'homme de 2023 ou 2024 montrait la responsabilité des politiques et des médias dans le changement du regard sur l'autre. Aujourd'hui, si notre pays va mal, c'est à cause de la migration, si le pouvoir d'achat se casse la gueule, c'est à cause de la migration. En septembre 2017, j'ai rencontré Gérard Collomb, alors ministre de l'intérieur, qui préparait sa loi de 2018. Il m'a déclaré qu'il était hors de question d'organiser l'accueil sur tout le littoral de la Belgique jusqu'à Cherbourg, qu'il y avait une ligne de démarcation – ce sont ses mots. La philosophie de sa loi, a-t-il dit, c'était : « on va leur faire passer l'envie de venir chez nous ».

Dans un tel contexte, la vie est difficile pour les associations et certains bénévoles prennent des coups. C'est le maire de Saint-Brévin dont on brûle la voiture et la maison parce qu'il allait simplement déménager un lieu d'accueil sur sa commune ; c'est le maire de Callac menacé de mort parce qu'il allait faire un lieu d'accueil pour des personnes ayant le statut de réfugié, donc en règle avec la loi française. Bref, la réaction de la population et des associations est aussi fonction de l'accompagnement des élus sur le territoire et de l'action de la police. Pendant tout mon mandat de maire, il n'y a jamais eu un problème avec les CRS qui venaient sur le camp, parce qu'ils savaient que c'était une initiative de la ville. C'est parfois plus difficile avec certaines compagnies en fonction de leur provenance. D'autres aussi me disaient qu'ils préféreraient être à Grande-Synthe qu'à Calais parce que c'était tellement plus calme, plus ouvert, les choses étaient organisées de manière différente. Mais le gros problème aujourd'hui, c'est que les accords du Touquet, que je dénonce autant que Jacky Hénin, demandent à la France de faire le sale boulot. Et cela ne fera qu'empirer. Au Parlement européen, je suis membre de la commission des libertés civiles et j'ai suivi la préparation du pacte européen sur l'immigration et l'asile qui va entrer en application le 12 juin prochain. Excusez-moi du terme, mais la France va jouer un rôle encore plus dégueulasse envers ces populations à la place du Royaume-Uni. À un moment, il faut arrêter, surtout si l'on n'accueille pas dignement ces personnes, et voir si elles demandent l'asile ou veulent continuer à passer, puis entrevoir des solutions avec elles.

M. Jacky Hénin. Dans les rapports avec la population, il y a un peu de tout ce que vous avez évoqué. Mais au fondement, il y a cette vérité : ventre affamé n'a pas d'oreille. Quand dans une ville de 75 000 habitants, le tiers de la population vit très mal, cela ne favorise pas la compréhension des situations. Je l'ai dit, aucune entreprise ne peut venir s'implanter durablement pour offrir des emplois que les locaux peuvent occuper – pas pour créer des postes de chercheurs. Il faut aussi des emplois qui correspondent à ce qu'est la population. Or en France, il n'y a plus d'aménagement du territoire pour veiller à ce que chaque région y trouve

son compte. Alors oui, il y a des conséquences, il y a des gens qui cachent leur engagement parce leurs voisins ne comprennent pas : pourquoi aller aider des gens qui ne sont pas d'ici, quand on ne peut déjà pas faire grand-chose pour ceux qui sont là ? L' élu confronté à ce genre de choses et qui doit essayer de répondre rame à contre-courant en permanence.

Quant à l'attitude de la police, les représentants de l'État et les sous-préfets de Calais que j'ai cités savaient se faire respecter. Pour être objectif, il y avait quelques problèmes avec eux comme il y en avait chez les migrants. Mais pas autant qu'il y en a eu par la suite. Pourquoi ? Cela dépend aussi des compagnies qu'on envoie, on est d'accord. Il y a des gens qui ont ancrés au corps les valeurs républicaines, d'autres beaucoup moins. Et dans ce cas, ils ont une attitude beaucoup moins sympathique : quand on lacère les sacs de couchage, quand on les gaze, quand on gaze les abris, il ne faut pas s'attendre à ce que ceux qui ont subi ça vous disent merci. Ils ne l'ont pas bonne, et d'ailleurs aucun d'entre nous n'accepterait d'être traité comme cela. Moi, je suis un adepte des valeurs de la République. La République doit être respectée, mais elle doit être respectable. Sinon, on crée les conditions de l'anarchie.

M. Marc de Fleurian (RN). Je vais revenir sur la politique d'accueil sans esprit polémique, mais il y a un désaccord politique entre nous, vous le savez. S'agissant de la politique d'accueil que vous promouvez ou que vous avez promue, je récapitule un certain nombre de faits. Le camp humanitaire de Sangatte, selon M. Hénin lui-même, était sous l'emprise des mafias. Les douches installées par la municipalité qui vous a succédé, monsieur Hénin, ont brûlé à plusieurs reprises. L'accueil de jour au centre Jules-Ferry a fini par devenir un bidonville de 10 000 personnes. À Grande-Synthe, monsieur Carême, vous avez évoqué les difficultés liées à l'accumulation, au mélange de centaines voire de milliers de gens d'origines diverses. Elles ont débouché sur des conflits menant à l'incendie du camp de la Linière que vous aviez construit. Le gymnase ouvert en 2018 a drainé jusqu'à 800 personnes et, étant saturé, a dû être évacué en 2019. Je constate donc qu'il existe un problème structurel de la politique d'accueil que vous promouvez. Vous allez peut-être me faire la réponse des communistes : on n'a pas fait assez, il faut faire plus d'accueils pour que l'accueil fonctionne, comme il faut faire plus de communisme pour que le communisme fonctionne. Là est bien sûr notre désaccord politique.

Mais nous avons des points d'accord. D'abord, les habitants de nos communes ont eu un comportement absolument admirable. S'ils ont quelque chose à dire, ils le font systématiquement dans les urnes, jamais par des réactions épidermiques, jamais de manière conflictuelle vis-à-vis des autres êtres humains qu'ils sont amenés à côtoyer, quel que soit le statut juridique ou le statut humanitaire de ces personnes. Il faut reconnaître aussi le professionnalisme des forces de sécurité intérieure. Monsieur le maire Jacky Hénin, vous avez parlé d'actes condamnables des deux côtés, mais la façon dont vous l'avez présenté donnait l'impression que les responsabilités étaient moitié-moitié. Non, 999 fois sur 1 000, ça se passe bien, une fois sur 1 000 mal. En tout cas, au cours de nos auditions, personne n'a été capable de mentionner des procédures qui auraient abouti suite aux présumées violences « policières ». Il y a un sentiment de violence policière, mais personne n'a apporté de faits statistiques. Or il faut bien qu'on se fonde sur les faits.

M. Pierre-Yves Cadalen (LFI-NFP). Je vous remercie beaucoup tous deux d'être venus faire part de cette expérience qui est celle d'un maire, un mandat que vous avez rempli avec un certain succès, au nom de l'impératif d'humanité face à des besoins humains que les principes républicains nous appellent à respecter, tout en expliquant la situation aux populations de sorte à ne pas céder au bruit médiatique et politique qui essaie de monter les uns contre les autres.

Sur un plan plus général, vous avez parlé du « sale boulot » que nous faisons pour les Anglais dans le cadre des accords du Touquet. Mais quel sentiment vous inspire le fait que la

France, dans sa politique migratoire globale, externalise le contrôle de ses frontières de la même façon que le Royaume-Uni le fait pour les siennes à Calais ? En tant que membre de la commission des affaires étrangères, je constate qu'il existe un accord entre l'Union européenne et la Tunisie, que nous payons largement, pour externaliser nos frontières. Les migrants y sont maltraités, comme ils le sont aussi en Turquie, pays auquel nous versons des millions. Vous nous dites, implicitement, qu'on pourrait revoir les accords du Touquet car ce n'est pas à nous de gérer la frontière anglaise. Si l'on voulait appliquer cette logique jusqu'au bout, ce n'est pas non plus à la Turquie, à la Tunisie, à la Libye ou à je-ne-sais-quel autre pays de s'occuper de la gestion des frontières françaises. Je souhaite que cet aspect soit pris en compte dans la réflexion de notre commission et éventuellement, madame la rapporteure, que soit mentionnée dans le rapport cette articulation entre l'aide apportée sur la frontière anglaise et l'externalisation plus générale des frontières européennes – et donc françaises.

Mme Stella Dupont (NI). Messieurs les anciens maires, je vous remercie pour l'action que vous avez menée dans vos communes, à un moment où il n'y avait rien. Vous avez eu beaucoup de courage avec vos équipes, avec vos agents, avec les habitants, pour agir.

Je suis allée à de nombreuses reprises à Calais, moins à Grande-Synthe. J'ai pu constater que, dans le cadre du plan Grand Froid, l'État a mis en place une structure sécurisée. Bien gérée, elle garantit des conditions de base pour assurer la dignité. Ces effets positifs s'appliquent sur des périodes extrêmement courtes. Pourquoi pas sur une période plus longue, voire tout au long de l'année ? Ce n'est pas une structure unique, il en faut d'autres de ce type. Mais l'important est qu'elles soient extrêmement bien gérées comme l'État le fait sur le plan Grand Froid. Qu'en pensez-vous ?

Ensuite, avec votre longue expérience de terrain, quel est votre regard sur les grandes évolutions que vous avez constatées ces dix dernières années en matière d'accès des exilés sur vos territoires et quelles sont vos préconisations ?

M. Jacky Hénin. Je vous réponds d'abord sur l'hébergement par grand froid. Avec la fermeture du centre de Sangatte, de nombreuses personnes se trouvaient de nouveau à la rue. Les représentants de l'État m'ont dit qu'ils pouvaient obtenir des places en Cada, les centres d'accueil des demandeurs d'asile. J'ai dit que cela n'allait pas régler le problème. Ils m'ont dit : « c'est vrai, mais au moins on va pouvoir accueillir les gens. » L'État a réservé des places en Cada un peu partout, engagé des traducteurs, des compagnies de bus. Cela a fonctionné, ceux qui avaient trop froid sont montés dans les bus pour aller se mettre à l'abri. Et c'était une très bonne initiative de la République. Mais dès que les gens se sont retapés, qu'il a fait un peu plus chaud, ils sont revenus, même à pied.

Ces personnes ne veulent pas rester en France. Quelques-unes seulement demandent l'asile en France et l'obtiennent. Mais au fond, elles veulent absolument aller en Angleterre. Et à Calais, on voit les côtes anglaises. On se dit qu'il y a quelques kilomètres, à peine 32 kilomètres. Et le sentiment que c'est vraiment tout près fait naître un mirage. Alors, s'il fait beau, les gens mettent à l'eau des bateaux pneumatiques, ils croient y être en cinq minutes. Mais ça ne marche pas comme ça et aujourd'hui, beaucoup de gens meurent. Donc oui, il faut trouver le moyen de protéger les gens, mais non, ça ne règle pas le problème.

Nous faisons la même chose que les Anglais, dit M. Cadalen. Oui. Seulement, la vie humaine n'est pas un jeu de Monopoly où celui qui a l'argent paye pour être tranquille. Pour le littoral du Nord-Pas-de-Calais, l'Angleterre donne bien des fonds à l'État français qui a négocié un accord. Mais ces fonds ne couvrent pas ce que cela coûte. Et cela ne compense pas le discrédit qui nous atteint et qui fait qu'aucune entreprise de logistique ne veut s'implanter à Calais. Même la SNCF, premier transporteur routier en France, n'a pas d'entrepôt sur la zone

de Mi-Voix pour stocker les matériels qui devront être envoyés par le tunnel ou par le port, alors qu'il y a des hectares de terrain disponibles. Alors, si la SNCF n'y est pas avec les moyens dont elle dispose, pourquoi les autres viendraient-ils ? C'est un problème de fond et ce n'est pas un peu d'argent qui va le régler.

Seulement, il ne faut pas considérer que la France est responsable ; le problème doit se traiter à Bruxelles avec la participation de chaque État. Et celui qui doit traiter le problème à sa frontière doit être couvert par Bruxelles et non laissé seul dans la difficulté. Voilà ce qu'il faut se dire. La France a beau être un grand pays, elle a aussi ses problèmes et les autres doivent participer parce qu'ils sont bien contents de laisser monter tout le monde dans les trains.

Monsieur de Fleurian, je vais vous répondre avec l'avantage du recul de vingt-six ans d'expérience sur ce sujet traumatisant. Pendant ce temps, on a tout vu : on fait, on ne fait pas... On fait, on accueille : les populations convenablement traitées sont relativement apaisées, peuvent se laver, manger dans des conditions acceptables, être suivies par des médecins sans que ça coûte beaucoup plus cher que ce qui se fait déjà. On ne fait pas : ils sont un peu moins nombreux, mais c'est la pagaille ; ils essayent de se loger partout, dans les huttes de chasse et les chasseurs viennent trouver le maire pour dire que leurs huttes sont détruites, dans les cabanes de jardins ouvriers et on vole les outils, dans les bosquets où ils sont pourchassés. Alors ils deviennent de plus en plus vindicatifs, c'est normal ; ça ne fait pas du bien de prendre un coup de matraque.

C'est un « sentiment » dites-vous. Je vais vous donner à réfléchir. Avant, il y avait beaucoup moins de plaintes de femmes pour violences conjugales. Depuis que l'État français a décidé de faire en sorte que dans les commissariats, on accueille mieux celles qui sont battues, on parle d'une explosion. Cela ne veut pas dire qu'il y a plus de femmes battues, cela veut dire qu'avant, elles ne le disaient pas. Alors, imaginez : vous ne parlez pas français. Il fait noir. Vous prenez un jet de gaz lacrymogène dans les yeux, et quatre ou cinq coups de matraque. Vous allez porter plainte où et contre qui ? Dites-le-moi. Je le répète, il y a des gens dans les forces de l'ordre qui font admirablement bien leur travail. Ils n'ont même pas sorti la matraque, ils ont fait partir les migrants. Il y en a d'autres qui font autrement. C'est leur problème. Mais c'est aussi le devoir de la République de rappeler à chacun son devoir. Ça a été fait régulièrement, j'ai vu encore deux ou trois interventions des ministères.

Avec le recul, je me dis qu'on ne peut pas laisser traiter les gens moins bien que les animaux. Pour le chien recueilli, nourri, vacciné, dans un chenil entretenu, c'est nous – c'est la collectivité – qui payons, vous verrez les subventions qu'on donne à la Ligue de protection des animaux à Calais. Il n'y a rien à redire là-dessus. Mais traiter comme cela les animaux et traiter moins bien les êtres humains, ce n'est pas possible. Et enfin, il faut moins de ventes d'armes et moins de guerres. En ce moment, avec les États-Unis et Israël qui bombardent, il y a 1 million de déplacés au Liban. Certains ont de la famille en Angleterre. Ils vont essayer de la rejoindre, il n'y a pas l'ombre d'un doute.

Mme Stella Dupont (NI). Si vous le permettez, monsieur le président, je vais préciser ma question. À propos du plan Grand Froid, je ne faisais pas référence à l'hébergement dans les CADA, mais au grand hangar à proximité du littoral. Cela m'a semblé porter ses fruits.

M. Damien Carême. Les élus locaux ne sont pas responsables de la politique migratoire, mais ils héritent de la défaillance totale de l'Europe et de la France dans ce domaine. Et quand ils se retrouvent avec ce type de populations sur leur commune, ils doivent agir parce que les codes les y obligent. Combien de fois des maires ont été condamnés parce qu'ils n'ont pas mis de douche, de point d'eau à disposition ! Les tribunaux administratifs le

rappellent sans arrêt, ils doivent respecter les codes. Ce n'est donc pas par plaisir, mais par nécessité qu'ils prennent des mesures pour que ces personnes soient accueillies dignement. Alors, qu'on ne mette pas en cause les élus locaux « rêveurs » sur la situation migratoire.

Cela étant, le débat a lieu au niveau européen et les élus locaux doivent en assumer les conséquences. De nombreux maires que je vois me disent que ce n'est pas leur rôle, mais celui de l'État. Je leur réponds que, quand les habitants voient les tentes dans le parc du centre-ville, ils disent que c'est la faute du maire, pas que c'est la faute du ministre ou du commissaire européen qui ne sait pas gérer. Alors voilà, les élus locaux doivent s'engager.

D'un autre côté, on ne peut pas se cacher que même si on a multiplié les moyens humains et matériels mis à disposition à Calais, quand on voit ce qu'est devenue cette ville... Le budget de Frontex est passé de 300 millions à 1,4 milliard et va passer à 3 milliards, mais il n'y a jamais eu autant d'arrivées sur le territoire européen, ni autant de passages de la France vers la Grande-Bretagne. Donc la dissuasion telle qu'elle est pratiquée ne marche pas.

Il y a d'autres politiques à mettre en œuvre. Nous aurons encore des désaccords, notamment sur les politiques de développement, les politiques par rapport aux conflits, le Liban, tout le Proche-Orient aujourd'hui, mais aussi le Soudan et ailleurs. Il y a trois raisons pour que des gens quittent leur pays : les conflits, la pauvreté et le changement climatique. On en est quand même un peu responsables, mais on n'y travaille pas. Alors il faut assumer les conséquences de nos actes. Oui, la France fait le boulot et l'Europe joue un sale jeu en externalisant ses frontières. Avec les textes adoptés récemment, l'Europe se lave les mains du droit d'asile, puisqu'on sous-traite à des pays tiers. Dans certains de ces pays tiers, la Tunisie et bien d'autres, les droits humains sont loin d'être respectés. Au niveau européen, nombre de rapports parlementaires mettent l'accent sur le non-respect de l'État de droit dans nombre de ces pays. On passe quand même des accords pour qu'ils gardent les exilés sur leur territoire. C'est vraiment gravissime, l'Europe perd ses valeurs fondamentales.

Le plan Grand Froid a montré que quand on organise l'accueil, ça fonctionne. Mais il faut multiplier les lieux, pas concentrer les personnes à un même endroit. C'est compliqué. Quand j'ai créé un camp, je n'avais pas le choix. J'avais 2 500 personnes sur ma commune, je n'allais pas les disséminer, et de toute façon aucun de mes collègues maires ne voulait organiser de l'accueil sur son territoire. Donc oui, il faut que l'État prenne les gens en charge et ne les éloigne pas trop loin, parce qu'ils reviendront. Ils ont fait des milliers de kilomètres pour venir là, on ne va pas leur dire de repartir 400 kilomètres en arrière. Quand l'accueil est à échelle humaine, on peut entamer un travail, pour voir quelle est leur situation, régulière ou pas, et si on peut les persuader de demander l'asile.

La situation de l'accueil n'évolue pas dans le bon sens. Sur l'ensemble du littoral, les migrants sont pourchassés ; ils sont invisibilisés mais ils sont toujours là. Il y a deux semaines, une bénévole qui prépare des repas deux fois par semaine pour une association depuis vingt-quatre ans m'a dit qu'ils font 1 000 rations et qu'elles partent toutes. Autrement dit, si les migrants sont éparpillés et moins visibles, ils sont toujours aussi nombreux, quels que soient les moyens mis en œuvre.

Puisqu'on nous demande notre avis sur l'avenir, les accords du Touquet ne servent à rien, il faut les suspendre. Ce matin encore, il y a eu quatre morts en Manche à hauteur de la commune d'Équihen, près de Calais. Auparavant, des migrants mouraient en Méditerranée ; maintenant, c'est aussi dans l'Atlantique entre les Canaries et le continent africain, et malheureusement de plus en plus dans la Manche depuis 2015. Les accords du Touquet n'ont plus lieu d'être et les fonds Sandhurst qui arrivaient à échéance n'ont été prolongés que pour deux mois parce que ce traité est, je pense, en cours de révision. Je ne vois pas quel est l'intérêt

de la France de retenir les migrants à la frontière. Laissons le Royaume-Uni s'en occuper. Cela donnera peut-être une bouffée d'air au littoral et à Calais dans les années qui viennent.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie pour votre disponibilité et pour vos réponses.

*

* *

25. Audition, ouverte à la presse, de M. Adam Beernaert, directeur général de la Protection civile du Pas-de-Calais (27 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Préalablement à l'accueil des personnes que nous auditionnons, je souhaitais partager une information : ce week-end, 119 migrants ont été secourus dans la Manche. Il s'agissait une nouvelle fois d'une embarcation plus que remplie, qui débordait de personnes se trouvant en grand danger. Elles ont été sauvées par nos forces de l'ordre, notamment les agents du Centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) et des services dépendant de la préfecture maritime. Je tenais à les saluer et à les remercier d'avoir sauvé ces vies. Alors que nous avons eu à déplorer plusieurs morts ces dernières semaines, il est heureux que tel n'ait pas été le cas ce week-end.

Nous auditionnons aujourd'hui M. Adam Beernaert, accompagné de deux membres de la Protection civile, que je remercie également. Dans le Pas-de-Calais, la Protection civile est en effet directement confrontée aux conséquences du phénomène migratoire et a dû, au cours des dernières années, renforcer sa présence sur le littoral afin d'intervenir au plus vite lors des naufrages et des sauvetages. Il est important de pouvoir vous entendre, et j'en profite pour rendre hommage au dévouement, au sens du devoir et à l'humanité dont font preuve quotidiennement les 32 000 bénévoles de la Protection civile dans notre pays.

Je précise que notre audition est ouverte à la presse et retransmise en vidéo sur le site de l'Assemblée nationale. Je vous rappelle que l'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Adam Beernaert prête serment.)

M. Adam Beernaert, directeur général de la Protection civile du Pas-de-Calais.

Je vous remercie pour cette audition, qui permet de mettre en lumière les actions des bénévoles de la Protection civile du Pas-de-Calais, car ce sont avant tout eux qui œuvrent sur le terrain.

La Protection civile du Pas-de-Calais a été créée en 1972 et est aujourd'hui présidée par M. Guy Pauchet, ancien des sapeurs-pompiers de Paris, qui a pris cette responsabilité à sa retraite dans notre région des Hauts-de-France. Nous sommes affiliés à la Fédération nationale de Protection civile, reconnue d'utilité publique, ce qui fait de nous une structure agréée de sécurité civile en lien avec le ministère de l'intérieur. Dans le Pas-de-Calais, notre action couvre l'ensemble du département grâce à huit antennes situées à Arras, Berck-sur-Mer, Béthune, Boulogne, Calais, Lens, Liévin, Saint-Omer et Saint-Pol-sur-Ternoise.

Conventionnellement, les associations agréées de sécurité civile interviennent dans le cadre des agréments A, B, C et D, que nous traduisons par trois verbes d'action : aider, secourir, former. Il s'agit d'aider la population en temps de paix comme en temps de crise, de la secourir lors de manifestations, et de la former. Dans le cadre de nos missions d'aide humanitaire, nous intervenons régulièrement en soutien aux populations sinistrées, notamment lors des inondations que nous avons connues dans le Pas-de-Calais ou, plus récemment, dans le sud de la France. Nous avons également envoyé des moyens bénévoles en renfort dans d'autres départements lors des incendies dans le sud du pays. Par ailleurs, nous disposons d'un volet humanitaire international et national hors métropole, comme à Mayotte, où la Protection civile a été pleinement engagée. Nous assurons également la gestion de centres d'hébergement d'urgence lors des plans Grand Froid, qu'il s'agisse de dispositifs de droit commun ou spécifiques. Enfin, une convention avec la SNCF nous permet de prendre en charge l'ensemble des personnes impliquées lors d'accidents dramatiques, comme celui auquel le Pas-de-Calais a été confronté il y a quelques semaines, toujours en étroite collaboration avec les services publics.

La mission de secours, qui constitue notre activité la plus importante et la plus visible, recouvre l'ensemble des postes de secours que nous tenons lors de manifestations festives dans le département. Nous apportons également un soutien au Samu et aux sapeurs-pompiers en cas de catastrophe ou de carence des services publics, en mettant à disposition des ambulances pour évacuer les personnes vers les centres hospitaliers. La formation, peut-être la mission la plus importante bien que la moins visible, consiste à dispenser le certificat de prévention et secours civiques de niveau 1 (PSC1), la formation de sauveteur secouriste du travail (SST) ainsi que toutes les formations liées au secours et à l'incendie. Nos bénévoles interviennent dans les entreprises, les collectivités et auprès des particuliers pour former aux gestes qui sauvent.

Dans le Pas-de-Calais, nos missions spécifiques incluent la surveillance des plages. Ce dispositif, mis en place il y a trois ans pour pallier une carence, permet aux collectivités de nous déléguer l'ensemble de la prestation (recrutement, action, moyens) dans le cadre d'une délégation de service public encadrée. Nous avons en outre conclu des conventions avec la gendarmerie nationale et la police nationale pour la recherche de personnes disparues, ainsi qu'avec la cellule d'urgence médico-psychologique, afin de mettre en place des points d'urgence médico-psychologique. Notre rôle n'est pas d'intervenir en tant que psychologues ou psychiatres, mais d'apporter un soutien matériel et une orientation pour accompagner les professionnels de santé dans leur mission. Ces missions représentent une activité considérable puisque la Protection civile du Pas-de-Calais totalise 305 000 heures de bénévolat, soit l'équivalent de 90 emplois à temps plein. Deux autres missions très particulières sont liées à la question migratoire : le plan d'aide aux naufragés, dispositif interne disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour les services de l'État, et le plan Grand Froid, dans le cadre duquel nous intervenons en complément d'autres dispositifs ou en ouvrant des centres d'hébergement d'urgence.

Notre bilan d'activité consacre une part importante aux activités de secours, avec 560 postes de secours annuels et 480 formations, tandis que les aides humanitaires et les déclenchements d'urgence représentent 287 missions. L'essentiel de nos actions s'inscrit dans le cadre « aider, secourir, former », les autres relevant de missions de soutien, de cérémonie et de représentation. À ce titre, nous sommes présents lors de l'ensemble des célébrations et cérémonies commémoratives.

Enfin, le reste de nos activités comprend les cadets de la Protection civile. Nous avons développé ce programme destiné aux jeunes de 14 à 16 ans, l'âge minimum pour devenir bénévole étant fixé à 16 ans, afin de préparer notre relève. Ces jeunes participent à des activités de formation, non opérationnelles, et ont vocation à intégrer les équipes de secours dans les mois qui suivent.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans nos circonscriptions, lors des manifestations associatives, on peut voir des représentants de la Protection civile présents pour porter assistance à nos concitoyens. Dans les Hauts-de-France, où les braderies sont nombreuses, vous êtes également mobilisés, et je pense que beaucoup d'événements associatifs ne pourraient se tenir sans votre présence pour assurer l'assistance des personnes susceptibles de rencontrer un problème de santé au cours de ces manifestations. J'en profite pour saluer la Protection civile d'Haubourdin, dans ma circonscription, que je vois régulièrement et qui accomplit un travail remarquable, à l'image de l'ensemble de vos antennes.

Je regrette que la réserve parlementaire n'existe plus, car elle nous permettait, en fonction des besoins locaux, d'apporter une aide pour du matériel, dont vous avez toujours besoin. Je souhaite encore une fois vous rendre hommage pour tout ce qui est fait sur nos territoires et qui permet à nos concitoyens de participer en toute sécurité à l'ensemble de ces manifestations.

À quelles situations d'urgence êtes-vous le plus fréquemment confrontés, compte tenu de la particularité de la Côte d'Opale ? Quelles sont les principales difficultés opérationnelles que rencontrent vos équipes sur place ? Comment s'organise la coordination avec les forces de l'ordre, les associations et les services de l'État ? Nous l'avons vu lors de notre déplacement, les intervenants sont nombreux. De votre point de vue, comment cette coordination s'organise-t-elle et existe-t-il des marges d'amélioration ? Le matériel dont vous disposez est-il adapté à la réalité quotidienne du terrain ? Identifiez-vous des manques ou des équipements qui devraient être plus adaptés à vos missions, qui sont, encore une fois, très spécifiques sur l'ensemble de la côte du Pas-de-Calais ?

M. Adam Beernaert. La situation migratoire dans le Pas-de-Calais est en effet particulière. La Protection civile a vu le dispositif se créer en 2020, lorsque la direction départementale de la cohésion sociale (DDCS), devenue depuis la direction départementale de l'emploi, du travail et des solidarités (Ddets), nous a demandé d'intervenir. Nous agissons en tant qu'opérateur de l'État et cette particularité est importante car, habituellement, les missions de sécurité civile sont gérées directement par la préfecture et par le service interministériel de défense et de protection civiles (SIDPC), qui relève du ministère de l'intérieur. Cette mission-ci étant assurée par la Ddets, cela a demandé une adaptation continue de notre part, au regard de notre culture de sécurité civile.

Concernant le plan d'aide aux naufragés, nous partions d'une situation dans laquelle aucun cadre d'intervention n'existait. Il a donc fallu construire un dispositif capable de répondre au mieux aux contraintes opérationnelles, techniques et financières, avec l'objectif d'intervenir rapidement et en sécurité, tout en permettant aux secours publics d'être libérés sans délai afin que leurs missions courantes ne soient pas affectées. La réflexion engagée en 2020 nous a conduits à retenir un fonctionnement fondé sur la mobilisation de bénévoles depuis leur domicile. Ceux-ci rejoignent les antennes, prennent les véhicules nécessaires, puis se rendent sur place pour déployer le dispositif. Cette organisation, qui permet d'éviter le coût qu'impliquerait une présence salariée permanente, ne repose donc pas sur des gardes postées 24 heures sur 24, mais sur une capacité de mobilisation rapide. Notre délai d'intervention est aujourd'hui inférieur à 45 minutes, ce qui constitue un résultat positif pour une association de bénévoles, même si le délai demeure important. Une fois sur site, notre rôle consiste d'abord à stabiliser la situation, car certaines personnes souhaitent repartir immédiatement tandis que d'autres demandent à être prises en charge. Nous mettons alors en place un dispositif comprenant des tentes chauffées et éclairées et nous distribuons des kits de vêtements afin que chacun puisse se changer et se sécher.

Au début, nos interventions se déroulaient rarement dans les ports et davantage en dehors, au sein des communes, et ce dispositif mobile présentait l'avantage d'occuper peu d'espace public et de permettre une libération rapide du site et des voies de circulation. Nous avons ensuite été confrontés à la problématique des retours en port, qui relèvent d'un autre type d'intervention. Dans ces situations, nous disposons parfois d'une meilleure visibilité sur le délai d'arrivée, ce qui nous permet de mobiliser des bénévoles venant des antennes d'Arras, Béthune, Lens, Liévin ou Saint-Omer, afin de ne pas solliciter excessivement ceux de la côte. L'organisation diffère quelque peu, puisque les bénévoles doivent d'abord rejoindre un véhicule dans les terres, puis récupérer un second véhicule sur la côte avant de se rendre sur site. Néanmoins, le délai plus long facilite notre préparation.

Sur le plan opérationnel, la coordination des moyens fonctionne bien et repose avant tout sur l'humain. À notre arrivée, le commandant des opérations de secours (COS) est un sapeur-pompier, conformément à la réglementation. Puis, lorsque la situation évolue pour passer d'une mission de secours à une mission sociale et humanitaire, ses capacités et son périmètre d'action atteignent leurs limites et c'est, à ce moment-là, le responsable des

opérations de secours (ROS) de la Protection civile qui recueille les consignes et les traduit en besoins concrets afin de permettre aux secours publics de se recentrer sur leur cœur de mission. La coordination s'opère donc principalement avec les sapeurs-pompiers sur le terrain tandis que les forces de sécurité intérieure assurent la sécurisation de l'intervention, sans difficulté particulière. Le fait de collaborer régulièrement, notamment dans le cadre de recherches de personnes disparues, favorise la connaissance mutuelle et la fluidité des échanges.

S'agissant de la coordination de l'action humanitaire, nous participons à une réunion hebdomadaire avec la Ddets, qui fixe les orientations. Selon les situations, il peut ainsi être décidé que nous n'intervenons pas sur certains groupes, alors que nous étions mobilisés la semaine précédente. Cette souplesse est indispensable dans la mesure où nos ressources sont limitées. Ce week-end, par exemple, alors que nous étions fortement engagés sur les Rencontres de cerfs-volants de Berck-sur-Mer, nos bénévoles ont néanmoins pris en charge 119 personnes à Calais. Les autres opérateurs de l'État se mobilisent également, permettant une répartition des tâches et une prise en charge optimale.

En ce qui concerne le matériel, il est adapté à une mission que nous avons nous-mêmes conçue. Nous avons équipé des remorques humanitaires de moins de 750 kg, tractées par des camions et ces contraintes techniques, liées à la réglementation, ne sont pas neutres, puisqu'elles limitent notre vitesse à 90 km/h et allongent les délais d'intervention. Quatre remorques ont ainsi été déployées sur le littoral : une à Berck, deux à Boulogne et une à Calais. Le matériel (tentes, chauffages, éclairages, vêtements de rechange) répond à nos besoins et permet d'assurer la mission et même si, bien sûr, tout dépend toujours des moyens mis à disposition, le dispositif fonctionne aujourd'hui de manière satisfaisante. Lorsque des collectivités mettent une salle à disposition, nous adaptons notre organisation en y installant tables et chaises, sans recourir aux tentes. Cette capacité d'adaptation est essentielle, tout comme la coordination avec la préfecture, d'autant que d'autres opérateurs de l'État peuvent assurer le transport vers les centres d'hébergement d'urgence, ce qui libère nos bénévoles pour d'autres missions. Cette coordination se révèle donc particulièrement efficace.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'associe aux mots du président pour remercier l'ensemble des bénévoles, mais également des salariés de la Protection civile sur l'ensemble du territoire français.

Mes questions portent spécifiquement sur vos missions à destination des personnes exilées dans le Pas-de-Calais. Tout d'abord, qui vous sollicite pour intervenir dans le cadre du protocole post-naufage ? Si l'appel émane d'un autre acteur, intervenez-vous malgré tout, à l'image des sapeurs-pompiers qui répondent à tout appel d'urgence ? Ensuite, de quels moyens disposez-vous pour porter secours aux personnes ? Par ailleurs, vous êtes confrontés à une détresse psychologique importante chez les personnes que vous prenez en charge. Disposez-vous d'un dispositif spécifique pour y répondre ? Enfin, avez-vous connaissance des dispositifs équivalents, bien que très hétérogènes, mis en place dans le département du Nord ? Que fait la Protection civile du Nord dans le cadre d'un protocole post-naufage, s'il en existe un ? Nous avons constaté, lors d'autres auditions, une hétérogénéité entre les deux départements, et j'imagine que vous êtes informés des pratiques de vos collègues.

M. Adam Beernaert. Notre intervention s'inscrit dans un cadre précisément défini par une convention établie par la préfecture, sous l'autorité d'un sous-préfet du Pas-de-Calais, qui encadre notamment le processus de déclenchement. La Protection civile est mobilisée exclusivement par les services de l'État, par l'intermédiaire de la Ddets, qui assure une permanence 24 heures sur 24. Nous disposons pour cela d'un numéro d'astreinte dédié, gratuit et enregistré. Lorsqu'un autre acteur nous sollicite, qu'il s'agisse d'une association ou des

sapeurs-pompiers, nous le redirigeons systématiquement vers la préfecture, qui centralise les demandes. Une fois la mobilisation validée, nous nous rendons sur site. Cela étant, tout appel fait l'objet d'une main courante obligatoire, ce qui nous permet de placer nos bénévoles en pré-alerte et de gagner ainsi de précieuses minutes.

S'agissant des moyens, nous disposons de quatre remorques humanitaires et de quatre véhicules pour les tracter. Un véhicule de commandement, à bord duquel se trouve un cadre, bénévole ou salarié, est engagé immédiatement afin d'établir un lien rapide avec le commandement des opérations sur place et d'évaluer les besoins, ceux-ci pouvant évoluer très rapidement. Ce week-end, par exemple, nous avons été déclenchés pour un groupe de 15 personnes à Wimereux, qui en comptait finalement 30 à notre arrivée. Il est donc essentiel que ce premier cadre puisse ajuster les moyens sans délai. Deux ambulances sont également mobilisées, ce qui permet d'éviter la saturation des services publics et, si nécessaire, d'assurer des évacuations vers un centre hospitalier après régulation. Le matériel comprend des tentes, des chauffages, des éclairages, ainsi que des vêtements de rechange pour adultes, enfants et nourrissons. Nous disposons également d'équipements pour sécher les personnes, de capes de pluie, de boissons chaudes ou froides, ainsi que de denrées alimentaires. L'ensemble de ce dispositif est coordonné par notre directeur administratif, M. Joris Asset, et notre directeur du pôle humanitaire, M. Mathéo Bourgeois qui, en lien avec les antennes, veille notamment au réarmement des véhicules après chaque intervention.

En ce qui concerne la détresse psychologique, nos bénévoles sont formés à l'aide et à l'écoute psychologique selon deux niveaux. Le premier leur permet d'identifier leurs propres signes de mal-être et d'en parler, tandis que le second porte sur la prise en charge des personnes impliquées, en particulier les publics vulnérables. Cette formation interne est assurée par des formateurs avec l'intervention d'un psychologue ou d'un psychiatre pour le niveau 2. Par ailleurs, une convention avec la cellule d'urgence médico-psychologique permet d'accompagner nos bénévoles eux-mêmes qui peuvent, s'ils en ressentent le besoin, contacter le Centre 15 pour demander de l'aide.

La situation présente une particularité forte car la plupart des personnes que nous prenons en charge expriment le souhait de repartir. Cela constitue à la fois une source de motivation, celle d'aider et de se sentir utile, et une exigence morale, car nous savons que nous serons probablement amenés à les revoir dans les jours suivants. Nous faisons donc au mieux, en apportant des vêtements de rechange, un accompagnement, une présence, des gestes simples, avant de les voir repartir. Il est frappant de constater que la Protection civile est désormais identifiée comme un opérateur de secours et d'assistance auprès des personnes migrantes puisqu'à notre arrivée, une forme de relâchement s'opère, les personnes se confient et, au moment du départ, le « *merci* », souvent prononcé en français, marque nos bénévoles. Cela contribue à les conforter dans leur engagement, car le bénévolat suppose de trouver en permanence un sens à l'action menée. Il s'agit d'un engagement entièrement désintéressé, sans indemnité ni contrepartie, et qui a souvent un coût sur les plans personnel, professionnel et familial.

S'agissant du dispositif dans le Nord, j'exerce les fonctions de directeur général dans le Pas-de-Calais, mais également de cadre zonal pour la zone nord, ce qui m'amène à coordonner les opérations en cas de crise à la demande de la Fédération nationale. Pour autant, chaque association départementale de Protection civile demeure autonome, et je n'interviens pas dans leur organisation ni dans leurs conventions. Je sais qu'ils interviennent, notamment parce qu'ils sont venus observer notre dispositif et que le directeur général du Nord, M. Samuel Gilman, m'a d'ailleurs indiqué que leur mode de prise en charge était très proche du nôtre. Au début, nous sommes intervenus pour les appuyer lors des premiers

déclenchements, et les retours que j'ai eus allaient dans le même sens, mais, au-delà de ces éléments, je ne dispose pas d'informations supplémentaires.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Combien de fois avez-vous été appelés en 2024 et 2025, et quels sont les chiffres pour le premier trimestre 2026 ? Savez-vous combien de personnes ont été hébergées en 2025 ?

Je souhaiterais également que vous reveniez sur l'évolution de votre dispositif depuis l'élargissement du périmètre des départs. Vous devez désormais couvrir plus de 100 kilomètres de côte, ce qui a sans doute des conséquences sur vos délais d'intervention, même si vous indiquez qu'ils restent satisfaisants. Qu'implique concrètement cette extension en termes de coûts pour la Protection civile ? Il s'agit, me semble-t-il, d'un élément structurant des évolutions du territoire sur lequel vous intervenez.

M. Adam Beernaert. Les statistiques représentent un enjeu central pour nos équipes, car nous devons être au plus près de la réalité des faits.

Depuis le début de l'année 2026, nous comptabilisons 25 déclenchements. Le temps moyen d'intervention sur site est d'environ une heure et dix minutes, dont un temps de route moyen de 28 minutes et 53 secondes. Je préfère toutefois retenir un délai de 45 minutes, la mobilisation bénévole comportant une part d'incertitude difficile à maîtriser. Nous avons pris en charge 835 personnes (654 hommes, 118 femmes et 63 enfants), parmi lesquelles 161 ont été hébergées (65 hommes, 49 femmes et 47 enfants). Ces données sont essentielles pour ajuster nos moyens, notamment en matière de vêtue. Sur ces 25 déclenchements, treize ont eu lieu au port de Calais, quatre à Boulogne et huit en dehors des ports, ce qui traduit une évolution nette vers des interventions davantage concentrées dans les ports. Nous avons connu trois déclenchements simultanés et un seul impliquant un ou des décès. Ces éléments nous permettent de préparer les bénévoles sur le plan psychologique en amont de la mission, dans le cadre de ce que nous appelons la *priming*.

Sur les statistiques passées, si l'on exclut les six déclenchements de la fin de l'année 2020, l'évolution est marquée par une progression continue : 69 déclenchements en 2021, 87 en 2022, 96 en 2023, 138 en 2024, puis une légère baisse à 108 en 2025. Les 25 déclenchements du premier trimestre 2026 laissent entrevoir une dynamique comparable à celle de 2024. En 2025, la Protection civile a pris en charge 4 208 personnes et malgré un nombre de déclenchements inférieur à celui de 2024, le volume de personnes prises en charge a augmenté, ce qui traduit une hausse de la taille des groupes, passée en moyenne de 38 à 56 personnes. Cette évolution nous contraint à mobiliser deux remorques, et donc des effectifs doublés.

S'agissant de l'extension du périmètre à plus de 100 kilomètres de côtes, notre organisation repose sur un maillage territorial qui constitue un atout décisif, avec une antenne dans chaque arrondissement de sous-préfecture. Cet élargissement n'a donc pas entraîné de dégradation significative de nos délais, qui restent maîtrisés avec 35 minutes en moyenne en 2023, 32 en 2024 et 34 en 2025. À titre de comparaison, l'absence d'antenne à Berck-sur-Mer porterait ce délai entre une heure et demie et deux heures. Pour renforcer encore notre réactivité, nous activons des astreintes lorsque la préfecture nous signale des conditions météorologiques favorables.

Sur le plan financier, le dispositif est intégralement subventionné pour la prise en charge des personnes. La subvention permet de financer six équivalents temps plein cette année, contre cinq l'année précédente. Le budget consacré au plan d'aide aux naufragés s'élevait à 770 000 euros en 2025, soit 40 % du budget de l'association, contre 520 000 euros

en 2024, cette augmentation étant liée notamment à la hausse du coût des vêtements et du carburant. Ces financements couvrent l'ensemble des dépenses : salaires, amortissement du matériel et des véhicules, équipement et formation des bénévoles, frais de déplacement ainsi que les frais de mission, notamment les repas. Ils intègrent également les systèmes d'information, en particulier notre outil de déclenchement d'alerte par SMS et appel, dont le coût dépasse 20 000 euros par an, ainsi que nos systèmes de radiocommunication. En tant qu'association, nous ne disposons pas des outils de l'État, ce qui génère des charges significatives.

M. Marc de Fleurian (RN). Les volontaires de la Protection civile sont engagés dans un rythme opérationnel particulièrement soutenu. Comment parvenez-vous, tout d'abord, à fidéliser les équipes que vous mobilisez ? Existe-t-il, selon vous, des leviers que la représentation nationale pourrait activer pour faciliter cette fidélisation ? Je formulerai la même interrogation s'agissant du recrutement : sur quels canaux repose-t-il principalement ? Recourez-vous à des dispositifs tels que le service civique ou le service national universel pour alimenter votre vivier de bénévoles ?

M. Adam Beernaert. Je m'interroge moi-même sur la manière dont nous parvenons à soutenir un tel rythme, tout repose sur l'engagement et la mobilisation. L'un des facteurs déterminants tient à l'exemplarité des cadres, puisque nous sommes présents sur le terrain et que le président de notre association, qui a plus de 70 ans, est à nos côtés chaque jour, y compris lors de déclenchements nocturnes. Cette présence concrète entraîne naturellement l'adhésion. Nous veillons également aux conditions d'engagement en accordant une attention constante au repos des bénévoles, à l'organisation des rotations et à l'équilibre des repas. Nous avons par ailleurs mis en place des séances d'activité physique organisée, qui renforcent la cohésion d'équipe, élément essentiel à notre fonctionnement.

La fidélisation repose également, pour une large part, sur la reconnaissance accordée par nos décideurs. Bien que les distinctions aient été développées, une valorisation plus soutenue à travers des reconnaissances individuelles contribuerait à renforcer cet engagement. Car même si les bénévoles ne viennent pas pour les médailles, il m'appartient, en tant que dirigeant, de porter cette reconnaissance. À cet égard, le récent courrier du préfet indiquant « *On peut compter sur vous, comme toujours* » a suscité une réelle fierté chez les bénévoles, qui s'engagent d'autant plus volontiers, et avec d'autant plus d'efficacité, qu'ils se reconnaissent dans une cause commune. Il y a là un véritable enjeu de valorisation du bénévolat, qui fait pleinement partie de la richesse de la sécurité civile, mais qui mérite sans doute d'être davantage mis en lumière. Peut-être convient-il, à cet égard, de réfléchir à d'autres formes de reconnaissance, susceptibles de mieux rendre visible cet engagement. Le bénévole, par nature, donne sans rien attendre et, pourtant, lorsqu'on observe concrètement cet engagement, on mesure ce qu'il implique. Les bénévoles sont présents, puis rentrent auprès de leur famille, avant de repartir, parfois dans la nuit, pour un nouveau déclenchement et, le lendemain, ils reprennent leur activité professionnelle. Ce rythme de vie, très singulier, mérite à mes yeux d'être pleinement reconnu.

S'agissant de notre management, notre organisation s'appuie sur un cadre hiérarchisé, gage d'efficacité opérationnelle et repère sécurisant pour ceux qui nous rejoignent. Les bénévoles sont équipés en conséquence, avec des gilets pare-balles, et les casques de couleur permettent d'identifier clairement les niveaux de responsabilité. Les fonctions ne sont pas figées et celui qui dirige un dispositif peut, le lendemain, assurer des tâches logistiques. Cette circulation des rôles participe à l'équilibre du collectif. Enfin, la fidélisation tient à un fort sentiment d'unité. La tenue et l'écusson communs rassemblent des profils très variés, dans un

équilibre entre les femmes et les hommes qui s'est construit naturellement. Nous veillons à ce que chacun trouve sa place en fonction de ses compétences, et non au regard de quotas.

M. le président Sébastien Huyghe. Constatez-vous, parmi vos bénévoles, des souhaits de spécialisation, notamment dans le domaine du secours aux migrants ? Ou bien privilégiez-vous une organisation reposant sur la rotation des effectifs entre les différentes missions ? Autrement dit, ces spécialisations répondent-elles à des demandes émanant des bénévoles ou relèvent-elles d'un choix d'organisation de votre part ?

M. Adam Beernaert. Il n'existe pas de spécialisation organisée à l'initiative du président, dont le parcours l'amène à privilégier la polyvalence. L'objectif est que chacun dispose d'un socle minimal de compétences car, même dans le cadre d'une mission d'aide aux naufragés, il est possible de se trouver confronté à une victime. Cette exigence conduit naturellement à rechercher des profils capables d'intervenir dans des situations variées. Pour autant, une fois formés et diplômés, certains bénévoles expriment des préférences pour tel ou tel type de mission. Certains indiquent, par exemple, ne pas se reconnaître dans les postes de secours tout en se montrant particulièrement disponibles pour les actions en faveur des populations migrantes. Nous tenons compte de ces appétences, en sachant que ces personnes se mobiliseront plus facilement dans ces contextes. Cette approche, fondée sur un management individualisé, constitue l'une des forces du monde associatif : les bénévoles conservent la liberté de choisir leurs engagements, tout en restant polyvalents. Un parcours d'évolution est ainsi proposé afin que chacun puisse orienter progressivement son engagement, mais la polyvalence demeure une ligne directrice, qui se révèle opérante. Ainsi, la formation à l'aide psychologique, bien qu'optionnelle, attire l'ensemble des bénévoles. Cela tient sans doute à une logique d'exemplarité puisque tous nos cadres maîtrisent l'ensemble des compétences, ce qui constitue un prérequis pour accéder à ces responsabilités.

Mme Stella Dupont (NI). Je m'associe tout d'abord aux mots de mes collègues concernant l'action de la Protection civile et de tous ses professionnels et bénévoles.

Sur le sujet du jour, et dans le prolongement de nos échanges sur le bénévolat, j'aimerais savoir comment cette action spécifique auprès des naufragés est perçue dans le Pas-de-Calais. Par ailleurs, vous nous avez communiqué des données pour 2026, serait-il possible de nous les transmettre également par écrit ?

Ma question principale porte sur les modalités de votre déclenchement. Au fil de mes échanges sur le terrain, j'ai constaté que vous n'interveniez pas à chaque sauvetage. Vous avez mentionné l'existence d'un protocole d'accord, dont je n'ai pas connaissance. J'aimerais donc comprendre, selon vous et dans le cadre de ce dispositif, quels sont les critères qui président à votre mobilisation. Cette question devra naturellement être posée à la Ddets, mais je souhaite cerner plus précisément le cadre de vos interventions et les raisons pour lesquelles vous êtes, selon les situations, engagés ou non.

M. Adam Beernaert. S'agissant de la perception de notre action en interne, le sentiment d'utilité constitue à la fois une source de satisfaction et un moteur d'engagement. À titre d'illustration, samedi dernier, des bénévoles mobilisés sur les Rencontres de cerfs-volants ont achevé leur mission à minuit et, trois heures plus tard, lors d'un déclenchement, vingt bénévoles étaient présents, dont la moitié avait participé à cette même opération. J'espère qu'ils ont pu se reposer le lendemain, car nous sommes particulièrement attentifs à la question du temps de repos. Le fait de disposer d'un dispositif unique en France est également vécu comme une réussite collective. Même si le département du Nord s'est désormais doté d'un système similaire, nous avons été les premiers à le mettre en place, ce qui constitue un facteur de valorisation important. Ma ligne de conduite consiste d'ailleurs à viser l'excellence et, sans

prétendre à la perfection, nous faisons le maximum, cette exigence étant une source de satisfaction pour nos bénévoles. L'engagement, qui ne se limite pas à des missions spécifiques, est global, et ceux qui s'investissent le font dans la durée.

Du point de vue extérieur, nous percevons une réelle satisfaction de la part des services publics et des collectivités. La convention qui nous lie à l'Association des maires de France encadre l'ensemble de nos interventions et illustre également la capacité de notre dispositif à fonctionner efficacement à grande échelle. Lors de nos interventions, les maires expriment souvent un sentiment de soulagement et de confiance. Les liens tissés avec les différents services permettent en outre de partager une information cohérente, ce qui est déterminant pour prendre les bonnes décisions. L'établissement des données reste néanmoins complexe, dans la mesure où nous nous appuyons sur des déclarations : une personne peut se dire âgée de 17 ans tout en en paraissant 40. Nous procédons à une classification sans porter de jugement, tout en veillant à garantir la sécurité des mineurs, ce qui suppose une vigilance constante et un dialogue avec les personnes concernées pour clarifier leur situation. Les collectivités se montrent globalement très satisfaites de notre action. Nos échanges avec les habitants restent en revanche limités, nos interventions ayant le plus souvent lieu à des horaires décalés.

Je tiens par ailleurs à revenir sur la place des autres acteurs. Ils sont bien présents dans le dispositif et, lorsque chacun respecte son rôle, la coordination se déroule correctement. Nous n'avons pas vocation à nous substituer aux sapeurs-pompiers ou aux services publics et chacun doit agir dans le cadre qui lui est propre. Ce principe vaut également dans nos relations avec les autres associations. Notre action est encadrée par une convention et, si certaines l'estiment insuffisante, je considère pour ma part que nous remplissons pleinement notre mission d'aide. Un travail pédagogique est nécessaire pour rappeler que le respect des règles relève d'une exigence de sécurité collective, pour les associations elles-mêmes, pour les personnes prises en charge et pour nos équipes. Nous entretenons un dialogue avec ces acteurs mais, en cas d'intrusion, nous sollicitons l'intervention des forces de sécurité intérieure afin de garantir la sécurité de nos bénévoles. Les relations peuvent être plus ou moins fluides selon les structures, ce qui tient souvent aux responsables.

Je vous transmettrai par écrit les données relatives à 2026, qui font état de 25 déclenchements. Quant aux modalités d'intervention, elles sont définies par la convention. Je ne dispose pas d'éléments sur les critères précis qui guident le choix de l'opérateur par les décideurs mais je sais en revanche que, lorsque nous sommes sollicités, nous intervenons dans les meilleurs délais. Il semble également que la Protection civile soit mobilisée pour les groupes les plus importants, compte tenu de notre capacité à déployer des tentes et à accueillir un nombre élevé de personnes. Pour le reste, je ne dispose pas d'informations sur le processus de décision.

Mme Stella Dupont (NI). Vous mentionnez 161 personnes hébergées en 2026. S'agit-il d'un hébergement en centre d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) ?

M. Adam Beernaert. Ce chiffre correspond à l'ensemble des personnes hébergées. Leur prise en charge est assurée par la Protection civile, qui organise leur transport au moyen de minibus, dans lesquels nous limitons le transport à six personnes afin de préserver la sécurité des équipes installées à l'avant. Les personnes sont ensuite orientées vers les CAES ou vers d'autres structures, qu'il s'agisse d'associations ou d'établissements publics, qui viennent compléter le dispositif d'évacuation à la demande de la Ddets.

Il n'existe pas, en réalité, de modèle d'intervention parfaitement stabilisé. Cette absence de cadre figé constitue à la fois une contrainte et une singularité de notre action

puisque nous intervenons dans des situations toujours différentes, sans jamais savoir précisément à quoi nous attendre, ce qui confère à cet engagement un caractère particulièrement exigeant, mais aussi profondément stimulant.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie et vous saurais gré de bien vouloir transmettre à l'ensemble de vos bénévoles et de vos cadres salariés les remerciements sincères de la représentation nationale pour leur action quotidienne au service de nos concitoyens. Dans le cadre de cette commission d'enquête, nous tenons à saluer plus particulièrement leur engagement au profit des migrants en situation de détresse.

*

* *

26. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Hugo Gilardi, directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France, M. Samy Bayod, directeur du Centre Hospitalier de Dunkerque, Mme Flavie Hervy, responsable de la permanence d'accès aux soins de santé (Pass) de Dunkerque, et M. Martin Trelcat, directeur général par intérim du Centre Hospitalier de Calais (27 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. L'enjeu sanitaire, évoqué à plusieurs reprises depuis le début de nos auditions, nous a encore été rappelé il y a dix jours lorsque nous nous sommes rendus à Dunkerque et à Calais. Les personnes migrantes qui tentent de rejoindre le Royaume-Uni parviennent sur le littoral du Dunkerquois ou du Calaisis au terme de parcours souvent éprouvants, parfois marqués par des difficultés antérieures même au départ. Une fois sur place, leurs conditions de vie dégradées ont des répercussions directes sur leur état de santé, en particulier pour les publics les plus vulnérables, notamment les femmes et les enfants, sans même évoquer celles et ceux qui sont secourus en mer. La situation soulève ainsi un enjeu de santé publique dans toutes ses dimensions. Des cas de gale ont été signalés dans certains campements, tout comme des problèmes de santé gynécologique et une progression des troubles de santé mentale. Au-delà du dispositif humanitaire mis en œuvre au bénéfice des populations migrantes par les services de l'État et les associations, il apparaît nécessaire de pouvoir faire un point précis avec les autorités sanitaires opérationnelles de la région.

Je précise en préambule que cette audition se déroule en visioconférence, qu'elle est retransmise sur le site de l'Assemblée nationale et qu'elle est ouverte à la presse. 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 d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Hugo Gilardi, M. Samy Bayod et M. Martin Trelcat prêtent serment.)

M. Hugo Gilardi, directeur général de l'Agence régionale de santé (ARS) des Hauts-de-France. En guise d'introduction, je souhaite préciser qu'au sein de l'ARS, nous nous considérons investis d'une mission spécifique à l'égard des populations migrantes présentes sur le littoral, qui s'articule autour de deux axes. Il s'agit, d'une part, de garantir un accès aux soins équivalent à celui dont bénéficie la population générale et, d'autre part, de répondre à des besoins particuliers au moyen de dispositifs adaptés.

Ces populations présentent en effet deux caractéristiques majeures. Elles sont d'abord concentrées dans des conditions susceptibles de favoriser l'apparition de pathologies spécifiques, qu'il s'agisse de soins somatiques ou de troubles relevant de la santé mentale et psychiatrique. Elles peuvent, ensuite, rencontrer des difficultés de communication avec les professionnels de santé, ce qui implique la mise en place de réponses spécifiques. Pour y faire face, nous avons déployé, avec l'appui des directeurs des établissements de Calais et de Dunkerque ainsi que de la direction de l'hôpital de Grande-Synthe, des dispositifs de droit commun que l'on peut qualifier de renforcés.

Je tiens tout d'abord à indiquer que les moyens nécessaires pour répondre de manière appropriée aux besoins de ces populations nous semblent correctement mobilisés. Nous avons d'ailleurs eu l'occasion de le démontrer de façon précise dans le mémoire en défense produit dans le cadre du contentieux engagé par plusieurs associations, qui a donné lieu à une ordonnance de référé du tribunal administratif de Lille à la fin de l'année 2025. Nous conduisons en outre un suivi attentif, notamment pour les maladies à déclaration obligatoire, telles que la gale ou la tuberculose, qui constituent un point de vigilance. Les éléments les plus récents transmis par nos équipes tendent à montrer que la situation est maîtrisée sur ces deux aspects.

Plus largement, je considère que les efforts, aussi bien humains que financiers, déployés pour répondre aux besoins de ces populations apparaissent à la hauteur des enjeux. Cela étant, nous demeurons, conformément à notre mission, particulièrement vigilants quant à l'évolution de la situation et à notre capacité collective à y répondre, afin de garantir l'accès effectif aux soins auquel les personnes migrantes ont droit, au même titre que l'ensemble de la population.

M. Samy Bayod, directeur du Centre Hospitalier de Dunkerque. Notre centre hospitalier, qui constitue l'établissement support du groupement hospitalier de territoire du Dunkerquois et de l'Audomarois, dispose d'environ 800 lits et mobilise près de 2 000 professionnels. Depuis 2016, nous avons mis en place une permanence d'accès aux soins de santé (Pass) spécifiquement dédiée aux publics de l'exil, aujourd'hui labellisée par l'ARS. Ce dispositif repose sur le principe simple de garantir un accès effectif aux soins à des personnes en situation de grande précarité, indépendamment de leur statut administratif. Il s'appuie sur une organisation pluridisciplinaire associant médecins, infirmiers, assistants sociaux, agents administratifs et un médiateur culturel parlant quatre langues, ce qui nous permet de communiquer avec la plupart des patients. L'ensemble vise à articuler, de manière cohérente, la prise en charge médicale, l'accompagnement social et la médiation linguistique.

Après plus d'une décennie de fonctionnement, l'activité témoigne d'un besoin structurel et durable, puisque nous réalisons chaque année environ 1 500 consultations et une centaine d'hospitalisations. Les pathologies observées sont majoritairement liées aux conditions de vie, notamment dermatologiques, traumatiques et infectieuses. Des besoins en matière de santé gynécologique existent également mais ne constituent pas, en proportion, les problématiques les plus fréquentes. Ces données traduisent une réalité sanitaire relativement stable dans sa nature, mais dont l'intensité varie en fonction de dynamiques migratoires peu linéaires sur notre territoire.

Le dispositif repose sur un financement spécifique issu du fonds d'intervention régionale, qui s'est élevé à 400 000 euros en 2025. Ce montant couvre l'ensemble des coûts directs liés à la Pass et à ses moyens humains, sans toutefois intégrer certains coûts indirects associés aux parcours hospitaliers et aux passages aux urgences sur le site principal.

Trois types de difficultés se posent de manière récurrente. Tout d'abord, les enjeux d'identitovigilance, puisque l'absence fréquente de documents d'identité entraîne une fragmentation des dossiers patients et complique fortement le suivi médical. Ensuite, la barrière linguistique, car lorsque le médiateur culturel ne peut assurer la traduction, nous recourons à un vivier d'interprètes au sein de l'établissement et, en dernier recours, à une société de traduction, ce qui peut complexifier certaines prises en charge. Enfin, les difficultés d'aval, en particulier le manque de solutions d'hébergement médicalisé, les dix lits halte soins santé (LHSS) disponibles sur le territoire étant saturés, ce qui conduit à des hospitalisations prolongées, parfois sans justification médicale.

Cette activité s'inscrit dans une logique de coopération territoriale étroite, notamment avec le centre hospitalier de Calais, les associations de terrain, les acteurs de santé et les services de l'État. La disparition de certaines instances locales de coordination a néanmoins fragilisé la capacité d'adaptation du dispositif aux spécificités rencontrées. Par ailleurs, la prise en charge de la santé mentale, particulièrement prégnante dans ce public, repose sur des partenariats avec des établissements spécialisés, qui gagneraient à être consolidés.

En conclusion, le dispositif actuel permet d'apporter une réponse sanitaire effective, conforme aux principes de notre système de santé. Il demeure toutefois fondé sur un équilibre fragile, exposé à des contraintes organisationnelles, sociales et capacitaires importantes.

M. Martin Trelcat, directeur général par intérim du Centre Hospitalier de Calais. J'exerce effectivement les fonctions de directeur par intérim depuis le 1^{er} janvier 2026, après avoir dirigé l'hôpital de Calais entre 2013 et 2018, ce qui me permet d'apprécier l'évolution de la situation sur une période longue et de la comparer à celle que nous observons sur les derniers mois.

La prise en charge des migrants à l'hôpital de Calais s'organise autour de plusieurs structures. À l'instar de Dunkerque, nous disposons d'une Pass, majoritairement fréquentée par ce public, à laquelle s'ajoute une Pass dentaire, qui accueille elle aussi un nombre important de patients. Nous proposons également, au sein d'un centre gratuit d'information, de dépistage et de diagnostic (Cegidd), des consultations dédiées aux maladies infectieuses. À cela s'ajoute la prise en charge sanitaire du centre de rétention administrative de Coquelles, sur lequel nous intervenons régulièrement, ainsi que notre service d'accueil des urgences (SAU). L'ensemble constitue une offre de soins particulièrement complète. Ces dispositifs s'inscrivent dans une continuité ancienne, puisqu'ils étaient déjà en place bien avant les années 2010. Financé par l'agence, leur fonctionnement s'appuie sur des moyens en progression, ce qui permet aujourd'hui de proposer une offre adaptée aux besoins. Contrairement à la situation que j'ai connue entre 2013 et 2018, le nombre d'hospitalisations est désormais nettement plus limité, la prise en charge reposant majoritairement sur des soins ambulatoires.

L'ensemble de ces services est regroupé sur un même site, avec des équipes dont certains moyens sont mutualisés. Cette organisation favorise une prise en charge fluide et contribue à instaurer une relation de confiance, dans la mesure où les patients retrouvent les mêmes professionnels d'un dispositif à l'autre, en particulier le médecin coordonnateur, qui constitue un interlocuteur central. Nous disposons également de ressources en interprétariat et en psychologie, même si le recrutement sur ces profils demeure difficile.

S'agissant des financements, la Pass bénéficie d'une dotation de 750 000 euros, le Cegidd de 375 000 euros et le centre de rétention administrative de 500 000 euros. Pour ce qui relève du droit commun, aide médicale de l'État (AME) et facturation des soins urgents, les montants restent globalement stables. Les soins urgents sont nettement majoritaires, l'accès à l'AME étant conditionné à la production de justificatifs attestant de trois mois de résidence stable, ce qui est rarement le cas. Historiquement, l'hôpital de Calais a donc surtout facturé des soins urgents. La plupart des patients ne sont vus qu'une seule fois et s'inscrivent peu dans des parcours de suivi, ce qui complique la prise en charge. Au total, la facturation de l'AME et des soins urgents varie peu sur les cinq dernières années, autour de 1 million d'euros par an, avec des fluctuations comprises entre 900 000 et 1,1 million d'euros. La part des soins urgents représente plus de 60 %, contre environ 40 % pour l'AME. Cette répartition traduit le caractère essentiellement transitoire de la présence des migrants à Calais. Par rapport aux années antérieures, y compris sur la période récente, nous observons plutôt une diminution de la fréquentation de nos services.

M. le président Sébastien Huyghe. Pour commencer, avez-vous observé, au cours des dernières années, une évolution du nombre de patients ainsi que de leur profil ? Je m'interroge notamment sur la baisse de fréquentation que vous venez d'évoquer, que je n'ai peut-être pas pleinement comprise. Par ailleurs, comment s'organise la coordination avec les associations, les services de l'État et les collectivités territoriales ? S'agissant des situations les plus graves, en particulier les naufrages, donnent-elles lieu à un accompagnement spécifique des personnels hospitaliers en première ligne ?

Pouvez-vous également décrire, de manière concrète, la chaîne de prise en charge hospitalière à la suite d'un naufrage, son déroulement, ainsi que les modalités de coordination avec les secours en mer, les sapeurs-pompiers et les forces de l'ordre dans ces moments ?

Enfin, même si ces situations semblent moins fréquentes, comment assurer la continuité des soins pour des personnes en situation de grande précarité, en mobilité, et confrontées à l'absence de documents d'identité ?

M. Martin Trelcat. S'agissant de la fréquentation de la Pass, nous observons une stabilité depuis plusieurs années, autour de 6 000 passages annuels. Cette situation tranche nettement avec celle que nous connaissions entre 2014 et 2016, où l'activité dépassait largement les 15 000 à 20 000 passages par an. L'affluence était telle qu'il fallait réguler les entrées à l'aide de jetons pour éviter les attroupements, et différer certaines consultations lorsqu'elles ne relevaient pas de l'urgence.

La nature des prises en charge est comparable à celle décrite à Dunkerque. Les infections cutanées sont particulièrement fréquentes, la gale représentant à elle seule environ 20 à 30 % des passages. Nous traitons également de nombreux cas relevant de la petite orthopédie et de la traumatologie, notamment des membres supérieurs, avec des plaies de la main ou des fractures de doigts liées à des tentatives de passage sur des camions. Les troubles de santé mentale restent, en volume, relativement marginaux, même si certaines situations individuelles se révèlent particulièrement complexes. Les cas qui nous sont remontés ne concernent pas nécessairement des personnes en transit vers la Grande-Bretagne, mais parfois des ressortissants étrangers installés dans le Calaisais, dont le projet migratoire est différent.

En ce qui concerne les naufrages, les équipes du Smur interviennent pour accueillir les migrants aux points d'arrivée sur les plages mais, en l'absence de problème de santé immédiat, ces personnes quittent rapidement les lieux, sans rejoindre l'hôpital. Aucune remontée ne fait état d'une prise en charge hospitalière significative à la suite de ces événements. Lors du naufrage de grande ampleur survenu en novembre 2021, le dispositif important qui avait été préparé est resté largement inemployé, les personnes secourues n'ayant, pour l'essentiel, pas été orientées vers l'hôpital.

Nous disposons, au sein de la Pass, de ressources en psychologie et en interprétariat, qui permettent d'assurer un suivi pour les quelques personnes concernées. Il est également possible de mobiliser la cellule d'urgence médico-psychologique par le biais du Samu 62, mais ces dispositifs sont peu sollicités par les migrants. Dans ce contexte, il n'existe pas de coordination formalisée avec les sapeurs-pompiers ou les services de secours, la situation relevant davantage d'un flux continu que d'événements ponctuels.

Enfin, la question des documents administratifs constitue une difficulté récurrente. Certaines personnes en disposent mais refusent de les présenter, par crainte d'une transmission aux forces de l'ordre, assimilant l'hôpital à un service de l'État. Cette perception, bien qu'infondée, entraîne une forte réticence à fournir des pièces justificatives. Dans ce cadre, la caisse primaire d'assurance maladie (CPAM) du littoral fait preuve d'une certaine souplesse quant aux documents acceptés pour la facturation des soins urgents ou de l'AME.

M. Hugo Gilardi. Pour compléter sur la coordination de la prise en charge des naufrages, un travail particulièrement approfondi a été mené par le docteur Rougegrez, responsable de la cellule d'urgence médico-psychologique au Samu d'Arras, dont nous relevons pour ce type d'intervention. Ce travail a permis d'élaborer un modèle d'intervention structuré, accompagné d'un organigramme précisant la répartition des responsabilités entre les différents acteurs, depuis la prise en charge initiale jusqu'au suivi.

Il me semblerait utile que vous puissiez disposer du document de restitution issu de ce groupe de travail, dans la mesure où il éclaire de manière précise l'organisation théorique du dispositif. Ce document, auquel les intervenants se réfèrent naturellement dans la conduite

de leurs actions, aborde notamment la question de la prise en charge des traumatismes liés aux naufrages, ainsi que l'articulation avec les Pass qui viennent d'être évoquées. Je vous propose de le joindre à la réponse au questionnaire, car il apporte des éléments particulièrement éclairants.

M. le président Sébastien Huyghe. Cela nous intéresse beaucoup, effectivement.

M. Samy Bayod. Notre activité obéit à une dynamique différente de celle observée à Calais. Il y a une dizaine d'années, ce territoire concentrait l'essentiel des tensions sur le littoral, mais les réorganisations successives ont depuis contribué à une diffusion du phénomène le long de la côte. À Dunkerque, nous étions encore, il y a cinq ans, très peu concernés par les naufrages, mais la reconstitution progressive d'un point de fixation autour de Loon-Plage, commune située à proximité du port, a modifié cette situation. Ainsi, si notre activité n'augmente pas de manière linéaire, elle devient particulièrement fluctuante puisque nous réalisons entre 1 000 et 2 000 consultations, avec des variations importantes d'une année sur l'autre.

Parallèlement, nous constatons une progression des tentatives de passage vers l'Angleterre à partir de notre secteur, phénomène qui était jusqu'alors inexistant, ce qui se traduit par une sollicitation croissante de nos équipes lors de naufrages. Dans ce cadre, un protocole prévoit qu'après le tri réalisé au port, les femmes et les enfants soient systématiquement orientés vers le service des urgences du centre hospitalier de Dunkerque. Pour les hommes, un tri est également effectué mais, comme cela a été indiqué, une fois les soins urgents dispensés, leur suivi devient incertain et nous perdons en grande partie leur trace.

M. Martin Trelocat. Résidant à Calais depuis de nombreuses années, j'ai été témoin d'une évolution très nette de la situation. Lorsque je suis arrivé en 2013, les tentatives de passage s'effectuaient principalement par le port et le tunnel, et il n'était pas rare de voir des personnes sur la voie publique ou sur l'autoroute tenter de monter sur des camions ou de franchir les grillages. Aujourd'hui, les aménagements du port et le renforcement des dispositifs de sécurisation du tunnel et des infrastructures portuaires ont rendu ces pratiques beaucoup plus marginales. Les départs par bateaux se concentrent désormais davantage entre Calais et Dunkerque, où la configuration des lieux s'y prête davantage.

Je rejoins en cela ce qui a été indiqué : à mon arrivée en 2013, on observait de fortes concentrations de migrants en centre-ville, puis dans ce qui allait devenir la « jungle ». Désormais, la situation se caractérise par une dispersion sur de multiples points de regroupement de taille réduite, souvent liés aux lieux de distribution des repas. Une fois ces distributions terminées, les personnes se dispersent rapidement, y compris aux abords de l'hôpital, qui demeure un point de distribution ancien. Nous sommes ainsi passés d'un phénomène marqué par des points de fixation quasi urbanisés, où les campements pouvaient s'inscrire dans une forme de sédentarité, à une présence beaucoup plus diffuse et éparpillée sur le territoire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaiterais savoir si les 6 000 passages dans les Pass concernaient exclusivement le public visé par notre commission d'enquête, c'est-à-dire les personnes exilées, ou s'ils recouvraient l'ensemble de l'activité du territoire. Je souhaiterais également connaître le nombre de consultations réalisées au cours des trois dernières années, afin d'en apprécier l'évolution.

Je me suis par ailleurs penchée sur le cahier des charges de labellisation des Pass dans les Hauts-de-France, qui prévoit une démarche d'« aller vers » et le développement d'activités mobiles. Or lors de nos déplacements à Dunkerque et à Calais, il ne m'a pas semblé que de

telles interventions aient été évoquées, notamment sur les zones de campement ou lors des distributions de repas. Je souhaiterais donc savoir si ces actions existent effectivement et, dans le cas contraire, pour quelles raisons elles n'ont pas été mises en œuvre, alors même qu'elles figurent au cahier des charges.

Pourriez-vous également préciser les spécialités présentes au sein des Pass de Calais et de Dunkerque, car il me semble qu'elles diffèrent d'un site à l'autre ?

Je souhaiterais enfin revenir sur la prise en charge psychologique, en particulier sur les conditions d'organisation de l'interprétariat, qui semblent constituer un point de fragilité. Ces difficultés tiennent-elles principalement à un manque de financement ou relèvent-elles d'autres contraintes ? S'agissant des dispositifs de soutien, notamment après des événements comme le naufrage de novembre 2021, j'imagine qu'ils bénéficient en priorité aux personnels de secours. Toutefois, il est fréquent d'observer un refus initial de prise en charge psychologique, qui fait lui-même partie du traumatisme. Comment cette situation est-elle prise en compte ? Lorsque les personnes ne se présentent pas spontanément, des démarches sont-elles engagées pour favoriser une prise en charge ultérieure et éviter que des personnes fragilisées demeurent durablement sans accompagnement ?

M. Martin Trelcat. Je vous confirme que la Pass de Calais enregistre environ 6 000 passages par an. Les données dont je dispose pour 2024, 2025 et le premier trimestre 2026 montrent une activité relativement stable, autour de 500 passages mensuels. Nous ne tenons pas de comptabilité fine des origines, mais nous distinguons les personnes autochtones des migrants. Sur les trois premiers mois de l'année, par exemple, les passages d'autochtones s'élèvent respectivement à 11, 18 et 21, contre 566, 389 et 369 pour les migrants. Ces éléments permettent de constater que l'immense majorité des passages relève de personnes migrantes.

S'agissant des démarches d'« aller vers », elles se heurtent en grande partie à la question du lien de confiance avec les associations. À ma connaissance, la Pass n'a pas mis en œuvre de dispositifs structurés en ce sens. Il y a une dizaine d'années, nos équipes se rendaient ponctuellement sur les lieux de distribution de repas, mais nous avons rapidement constaté que ces interventions produisaient peu d'effets. La priorité des personnes présentes étant d'accéder à la distribution, il était difficile d'établir un contact ou d'engager une démarche de soins sans risquer de les détourner de cet objectif immédiat.

Ces tentatives ont en outre été compliquées par les réactions de certaines personnes ou associations, qui voyaient d'un mauvais œil notre présence et incitaient les migrants à ne pas entrer en relation avec nous. Il est possible (et il ne s'agit là que de mon interprétation) que cette attitude réponde à une volonté de conserver une forme d'exclusivité dans la relation. Dans ce contexte, les relations avec certaines associations ont pu être, et demeurent parfois, difficiles, dans la mesure où nous avons le sentiment que certaines prises de parole ne reflètent pas toujours fidèlement la réalité vécue par les personnes concernées.

M. Samy Bayod. À Dunkerque, la situation présente des similitudes avec celle de Calais, mais pour des raisons différentes. Là où Calais a connu, à certaines périodes, des volumes très élevés, dépassant les 20 000 passages, ce qui a conduit à isoler la Pass du reste de l'hôpital, nous sommes partis, pour notre part, de niveaux d'activité plus modestes qui ont progressivement augmenté. Dans ce contexte, la question d'une démarche d'« aller vers » ne s'est jamais véritablement imposée. Lorsque nous réexaminons aujourd'hui cette possibilité, notamment à l'occasion de travaux récents comme la rédaction du mémoire en défense dans le cadre du référentiel introduit par certaines associations, nous aboutissons aux mêmes constats. Le fonctionnement de la permanence repose entièrement sur les équipes d'urgentistes, et un éloignement du plateau technique rendrait difficile une prise en charge satisfaisante, faute

d'accès immédiat à la biologie et à l'imagerie. En l'absence de volumes comparables à ceux de Calais, nous avons donc maintenu une organisation intégrée aux urgences du centre hospitalier de Dunkerque, qui continue de fonctionner à ce jour.

S'agissant des relations avec les associations, nous ne rencontrons pas de difficultés particulières. J'ai d'ailleurs à mes côtés la responsable de la Pass, Mme Flavie Hervy.

(Mme Flavie Hervy prête serment.)

Mme Flavie Hervy, responsable de la permanence d'accès aux soins de santé (Pass) de Dunkerque. À l'hôpital de Dunkerque, nous avons structuré des temps d'échange réguliers, sous la forme de réunions trimestrielles, avec les associations de terrain avec lesquelles nous avons conventionné. Ces rencontres permettent de croiser les informations : les associations nous apportent une connaissance fine des réalités du terrain, qu'il s'agisse des publics rencontrés, des conditions d'accès à l'eau ou des modalités de distribution alimentaire, tandis que nous partageons, de notre côté, les évolutions de nos parcours de prise en charge.

Depuis la disparition des instances de coordination précédemment animées par la sous-préfecture de Dunkerque, nous avons pris le relais pour maintenir ce lien. Les associations jouent également un rôle concret dans l'accès aux soins, en accompagnant les personnes lorsqu'elles ne peuvent pas recourir aux transports en commun, et cette coordination se prolonge à la sortie de l'hospitalisation, afin de faciliter le retour vers les campements. À travers ces échanges et ces dispositifs, nous nous efforçons ainsi d'assurer une continuité entre l'entrée dans le soin et la sortie du dispositif, au bénéfice de ce public.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaiterais revenir sur la question de l'interprétariat, qui n'a pas été abordée : de quels moyens disposez-vous concrètement sur ce point ?

Par ailleurs, le cahier des charges de labellisation prévoit des dispositifs d'« aller vers », qui ne semblent pas être mis en œuvre. Faut-il y voir une difficulté d'application dans la pratique, une absence de volonté, ou un problème de moyens ? Ce point pourrait-il être amené à évoluer dans le cadre d'une révision du cahier des charges ? Enfin, les moyens actuellement alloués aux Pass dans leur configuration fixe vous paraissent-ils suffisants, ou limitent-ils le développement d'actions mobiles et de consultations en « aller vers » ?

M. Hugo Gilardi. Nous n'avons pas mis en place de Pass mobile dans la mesure où, dès l'origine, notre organisation ne reposait pas sur cet objectif, puisque nous nous appuyions sur les associations pour assurer le lien avec les personnes migrantes et, le cas échéant, leur orientation vers les établissements de santé. Selon moi, deux modèles existent, la Pass mobile et la Pass fixe, et, à Dunkerque comme à Calais, nous avons fait le choix d'un dispositif fixe. Dans cette perspective, il n'y a pas, selon moi, d'écart avec les objectifs initiaux, puisque la mobilité ne faisait pas partie du schéma retenu. Nous avons en revanche cherché à renforcer, dans le cadre de ces Pass fixes, les moyens consacrés à la médiation et à l'interprétariat. En théorie, les deux établissements bénéficient de crédits spécifiques destinés à soutenir ces missions sur place.

Nous avons par ailleurs développé un dispositif sur le champ particulier de la psychiatrie, à travers le programme Intégrapsy, financé notamment par le secrétariat général pour les Affaires régionales (Sgar) et l'ARS Hauts-de-France. Il s'adresse spécifiquement aux demandeurs d'asile et repose, pour sa mise en œuvre, sur l'association La Vie Active, qui

assure l'« aller vers » le public. En 2025, cette action a donné lieu à 900 entretiens concernant 480 personnes, ce qui témoigne d'une activité significative.

En résumé, l'absence d'« aller vers » dans le champ des Pass relève d'un choix initial pleinement assumé et validé par les établissements. En parallèle, des efforts ont été engagés pour renforcer l'interprétariat et la médiation et une approche mobile existe, mais dans le domaine spécifique de la psychiatrie.

M. Martin Trelcat. Comme je l'indiquais précédemment, nous ne disposons pas d'équipe spécifiquement dédiée à des actions d'« aller vers ». Il nous est arrivé de nous rendre sur le terrain, notamment lors des distributions de repas, mais ces moments se prêtaient difficilement à l'instauration d'une relation de soins.

Je souhaite néanmoins rappeler qu'au plus fort de la crise, en 2015-2016, au moment de la constitution de la Jungle, nous avons mis en place une Pass délocalisée grâce à un financement de l'ARS. Dans le même temps, des lits halte soins santé avaient été ouverts dans le cadre d'une action d'urgence sanitaire portée par Médecins du Monde, et l'hôpital avait installé, au moyen de structures modulaires, une unité de 16 lits. Ces dispositifs relevaient donc d'une forme d'« aller vers » mais s'inscrivaient dans un cadre exceptionnel, distinct du fonctionnement habituel de la Pass. Il s'agissait d'un service de post-hospitalisation, destiné à éviter l'engorgement des services hospitaliers en permettant à des patients dont la prise en charge sanitaire était terminée de poursuivre leur convalescence sur place, sans être renvoyés immédiatement à l'extérieur, notamment dans des situations de mobilité réduite.

Nous disposons en outre d'une équipe mobile santé-précarité, qui peut intervenir sur sollicitation. Les associations connaissent ce dispositif et en facilitent l'activation en orientant les personnes vers nos équipes.

S'agissant enfin de l'interprétariat, la situation particulière de Calais nous a depuis longtemps conduits à développer des ressources internes couvrant la plupart des langues et dialectes rencontrés. Nous bénéficions ainsi d'une relative autonomie, complétée par le recours ponctuel à des interprètes issus d'associations. Lorsque la communication s'avère difficile, nous utilisons également des supports adaptés comme des pictogrammes, des affiches ou des documents traduits en plusieurs langues. Ces outils ont été élaborés par d'anciens migrants installés en France depuis les années 1990, qui ont été recrutés par l'hôpital et ont structuré l'ensemble de cette politique de médiation linguistique, aussi bien pour les démarches administratives que pour les échanges médicaux du quotidien.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je n'ai pas eu de réponse sur la question des cellules psychologiques.

Sur l'interprétariat, je ne comprends pas pourquoi, quand la langue n'est pas couverte par un interprète ou une association, vous ne faites pas appel à l'interprétariat par téléphone. Arrive-t-il que des consultations, notamment psychologiques, manquent d'interprétariat et que les médecins soient obligés de passer par Google pour traduire ?

S'agissant des cellules psychologiques, il me semble insuffisant de considérer que leur absence de mobilisation s'expliquerait par le fait que les personnes ne se présentent pas. En pratique psychiatrique, le refus initial de prise en charge fait précisément partie des éléments à intégrer, et l'intervention ne peut se limiter à ce constat.

Par ailleurs, des associations nous ont fait remonter des signalements relatifs à des propos discriminatoires ou à des refus de prise en charge. Ces situations existent-elles ? Lorsqu'elles sont signalées, font-elles l'objet d'un traitement ? Où en est-on aujourd'hui ?

M. Martin Trelcat. S'agissant de l'interprétariat, nous recourons ponctuellement à des outils comme Google. Pour l'interprétariat téléphonique, il est parfois nécessaire de prendre rendez-vous et il n'est pas toujours possible d'obtenir une réponse immédiate.

Sur la question des discriminations, il s'agit d'un sujet que je connais bien et qui appelle, à mon sens, une approche nuancée. Entre 2013 et 2018, l'établissement a fait l'objet de critiques de sens opposés puisque certains estimaient que nous n'en faisons pas assez et d'autres, au contraire, que nous en faisons trop et que les migrants bénéficiaient d'une prise en charge supérieure à celle des Français. Le fait d'être ainsi interpellé de part et d'autre traduisait, me semble-t-il, un effort d'adaptation du service public à des situations complexes, ce qui ne signifie pas établir des priorités entre les personnes, mais tenir compte des réalités auxquelles nous sommes confrontés. Lorsqu'un afflux de patients intervient à la suite d'une rixe, par exemple lors d'une distribution de repas, il n'est pas envisageable de les accueillir tous dans un même espace, au risque de prolonger les tensions au sein de l'hôpital. L'organisation des soins impose alors de répartir les patients dans différents secteurs des urgences afin de prévenir les conflits, tout en garantissant la priorité aux situations vitales.

Je n'ai pas connaissance de signalements pour des propos discriminatoires ou racistes portés à la connaissance de la direction. S'ils avaient été formulés, ils auraient donné lieu à des sanctions, mais nous avons toujours cherché à ajuster notre action avec tact, mesure et bienveillance. Je me souviens également de critiques très virulentes fondées sur des rumeurs selon lesquelles l'hôpital privilégierait les migrants ou serait exposé à des risques sanitaires majeurs, ce qui ne correspondait pas à la réalité. Notre position est restée constante : assurer notre mission de service public, accueillir chacun, et le faire avec discernement, rigueur et pragmatisme.

M. Hugo Gilardi. Sur les cellules psychologiques, je fais à nouveau référence au document que j'évoquais sur le protocole de prise en charge post-naufage. La règle, et il faudrait voir si elle est correctement appliquée, est d'organiser dans les 72 heures suivant le naufrage des prises en charge psychologiques au sein de la Pass du centre hospitalier de Calais. C'est l'engagement pris par la CUMP du Samu du Pas-de-Calais et il me semble que les choses sont, au moins sur le papier, bien cadrées de ce point de vue.

M. Martin Trelcat. Je confirme qu'elles sont bien mises en place et que le protocole naufrage existe mais, encore une fois, cela se matérialise la plupart du temps par des non-venues.

M. le président Sébastien Huyghe. Si je comprends bien, vous nous dites que postérieurement à un naufrage, très peu de migrants arrivent jusqu'à chez vous. Soit il y a eu décès, soit les gens sont partis. Il n'y a pas de personnes qui ont été particulièrement blessées à l'occasion du naufrage. C'est bien cela ?

M. Martin Trelcat. Oui, tout à fait. J'habite à Calais depuis 2013 et, vivant non loin de la plage, j'ai assisté à des débarquements de migrants. Quand ils arrivent sur la plage, ils partent tout de suite. Ils sont accueillis et la plupart du temps, ils ne restent pas. Ils se disséminent et on les voit directement partir.

M. le président Sébastien Huyghe. J'avais le sentiment qu'à Dunkerque, ce n'était pas tout à fait la même situation. Monsieur Bayod, vous nous parliez de situations post-naufage où vous aviez un afflux de personnes hospitalisées.

M. Samy Bayod. S'agissant de l'interprétariat, nous recourons principalement à un dispositif téléphonique. Nous disposons en interne d'un agent administratif maîtrisant l'anglais, l'italien, l'arabe, le kurde et le persan, ce qui permet de couvrir une partie des situations mais, lorsque ces langues ne suffisent pas, nous faisons appel à ce service à distance. Il n'est pas nécessaire de prendre rendez-vous mais le fonctionnement n'est pas toujours fluide car il faut indiquer la langue souhaitée et il arrive que l'attente soit longue avant d'obtenir un interlocuteur. Malgré ces contraintes, nous parvenons globalement à assurer la communication.

En matière de santé mentale, la situation diffère de celle de Calais, dans la mesure où nous ne disposons pas de service de psychiatrie au sein de l'établissement. Cette compétence relève d'une autre structure, ce qui limite les éléments que je peux apporter sur ce point.

En revanche, lors d'un naufrage, nous déclenchons immédiatement une intervention du Smur. Les équipes se rendent sur les lieux indiqués par les forces de l'ordre ou les sapeurs-pompiers et prennent en charge les personnes encore présentes. Nous n'avons pas de visibilité sur celles qui ont quitté les lieux avant notre arrivée et l'intervention consiste en une évaluation somatique des naufragés.

M. Marc de Fleurian (RN). Merci à tous les soignants qui sont engagés pour le soin des populations locales et des migrants, quels qu'ils soient, puisque c'est leur vocation.

Monsieur Trelcat, vous avez évoqué les différents financements de cette prise en charge des migrants par l'hôpital de Calais : 700 000 euros pour la Pass, 375 000 euros pour le Cegidd, 500 000 euros pour le centre de rétention administrative (CRA), 600 000 euros pour les soins urgents et 400 000 euros pour l'AME. On arrive à un montant de près de 2,6 millions d'euros, une somme conséquente. Ma question est la suivante : comme tous les hôpitaux, vous êtes confrontés à un déficit structurel qui ne relève pas de votre responsabilité. Arrivez-vous à rentrer dans vos frais ? La compensation de tous les soins prodigués aux migrants est-elle réelle et n'impacte-t-elle pas les finances de l'hôpital de Calais de manière structurelle ?

M. Martin Trelcat. Je pourrai uniquement vous répondre sur les services qui font l'objet de dotations spécifiques, comme la Pass, le Cegidd et le CRA. Pour ces services, par rapport aux moyens que l'ARS nous alloue, nous mettons en place les ressources adéquates pour utiliser cet argent en totalité. Nous ne faisons ni bénéfices, ni excédents. Les dépenses de personnel étant les plus importantes, les moyens accordés nous permettent de mettre les ressources humaines en adéquation. Pour répondre clairement à votre question, sur ces trois dispositifs, l'hôpital n'y est pas de sa poche.

Concernant l'AME et les soins urgents, ils sont facturés aux personnes migrantes aux mêmes tarifs que pour des ressortissants français. Un calcul de comptabilité analytique montrerait que prendre en charge un migrant ou un Français présente donc le même bilan économique. Comme je le disais, nous sommes de plus en plus sur des soins ambulatoires, qui ne donnent pas lieu à une hospitalisation complète. En 2025, sur le secteur médecine-chirurgie-obstétrique (MCO), nous avons facturé 138 000 euros, ce qui est une somme très faible à l'échelle du budget de l'hôpital, qui est d'environ 220 millions d'euros. L'AME et les soins urgents représentent environ 1 million d'euros, une somme relativement modeste.

Cette prise en charge, aujourd'hui majoritairement ambulatoire, contraste fortement avec la situation observée il y a une dizaine d'années. Au plus fort de la crise, entre 2015 et 2016, nous avions en permanence entre 30 et 40 migrants hospitalisés, ce qui pesait lourdement sur l'organisation des soins, avec des tensions importantes et des rivalités entre nationalités. Cette situation entraînait également des répercussions sur l'activité programmée au bénéfice des habitants du Calaisais. Dans ce contexte, l'agence avait, en 2015, 2016 et 2017, accordé à l'hôpital des dotations complémentaires, afin de compenser les effets de ces perturbations, notamment sur nos recettes d'activité MCO, qui pouvaient être affectées par l'image de l'établissement. Cette configuration n'a plus cours aujourd'hui puisque l'agence ne verse plus de financements spécifiquement liés à ces difficultés. Les dotations actuelles s'inscrivent dans un cadre plus général, en lien avec la situation budgétaire des établissements, comme c'est le cas pour d'autres hôpitaux, tout en tenant compte de la situation particulière de Calais. Sur le temps long, il convient néanmoins de rappeler que l'établissement a été accompagné financièrement pour faire face aux conséquences des crises migratoires sur son activité et son organisation interne.

M. Hugo Gilardi. Nous vous transmettons la chronologie des financements alloués aux établissements depuis 2015. Je tiens d'ores et déjà à préciser que l'ensemble des crédits attribués par l'ARS au titre des Pass est utilisé conformément à leur objet. Ce point mérite d'être souligné car il peut arriver, pour ce type de dispositif, que des redéploiements soient opérés. En l'espèce, les deux établissements respectent pleinement l'affectation des crédits, qui financent intégralement les moyens humains prévus.

Par ailleurs, les moyens ont été ajustés en fonction de l'évolution de l'activité. S'agissant du centre hospitalier de Calais, la dernière revalorisation est intervenue au début des années 2020, lorsque l'activité s'est stabilisée autour de 6 500 passages, rendant nécessaire un renforcement des ressources. La dotation est ainsi passée d'environ 550 000 à 750 000 euros, soit une augmentation substantielle.

À ce jour, aucune demande d'ajustement complémentaire n'a été formulée, ce qui tend à indiquer que le niveau actuel de financement est en adéquation avec les besoins et permet de faire face aux volumes d'activité observés.

Mme Stella Dupont (NI). Votre mission est complexe, mais permettez-moi cependant de vous partager un certain sentiment d'imprécision dans vos réponses, ainsi qu'un réel étonnement. Cela fait maintenant six ans que je me rends régulièrement dans le Calaisais et dans le Dunkerquois, et ce que j'observe dans les campements, ce sont des personnes en situation de grande précarité, dont une part importante est particulièrement vulnérable. Si certains présentent, en apparence, un bon état de santé, beaucoup nécessitent des soins variés : brûlures liées aux conditions dans les embarcations, fractures de doigts de pied, lésions aux pieds, aux chevilles ou aux mains. Dans ce contexte, entendre que les démarches d'« aller vers » ne seraient ni utiles ni nécessaires suscite chez moi une réelle incompréhension, d'autant que les professionnels de terrain que j'ai rencontrés, sur les campements comme lors des distributions de repas, font état de files d'attente importantes devant les dispositifs de soins.

S'agissant de l'interprétariat, il me semble utile de préciser qu'il n'est pas nécessaire de prendre rendez-vous pour recourir à l'interprétariat téléphonique, même si des délais d'attente peuvent exister, comme cela a été indiqué. La qualité de la communication constitue un élément essentiel de la prise en charge.

Ma première question concerne Dunkerque. J'ai compris qu'il existait deux dispositifs de Pass, l'un destiné au public national et l'autre au public exilé. Je souhaiterais m'assurer de cette organisation et comprendre les raisons de cette distinction avec, sauf erreur

de ma part, cinq demi-journées de consultation hebdomadaires pour les premiers et trois pour les seconds. Quelle est l'activité respective de ces deux dispositifs et comment s'explique cet écart ?

Ma deuxième question, qui concerne les deux établissements, porte sur la prise en charge des femmes, au regard des violences, en particulier sexuelles, auxquelles elles sont exposées. Les échanges que j'ai pu avoir, notamment avec Médecins sans Frontières, font état de situations extrêmement préoccupantes. Quelle est la part respective des hommes et des femmes parmi les personnes que vous accueillez, et quels besoins spécifiques identifiez-vous pour les femmes, tant sur le plan sanitaire que psychologique ?

Enfin, ma dernière question concerne le centre de rétention administrative de Coquelles. Lors de ma visite, j'ai constaté un état particulièrement dégradé des installations sanitaires, notamment des douches, ainsi qu'une infestation de punaises de lit. Quelles mesures sont mises en œuvre pour répondre à ces difficultés sur le plan sanitaire ?

M. Samy Bayod. Pour Dunkerque, je précise que la proportion de 80 % de médecins pour 20 % d'autres personnels, ainsi que tous les chiffres et l'organisation que nous avons décrits, ne concernent que la Pass adulte, hors gynécologie. Nous disposons par ailleurs d'urgences gynécologiques, accessibles 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, qui accueillent régulièrement des migrantes, qu'elles aient été ou non victimes de violences sexuelles. Ce dispositif d'urgence permanente offre ainsi une accessibilité presque supérieure, avec une amplitude horaire bien plus large que celle de la Pass adulte générale.

Mme Flavie Hervy. À Dunkerque, deux circuits distincts sont en place au sein de la Pass. Le premier, destiné au public francophone, fonctionne sur cinq demi-journées par semaine et s'inscrit dans le flux habituel des urgences, dont il relève directement. Le second, dédié au public de l'exil, est organisé sur trois après-midi hebdomadaires et repose sur un parcours spécifique. Dans ce cadre, la prise en charge est entièrement structurée autour de ce dispositif dédié : elle débute par un accueil administratif distinct et s'appuie, dès l'entrée, sur la présence d'un médiateur chargé d'accompagner la personne tout au long de son parcours, en assurant la traduction des échanges. Cet accompagnement se poursuit jusqu'à la sortie, en incluant la consultation médicale, la délivrance des traitements et la réalisation des examens.

Ce choix d'organisation répond à une contrainte de volumétrie. Le nombre de patients relevant de ce public ne permettait pas une intégration dans le fonctionnement courant des urgences, contrairement à ce qui est possible pour le public francophone. Il nous a donc paru plus pertinent de proposer un temps et des espaces dédiés, offrant aux patients des conditions d'accueil plus adaptées, leur permettant de s'inscrire dans un échange plus serein avec les équipes soignantes.

Mme Stella Dupont (NI). Les francophones, y compris les étrangers francophones, se rendent donc aux urgences générales, est-ce bien cela ?

M. Samy Bayod. Oui, mais il s'agit de francophones qui sont assurés sociaux dans leur pays d'origine. Pour nous, ce sont principalement des assurés de l'Union européenne, et notamment de Belgique. Dans ce cas, un dispositif de convention internationale s'applique, et ils ne sont pas considérés comme des patients relevant de la Pass, mais bien comme des assurés sociaux.

M. Martin Trelcat. À Calais, la Pass est très largement fréquentée par des personnes migrantes, la présence de citoyens français y demeurant marginale.

S'agissant de la répartition que vous évoquez, les données du premier trimestre 2026 font apparaître une répartition de l'ordre de 70 à 75 % d'hommes, de 20 à 25 % de femmes et de moins de 10 % d'enfants.

Sur le dépistage et la prévention des violences faites aux femmes, aucun dispositif spécifique n'est mis en place pour les migrantes. C'est le cadre de droit commun de l'établissement qui s'applique, avec les moyens dédiés à ces prises en charge. Lorsqu'une situation est repérée, la Pass assure l'accompagnement au sein de l'hôpital et oriente la personne vers les professionnels compétents. Les volumes concernés demeurent toutefois limités et, comme pour les questions de santé mentale, il s'agit d'un public très mobile, qui ne s'inscrit pas dans la durée et dont les rendez-vous ne sont pas toujours honorés. Lorsqu'un repérage est effectué, nous nous efforçons néanmoins d'intégrer ces personnes dans notre parcours de soins, malgré les difficultés déjà évoquées pour maintenir le lien et assurer un suivi.

M. Hugo Gilardi. S'agissant de la question, particulièrement sensible, de l'« aller vers », je ne voudrais pas laisser s'installer l'idée selon laquelle nous serions indifférents à la situation sanitaire dans les lieux de vie des migrants. La stratégie que nous avons retenue, et qui peut naturellement être discutée, repose sur un principe simple : la présence d'associations sur le terrain, en particulier Médecins du Monde, nous conduit à considérer qu'elles assurent un rôle de veille et orientent les personnes nécessitant des soins, qu'il s'agisse de brûlures ou de fractures, vers les structures hospitalières. Dans ce cadre, la distance entre les lieux de vie et les établissements ne nous paraît pas justifier la mise en place d'un dispositif intermédiaire spécifique. La question essentielle est donc celle de savoir si certaines personnes demeurent sans prise en charge, malgré des pathologies ou des blessures. À ce stade, je n'ai reçu aucun signalement ni aucune alerte en ce sens, ni de la part des équipes soignantes ni de celle des associations. Cela tend à indiquer que, lorsqu'un besoin de soins se manifeste, une réponse est apportée dans les structures adaptées.

Par ailleurs, le volume des passages, qui atteint un niveau significatif si l'on cumule les trois sites de Dunkerque, Calais et Grande-Synthe, soit un peu plus de 8 000 consultations, suggère que le dispositif est identifié et utilisé par les différents acteurs, qu'ils soient associatifs ou hospitaliers. Cette analyse appelle des précautions, car elle n'est ni exhaustive ni totalement certaine, mais nous considérons que l'organisation actuelle permet d'assurer un accès effectif aux soins, dès lors que les personnes entreprennent la démarche de consulter

Mme Stella Dupont (NI). Monsieur Gilardi, cette affirmation me choque, et je vous invite à vous rendre vous-même sur place, dans les campements, pour constater la réalité que nous avons observée.

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

*

* *

27. Audition, ouverte à la presse, de M. Thomas Charvet, administrateur des douanes, M. Ronan Boillot, directeur national des garde-côtes des douanes, M. Stéphane Dubois, directeur du service garde-côtes des douanes Manche-Mer du Nord-Atlantique, et Mme Frédérique Durand, directrice régionale des douanes de Dunkerque (27 avril 2026)

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

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

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

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

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

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

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

la différence des deux autres, cette dernière action est la seule qui découle directement de la mise en œuvre des traités, en particulier de l'accord du Touquet et plus spécifiquement du traité de Sandhurst.

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

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

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

M. Ronan Boillot, directeur national des garde-côtes des douanes. La direction nationale des garde-côtes est un service à compétence nationale qui regroupe, depuis le 1^{er} juillet 2019, sous un commandement unifié, les différents services maritimes et aériens de la douane. Ce service est doté d'importants moyens aériens et maritimes et ce sont, au total,

près de 900 agents de toutes les spécialités nécessaires qui interviennent dans l'emploi de ces moyens, ce qui est assez spécifique en douane.

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

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

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

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

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

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

Globalement, ces échanges ont couvert plusieurs enjeux : le traitement de signalements de marchandises liées aux *small boats*, le traitement de signalements liés à des fraudes documentaires, les échanges d'informations sur des filières d'immigration clandestine

détectées par les brigades douanières, la participation aux cellules d'échange de renseignements sur le trafic illicite de migrants organisées sous l'égide de l'Oltim, et la coopération en matière d'analyse de risques migratoires. Il faut savoir que le trafic illicite de migrants peut être directement lié à des fraudes ou à des trafics douaniers, d'où l'importance d'une complémentarité entre les différents organismes de lutte sur ce terrain.

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

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

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

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

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

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

M. Ronan Boillot. La composante maritime de la douane s'inscrit dans le cadre de l'action de l'État en mer et donc sous l'autorité du préfet maritime. La mission de sauvegarde

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ce patrouilleur peut être ponctuellement renforcé ou remplacé par le patrouilleur de Brest, qui consacre entre 9 et 25 % de ses sorties à la mer à des missions SAR. La vedette garde-côtes de Dunkerque est quant à elle mobilisée à l'occasion des relèves d'équipage du patrouilleur de Boulogne-sur-Mer, mais également sur sollicitation du Cross Gris-Nez. Cela représente en moyenne 20 % de ses sorties en mer qui sont partiellement ou totalement dédiées à la mission SAR.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans ce cadre, les agents des douanes sont sur deux terrains qui peuvent parfois entrer en conflit : d'un côté, la participation au dispositif SAR avec l'impératif de préserver la vie humaine et, de l'autre, la volonté de contribuer au

renseignement pour l'arrestation de passeurs. La participation à des opérations de secours en mer peut-elle, dans ces conditions, les conduire à être également sollicités pour des missions de repérage ou d'interpellation de passeurs ?

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

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

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

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

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

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

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

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

Mme Stella Dupont (NI). Ma question porte sur le matériel nautique, et plus précisément sur les gilets de sauvetage, au sujet desquels de nombreux citoyens m'ont interpellée. Il y a encore quelques mois, les départs en *taxi-boats* ou *small boats* s'effectuaient le plus souvent avec des personnes équipées de gilets. Aujourd'hui, cette pratique semble

s'être nettement raréfiée. J'ai moi-même pu observer un embarquement d'environ 80 personnes, dont seules trois étaient munies d'un gilet. Dans ce contexte, quels sont vos constats ? Les gilets de sauvetage sont-ils considérés comme un équipement nautique susceptible de poser difficulté, alors même qu'ils contribuent à la préservation des vies humaines ?

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

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

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

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

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

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

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

*

* *

28. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Mireille Hingrez-Céréda, vice-présidente du conseil départemental du Pas-de-Calais, accompagnée de M. Christophe Caillier, conseiller du président du conseil départemental du Pas de Calais, et de Mme Marie Tonnerre-Desmet, vice-présidente du conseil départemental du Nord, accompagnée de Mme Camille Noutehou directrice adjointe de la direction enfance, famille et jeunesse du département du Nord (27 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Dans le cadre de nos travaux, nous avons tenu à donner la parole aux élus locaux, qui sont directement aux prises avec les conséquences de la question migratoire. Nous avons déjà reçu l'actuelle maire de Calais ainsi que les anciens maires de Calais et de Grande-Synthe et nous recevrons prochainement le président de la région Hauts-de-France, M. Xavier Bertrand, ainsi que le maire de Dunkerque et d'autres maires du territoire. Aujourd'hui, nous donnons donc la parole aux représentants des départements afin de leur permettre d'exposer les actions menées à leur échelon de compétences en lien avec notre sujet.

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

(Mme Mireille Hingrez-Céréda et Mme Marie Tonnerre-Desmet prêtent serment.)

Mme Marie Tonnerre-Desmet, vice-présidente du conseil départemental du Nord. En ma qualité de vice-présidente chargée de l'enfance, la famille et la jeunesse, je souhaite tout d'abord vous présenter le département du Nord. Sur notre territoire, 23 295 enfants font l'objet de mesures de protection, et parmi eux, 11 194 sont accueillis. Nous accompagnons 1 572 mineurs non accompagnés (MNA). Le budget qui leur est dédié, de 23 millions d'euros en 2024, passera à 36 millions en 2026, soit une augmentation de 50 %. Je me concentrerai plus particulièrement sur le littoral, qui est au cœur de nos débats. En 2025, 635 personnes en provenance du littoral ont été mises à l'abri et parmi elles, 570 ont quitté le dispositif avant même l'évaluation de leur minorité. 26 ont été reconnues mineures et parmi elles, seules 5 ont accepté d'intégrer les dispositifs de protection de l'enfance et de bénéficier d'un accompagnement pérenne. Les autres ont fugué pour tenter la traversée.

Depuis 2003, la gestion de la frontière franco-britannique repose sur le principe selon lequel les contrôles britanniques s'exercent sur le territoire français, particulièrement dans le Calaisais et le Dunkerquois. Ce choix a profondément structuré l'organisation de cette frontière et ses conséquences humaines. Il a notamment contribué à concentrer, voire à fixer durablement sur notre littoral, des flux migratoires importants, parmi lesquels figurent des MNA, souvent très jeunes et exposés à des parcours d'exil marqués par les conflits, les violences physiques et psychiques, ainsi que par des ruptures. Ces enfants, qui relèvent pourtant pleinement du droit commun de la protection de l'enfance, se trouvent maintenus dans des situations de grande vulnérabilité, dans des conditions de vie indignes et instables : campements informels, accès insuffisant à l'eau, à l'hygiène, à l'alimentation et aux soins, déplacements constants et démantèlements réguliers des camps. Toutes ces conséquences sont incompatibles avec les exigences de protection auxquelles nous sommes collectivement tenus.

Au-delà de ce constat, ces accords révèlent une tension structurelle entre une logique de contrôle des frontières et l'impératif de protection de l'intérêt supérieur de l'enfant. Les dispositifs mis en place localement, notamment en matière de mise à l'abri, portés largement

par le département, témoignent d'un engagement réel des acteurs publics. Toutefois, leur efficacité se heurte à des réalités de terrain particulièrement contraignantes, puisqu'une grande majorité des jeunes accueillis quittent rapidement ces dispositifs. En 2025, sur plusieurs centaines de mineurs mis à l'abri issus du littoral, seule une très faible proportion a ainsi intégré un parcours de protection durable. Cela ne traduit pas un refus de protection, mais l'effet combiné de plusieurs facteurs : la pression exercée par les réseaux de passeurs, la volonté de rejoindre le Royaume-Uni et la forte instabilité du contexte migratoire local.

S'agissant des avancées, la décision du tribunal administratif de Lille, confirmée par le Conseil d'État, a permis de renforcer l'accès à certains besoins essentiels comme l'eau, l'hygiène, la santé, la collecte des déchets et la mise en place de maraudes « d'aller vers ». Cette décision a été mise en œuvre dans un cadre partenarial associant l'État, les collectivités et les associations présentes sur le terrain. Elle a permis d'améliorer concrètement la présence auprès des personnes les plus vulnérables et de renforcer la coordination entre les acteurs. Je salue également le travail des équipes mobilisées, qui agissent dans des conditions difficiles et avec un engagement constant.

Il serait toutefois illusoire de considérer que ces améliorations opérationnelles suffisent à elles seules à répondre à la situation. Nous faisons face à une réalité structurelle qui interroge directement l'organisation actuelle des frontières et ses effets sur les personnes les plus vulnérables, en particulier les enfants. Le département du Nord n'est pas une autorité compétente en matière migratoire, il est une autorité compétente en matière de protection de l'enfance, et il assume pleinement ses responsabilités mais celles-ci doivent aussi être pensées dans un cadre européen et bilatéral adapté aux réalités du terrain, en priorisant l'intérêt de ces enfants. L'enjeu réel est de garantir que les politiques publiques mises en œuvre à nos frontières ne conduisent pas, même indirectement, à maintenir des enfants en danger. La protection de l'enfance ne peut devenir une variable d'ajustement d'une politique migratoire internationale.

Mme Mireille Hingrez-Céréda, vice-présidente du conseil départemental du Pas-de-Calais. Je rejoins totalement les propos qui viennent d'être tenus par ma collègue du département du Nord. Nous rencontrons bien évidemment exactement les mêmes difficultés, notamment dans l'appréhension de ces jeunes mineurs présents sur notre territoire. Pour information, en 2025, 1 698 mineurs ont sollicité une mise à l'abri et ont été pris en charge. Cela représente, pour le département, une organisation que nous devons concevoir et presque imaginer pour mettre ces enfants à l'abri. Concrètement, le département du Pas-de-Calais a décidé de financer des maraudes, menées par des professionnels de France Terre d'asile, qui nous permettent de parcourir les zones où se regroupent les mineurs afin de leur expliquer ce qu'est la mise à l'abri et de les y orienter s'ils le souhaitent, puisque tout repose sur leur volontariat. Il faut savoir que, derrière leur arrivée dans notre département, se profile l'eldorado britannique, il faut donc aussi leur expliquer les possibilités qui s'offrent à eux sur notre territoire.

Notre priorité est que ces jeunes isolés soient protégés et, avant tout, qu'ils ne perdent pas la vie dans la Manche. Nous les sensibilisons aux dangers de la traversée et cherchons également à les soustraire à l'emprise des réseaux de passeurs, très présents sur le littoral. Cette situation a des répercussions concrètes sur la vie du département puisque, dans certaines zones protégées notamment, nos équipes sont confrontées à la détresse de ces jeunes déterminés à partir sans y avoir été préparées, ni être formées à leur prise en charge. Le contexte est d'autant plus difficile que les passeurs adoptent parfois des comportements agressifs à l'égard de nos agents.

S'agissant plus spécifiquement des mineurs, notre action s'articule autour de deux volets. Le premier est humanitaire et leur offre, sur une période de cinq jours, la possibilité de se reposer, de se restaurer et de se laver. Le second concerne l'évaluation de la minorité et de

l'isolement, pour ceux qui se déclarent mineurs et souhaitent s'inscrire dans une démarche de stabilisation. Dans ce cadre, le département a noué des partenariats étroits avec les associations caritatives intervenant sur la Côte d'Opale, afin d'assurer une complémentarité des actions.

Je souhaite également souligner l'engagement des autres services mobilisés à nos côtés, en particulier le service départemental d'incendie et de secours (Sdis), qui intervient quotidiennement sur le littoral et joue un rôle central dans l'accompagnement de ces jeunes. Cette mobilisation représente un coût d'environ 1 million d'euros supplémentaires par an, ce qui n'est pas négligeable, dans la mesure où une part importante de ses interventions est désormais consacrée à cette mission.

Pour terminer, je m'associe à ma collègue du département du Nord s'agissant de l'impact financier de la prise en charge de ces mineurs, qui est significatif pour les collectivités. Pour le seul département, le coût s'élevait ainsi à 27 millions d'euros en 2025.

M. le président Sébastien Huyghe. Rencontrez-vous des difficultés particulières sur l'évaluation de l'âge ou l'orientation des jeunes dans le dispositif de protection de l'enfance ? Vous avez en effet l'interdiction de mélanger les mineurs avec des majeurs, mais la minorité est souvent déterminée dans un premier temps par la seule déclaration du jeune. Par ailleurs, quelles évolutions constatez-vous depuis ces dernières années sur les dispositifs départementaux d'accueil et d'accompagnement ?

On parle beaucoup des mineurs et de l'aide sociale à l'enfance (ASE) mais cette situation découlant des accords du Touquet a-t-elle un impact sur d'autres services du département ?

Enfin, vous avez évoqué les coûts importants supportés par vos départements respectifs. Dans quelle mesure des compensations sont-elles versées par l'État pour participer à cette charge supplémentaire ?

Mme Marie Tonnerre-Desmet. Je suis, pour information, accompagnée de M. Arnaud Buchon, directeur général adjoint en charge de l'enfance, de la famille, de la jeunesse et de la santé, ainsi que de Mme Camille Noutehou, directrice adjointe et spécialiste des MNA, qui pourront éventuellement compléter mes réponses.

L'évaluation de l'âge se fait après la mise à l'abri, qui est inconditionnelle : la mise à l'abri d'un jeune qui se présente en se déclarant mineur, étranger et seul est en effet systématique. Nous avons fait le choix d'organiser cet accueil en métropole lilloise, à distance du littoral, afin de tenter de soustraire ces jeunes à l'influence des réseaux de passeurs, très présents dans les campements. Ce dispositif fonctionne en continu, 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24, grâce à une astreinte permanente. Les jeunes sur le littoral sont souvent âgés de 10 à 15 ans, et leur minorité apparaît alors évidente, conduisant fréquemment les juges à prononcer directement des ordonnances de placement provisoire (OPP). La mise à l'abri permet également d'établir un premier bilan de santé, aussi bien psychique que physique. L'évaluation est ensuite confiée à une association partenaire, dans un cadre bienveillant et professionnel. Dans le département du Nord, en cas d'incertitude sur l'âge, nous privilégions la reconnaissance de la minorité afin de garantir la prise en charge. La difficulté principale ne réside donc pas dans l'évaluation elle-même, mais dans la capacité à maintenir les jeunes dans le dispositif, car peu acceptent d'y rester. Lorsqu'ils se présentent, ils sont souvent accompagnés de personnes plus âgées, parfois liées aux réseaux de passeurs et, après une nuit de repos, ils repartent généralement avec l'adulte qui les a accompagnés.

S'agissant de l'évolution, la période post-covid a été marquée par une forte hausse des arrivées, avec un pic à l'été 2023, une dynamique qui s'est prolongée près d'un an et a fortement sollicité nos services. Aujourd'hui, la situation est différente et les jeunes du littoral

acceptent rarement la prise en charge malgré les efforts des services, des maraudes et des associations pour les informer sur le droit d’asile et les dispositifs de protection. L’influence des réseaux de passeurs demeure déterminante et, même si les maraudes conduites avec les services de l’État permettent d’aller au plus près de ces jeunes, les résultats restent limités et les chiffres de l’accueil n’augmentent pas de manière significative.

Quant à l’impact sur d’autres services que l’ASE, la protection maternelle et infantile (PMI) intervient pour les femmes enceintes ou accompagnées de très jeunes enfants, que les associations ou les maraudes orientent vers les structures de suivi. Le Sdis est également fortement mobilisé mais le Nord ne bénéficie pas des financements prévus dans le cadre des accords du Touquet, malgré une sollicitation importante sur le littoral et en mer. Enfin, les services sociaux assurent le suivi des jeunes après leur majorité, dans le cadre du droit commun.

Sur le plan financier, la mise à l’abri est prise en charge par l’État pour une durée maximale de 14 jours, à hauteur de 90 euros par jour. En revanche, aucune compensation spécifique n’est prévue pour l’action du département sur le littoral.

Mme Mireille Hingrez-Céréda. Nous faisons face aux mêmes réalités et assurons des prises en charge similaires. S’agissant des financements Sandhurst, ils nous sont systématiquement refusés, notamment pour le Sdis, au motif que ses interventions relèvent du secours et non de la sécurité, ce qui constitue une difficulté. Sur les compensations, la situation est du même ordre puisqu’en 2025, le remboursement versé par l’Agence de services et de paiement (ASP) pour les jeunes mis à l’abri s’est élevé à 1 602 000 euros, auquel s’ajoute, pour 2024, un remboursement de 534 000 euros au titre du différentiel d’effectifs, des montants à rapporter au coût global de la prise en charge.

Au-delà de ces aspects financiers, les conséquences se font sentir sur des services qui ne sont pas directement dédiés à la prise en charge des MNA, mais dont le fonctionnement se trouve affecté. Le littoral du Pas-de-Calais, comme celui du Nord, comprend de vastes espaces naturels protégés où des campements s’installent régulièrement, entraînant des dégradations. Les jeunes cherchent à s’abriter et à se réchauffer, ce qui conduit à l’allumage de feux dans ces zones sensibles. Cette réalité quotidienne est à la fois difficile et humainement éprouvante, d’autant que nous devons, dans le même temps, assurer l’entretien de ces sites afin de préserver les labels qui leur sont attachés, conformément aux exigences de l’État. Il en résulte une tension permanente entre la nécessité de l’accompagnement humain et les contraintes matérielles auxquelles nous sommes confrontés.

Enfin, en matière d’évaluation de la minorité, les décisions relèvent du parquet et même si l’évaluation est réalisée avec l’appui de France Terre d’Asile, nous ne sommes pas les seuls à en déterminer l’issue.

M. le président Sébastien Huyghe. Je comprends de vos propos qu’il n’existe aucune compensation ou subvention particulière de l’État accordée aux départements du Pas-de-Calais et du Nord qui soit liée à la spécificité de cette frontière franco-britannique.

Mme Mireille Hingrez-Céréda. En effet.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pourriez-vous nous indiquer combien de MNA ont été mis à l’abri dans chacun de vos deux départements en 2025, combien ont formulé une demande de protection auprès du département et combien l’ont effectivement obtenue ? De combien de places disposez-vous, dans chaque département, pour les dispositifs d’accueil provisoire d’urgence ? Les bilans de santé sont-ils systématiquement pratiqués pour chacun des jeunes accueillis dans ce cadre ? Vos départements ont-ils déjà opposé des refus de mise

à l'abri, et pour quelles raisons ? Quelle est la proportion de filles parmi les jeunes qui demandent une mise à l'abri ou une protection ? Enfin, avez-vous déjà reçu des signalements de MNA victimes de traite, et quels dispositifs sont mis en place dans vos départements pour accompagner ces jeunes lorsqu'un tel signalement intervient ?

(Mme Camille Noutehou prête serment).

Mme Camille Noutehou directrice adjointe de la direction enfance, famille et jeunesse du département du Nord. Les jeunes issus du littoral représentent environ 30 % des mises à l'abri, mais une part très faible des mineurs finalement pris en charge par le département ; en 2025, nous avons mis à l'abri 1 970 personnes se déclarant MNA, dont 635 seulement venaient du littoral.

À l'exception de très courtes périodes de saturation, que nous avons immédiatement régulées en ouvrant des sites temporaires, l'ensemble des personnes se présentant comme mineures sont mises à l'abri 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Elles arrivent principalement de Lille, par l'intermédiaire des commissariats, ou du littoral, par le biais de la maraude en journée ou des commissariats le soir. Pour tous ces mineurs, une évaluation des besoins de santé est réalisée et un temps de répit d'au moins 24 heures est accordé avant l'évaluation, en fonction de leur vulnérabilité.

Les mineurs issus du littoral ne vont quasiment jamais jusqu'à l'évaluation et quittent les dispositifs parfois après un simple repas, une douche ou une nuit. Nous nous organisons néanmoins pour que ces jeunes, même lorsqu'ils restent très peu de temps, puissent recevoir dans leur langue une information sur leurs droits en matière de protection de l'enfance, d'asile ou de séjour.

S'agissant des filles et des victimes de traite, très peu viennent du littoral. Nous avons déjà tenté de faire intervenir, grâce à nos liens avec les associations présentes sur place, des associations spécialisées dans la traite des êtres humains mais les délais d'intervention se sont révélés trop longs pour extraire ces jeunes filles à temps. Les passeurs avaient déjà repris la main sur elles et nous les avons perdues, en dépit d'une mobilisation de ces associations dans des délais pourtant plus rapides qu'à l'accoutumée.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai parlé des filles puis des victimes de traite, mais nous sommes bien d'accord que les garçons peuvent également être victimes de traite ?

Mme Camille Noutehou. Bien sûr, mais les seules sollicitations que nous avons reçues sur des situations de traite concernaient des jeunes filles. En théorie, tout mineur peut bénéficier d'une prise en charge mais, dans les faits, les délais sont extrêmement contraints. Il faut avoir à l'esprit que nous ne parvenons à maintenir ces enfants dans nos dispositifs que sur des durées très limitées, entre 3 et 48 heures au maximum.

Mme Mireille Hingrez-Céréda. En 2025, le nombre de jeunes mineurs hébergés s'élevait à 2 577. Nous avions 495 jeunes en établissement et également 537 jeunes mineurs. En ce qui concerne le nombre de places pour la mise à l'abri, nous disposons d'une centaine de places sur le département. Sur les 495 jeunes en établissement, nous avons vu une arrivée de 225 jeunes, ce qui montre une fluctuation selon les années.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Combien de mineurs ont été mis à l'abri sur l'année ? Combien viennent du littoral, et combien participent à l'évaluation ?

Mme Mireille Hingrez-Céréda. Je ne dispose pas du détail sur la provenance des jeunes, mais nous vous fournirons tous ces chiffres par écrit pour compléter mon propos.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous sommes effectivement intéressés par ces éléments chiffrés. J'avais, pour ma part, abordé ces questions dans le cadre d'une mission d'information consacrée à l'accompagnement des départements frontaliers confrontés au passage de MNA, et je considère qu'un renforcement de l'appui de l'État en matière de protection de l'enfance demeure nécessaire.

Les données présentées pour le département du Nord montrent que le nombre de mineurs mis à l'abri ne reflète pas entièrement les flux observés sur le territoire, dans la mesure où une partie des jeunes accueillis ne semble pas engagée dans un projet de passage. Il serait donc utile de disposer de données équivalentes pour le Pas-de-Calais, afin d'identifier d'éventuelles différences et de réfléchir à des dispositifs susceptibles d'apporter davantage d'équilibre entre les départements.

Par ailleurs, pouvez-vous préciser si, à ce jour, certains MNA faisant l'objet d'une ordonnance de placement provisoire sont en attente d'une solution pérenne ?

Mme Camille Noutehou. Le délai d'accès à une solution pérenne est aujourd'hui de l'ordre d'une à deux semaines. Durant cette période, les jeunes sont maintenus sur le site de mise à l'abri, ce qui permet d'apprécier plus finement leur niveau d'autonomie et leurs vulnérabilités spécifiques, au-delà de la seule évaluation de la minorité. Cette phase d'observation oriente ensuite leur affectation vers des dispositifs collectifs ou vers des solutions de semi-autonomie. Ce fonctionnement repose sur le choix de disposer d'un nombre de places en mise à l'abri suffisant pour permettre ce temps d'évaluation complémentaire et proposer, à l'issue de celui-ci, une orientation adaptée aux besoins identifiés.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. L'association Ecpat France nous a indiqué avoir identifié 20 mineurs en situation probable de traite sur le Calaisis entre 2023 et 2024. Cela a-t-il fait l'objet de signalements auprès de vos services et, dans ce cas, comment traitez-vous ces signalements ? Ma deuxième question concerne les instructions que vous donnez, par exemple, aux forces de l'ordre, de sécurité ou de sauvetage, pour permettre d'identifier et de protéger les MNA lors des opérations de démantèlement. Y a-t-il une démarche d'« aller-vers » dans ces moments-là ? Comment vous assurez-vous, en tant que département, de la protection des enfants qui pourraient être présents lors de ces opérations de sécurité ?

Mme Mireille Hingrez-Céréda. Je suis accompagnée de M. Christophe Caillier, conseiller du président Jean-Claude Leroy, qui pourra apporter une réponse.

(M. Christophe Caillier prête serment).

M. Christophe Caillier, conseiller du président du conseil départemental du Pas de-Calais. S'agissant des signalements concernant des jeunes, filles ou garçons, susceptibles d'être mis en danger, nous ne disposons pas de données chiffrées précises, mais nous nous engageons à vous les transmettre.

En ce qui concerne les démantèlements des campements, le département n'adopte pas de démarche active à l'égard des forces de l'ordre et n'accompagne pas ces opérations. En revanche, une coordination étroite est assurée entre les services de la préfecture, ceux du département et les opérateurs mobilisés, afin que chaque intervention donne lieu à une prise en charge spécifique des mineurs, en particulier des plus jeunes. L'objectif est de permettre la mise à l'abri des familles dans des conditions adaptées.

Mme Marie Tonnerre-Desmet. Nous ne sommes pas informés de l'action des forces de l'ordre en amont des démantèlements, sauf lorsqu'il s'agit de très grosses opérations.

Mme Camille Noutehou. Il me paraît essentiel que le département, en tant qu'autorité chargée de la protection de l'enfance, conserve une forme de neutralité. Pour avoir assisté, de manière fortuite, à une opération de démantèlement, j'ai pu constater qu'il s'agit d'une intervention de police au cours de laquelle les personnes les plus vulnérables, y compris les mineurs, sont orientées vers des bus afin d'être extraites de la zone. Dans ce contexte, la présence des services de protection de l'enfance me semblerait difficilement conciliable avec l'exigence de neutralité qui doit être la nôtre. Si, dans la perception des réseaux de passeurs comme des campements, il deviendrait plus difficile de délivrer une information crédible et rassurante sur l'accès à nos dispositifs. Aujourd'hui, nous ne sommes plus informés de ces opérations, qui relèvent davantage d'une logique d'éparpillement que de démantèlement au sens strict, dans la mesure où l'État cherche à éviter la reconstitution de points de fixation. Même auparavant, nous n'étions que rarement prévenus, et il me semble que la protection de l'enfance n'a pas vocation à intervenir dans un environnement entouré de moyens de maintien de l'ordre.

S'agissant de la lutte contre la traite, nous travaillons avec Ecpat au sein du service d'évaluation. En lien étroit avec les associations présentes sur le littoral, notamment la Croix-Rouge, nous avons mis en place un dispositif de signalement direct : les équipes disposent de nos coordonnées personnelles et peuvent nous joindre à tout moment. Lorsqu'un enfant est repéré en situation de grande vulnérabilité, de danger ou de traite, nous nous efforçons d'organiser son extraction dans les meilleurs délais, même si les résultats obtenus à ce stade demeurent limités.

M. Marc de Fleurian (RN). Quelle est la position de vos exécutifs sur l'éventuelle nationalisation de l'ASE ? C'est un sujet qui dépasse celui de notre commission d'enquête, mais qui permettrait, d'un point de vue financier, de soulager les départements de cette charge. Ma deuxième question porte sur l'âge médian des enfants dont vous avez la charge dans le cadre de la crise migratoire.

Mme Marie Tonnerre-Desmet. Le département du Nord n'est absolument pas favorable à la nationalisation de la protection de l'enfance. Sa taille et la diversité de ses territoires imposent des réponses différenciées, puisque les problématiques du Dunkerquois ne sont pas celles de l'Avesnois, du Cambrésis ou du Douaisis. La proximité demeure, à ce titre, un levier indispensable pour ajuster les dispositifs aux besoins.

La question du financement est toutefois centrale, dans la mesure où le nombre d'enfants à protéger augmente et les marges budgétaires se resserrent, ce qui complique la mise en œuvre de ces politiques. Un soutien accru de l'État serait donc déterminant, notamment pour renforcer les actions de prévention, auxquelles nous consacrons déjà des moyens importants. Le coût de la prise en charge est aujourd'hui tel qu'il ne peut se faire au détriment de cette prévention, alors même qu'elle conditionne l'efficacité globale du dispositif.

À titre personnel, y compris dans mes fonctions de maire d'une commune de 10 000 habitants qui ne connaît pas de difficultés majeures, j'ai fait le choix de recruter une chargée de mission dédiée à la parentalité. Cet accompagnement apparaît nécessaire, car de nombreuses familles, quels que soient leur milieu social ou leur niveau d'éducation, peuvent se trouver en difficulté et ont besoin d'un appui.

Mme Camille Noutehou. S'agissant de l'âge médian, les caractéristiques diffèrent sensiblement entre les MNA pris en charge de manière générale dans le département du Nord et ceux issus du littoral. Il ne s'agit ni des mêmes nationalités ni des mêmes profils d'âge. Les jeunes qui s'inscrivent dans les dispositifs de protection de l'enfance présentent un âge médian d'environ 16 ans et demi quand, sur le littoral, nous sommes confrontés à des enfants plus jeunes, voire très jeunes, situation que nous ne rencontrons pas parmi ceux qui intègrent nos dispositifs.

La répartition par sexe diffère également. Même si l'on observe, parmi l'ensemble des MNA, la présence de quelques jeunes filles, avec une augmentation récente des demandes de prise en charge, la population du littoral demeure, pour sa part, presque exclusivement masculine. Cette situation peut interroger, car elle suggère que les jeunes filles restent difficilement accessibles.

Mme Mireille Hingrez-Céréda. S'agissant de la nationalisation de l'ASE, je considère également qu'elle doit demeurer une compétence des départements. La difficulté ne tient pas à la qualité de la prise en charge, les départements assurant pleinement leur mission, mais bien à la question du financement. La proximité constitue un atout déterminant car plus l'action est ancrée dans les territoires, plus elle est ajustée, pertinente et fine, portée par des équipes fortement engagées. Dans ces conditions, une nationalisation ne me paraît pas de nature à apporter des réponses plus efficaces.

En ce qui concerne l'âge médian, les constats sont similaires. Nous nous situons globalement dans une tranche de 15 à 16 ans, avec des mineurs plus jeunes sur le littoral et une proportion de garçons supérieure à celle des filles parmi les jeunes pris en charge.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La fin des dispositifs de regroupement familial vers le Royaume-Uni, ainsi que les évolutions liées au Brexit, ont-elles eu des effets sur les demandes formulées par les jeunes présents en France ? Constatez-vous des évolutions directes dans les modalités de prise en charge au sein du département ?

Mme Camille Noutehou. En pratique, les demandes de réunification familiale étaient effectuées à l'initiative des services du département, et concernaient principalement de très jeunes enfants, plutôt que des démarches portées par les intéressés eux-mêmes. Ces derniers n'avaient pas nécessairement conscience des dangers de la traversée au point de solliciter ce type de procédure. Les quelques tentatives engagées avec l'association Safe Passage se sont heurtées à des délais particulièrement longs. Malgré un maintien dans le dispositif parfois prolongé de plusieurs semaines, les enfants finissaient par renoncer à cette voie et tentaient la traversée par d'autres moyens. Aujourd'hui, les réunifications sont devenues très rares, mais le dispositif présentait déjà des limites importantes auparavant. Les délais nécessaires, entre un an et deux ans, ainsi que les demandes récurrentes de pièces complémentaires, en limitaient fortement l'efficacité. La complexité était d'autant plus grande lorsqu'il s'agissait de membres de la famille élargie. En définitive, ce mécanisme apparaissait déjà peu opérant il y a quelques années.

Mme Stella Dupont (NI). Ma première question porte sur les relations et les coopérations entre vos deux départements, compte tenu du contexte migratoire similaire auquel vous êtes confrontés.

La deuxième concerne vos liens avec le secteur associatif, non pas avec les associations opératrices du département, mais avec celles qui interviennent auprès des personnes exilées. Avec quelles structures travaillez-vous concrètement ?

Ma troisième question s'adresse au département du Nord. J'ai pris connaissance d'un article évoquant la collecte des téléphones des jeunes migrants confiés à l'ASE. Pouvez-vous préciser la réalité de cette pratique et les raisons qui la motivent ?

Mme Camille Noutehou. La coopération entre les départements s'inscrit principalement dans un cadre opérationnel, entre responsables de pôles dédiés aux MNA, et repose avant tout sur des échanges d'expérience. Elle demeure en revanche limitée en matière de suivi individuel, en raison des mobilités entre les territoires et du fait que certains jeunes changent d'identité, ce qui rend leur identification difficile. Il peut arriver que nous prenions contact avec l'autre département lorsqu'un enfant est repéré, mais ces situations restent marginales.

Les relations avec les associations présentes sur le littoral sont, quant à elles, étroites et régulières. Nous travaillons notamment avec la Croix-Rouge, Utopia 56, Safe Passage et le Refugee Women's Centre, en particulier pour la prise en charge des femmes enceintes. Ces partenariats sont essentiels, car ces associations interviennent dans des zones auxquelles nos équipes de maraude n'ont pas accès, celles-ci étant tenues de suivre des itinéraires sécurisés. Elles jouent également un rôle important en orientant vers nous des jeunes en dehors des horaires de maraude.

S'agissant de la question des téléphones portables, la démarche visait initialement à protéger les plus jeunes car nous avons été confrontés à des situations où des enfants recevaient des appels fréquents les incitant à rejoindre une tentative de passage. Certains étaient par ailleurs accompagnés d'adultes se présentant comme mineurs non accompagnés, mais dont le comportement laissait supposer une implication dans des réseaux de passeurs. Dans ce contexte, et par analogie avec des situations de mise en danger avérées, nous avons en effet pu, dans certains cas, retirer les téléphones, notamment lorsque des mesures judiciaires limitaient les contacts, afin de prévenir un départ immédiat vers une traversée à risque. Cette mesure temporaire visait à sécuriser les jeunes, le temps d'obtenir une ordonnance de placement provisoire, et de les orienter vers des dispositifs plus adaptés. Elle n'a toutefois pas permis d'empêcher les départs et, aujourd'hui, elle n'est plus mise en œuvre, sauf dans des situations très spécifiques où un adulte est clairement identifié comme passeur.

Mme Mireille Hingrez-Céréda. Les relations avec les associations mobilisées s'inscrivent dans un cadre comparable à celui du département du Nord. À ces acteurs s'ajoutent des associations de riverains, constituées face à des situations particulièrement sensibles, notamment la nuit, et qui interviennent parfois en premier recours au petit matin. Je souhaite d'ailleurs saluer l'engagement de ces habitants, qui se mobilisent quotidiennement.

S'agissant des échanges avec le département du Nord, ils s'opèrent essentiellement entre services, lorsque des situations présentent des points de convergence. Il peut arriver, par exemple, qu'un jeune ayant tenté une traversée depuis le Pas-de-Calais échoue sur le littoral du Nord et, lorsqu'il est identifié, un travail conjoint peut être engagé. Toutefois, une part importante des situations échappe à ce suivi.

Enfin, pour ce qui concerne les regroupements familiaux, quelques données peuvent être apportées pour le Pas-de-Calais. En 2020, 22 jeunes ont obtenu un accord, pour trois refus. En 2021, ce chiffre tombe à trois accords pour deux refus. En 2022, deux accords ont été accordés, pour trois refus. En 2023, deux accords ont été enregistrés. Ces éléments montrent que ce dispositif n'a pas constitué un levier significatif.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous pourrez nous envoyer une contribution écrite, notamment les chiffres que vous avez évoqués, et y ajouter tout élément que vous n'auriez pas eu l'occasion d'exprimer et qui pourrait nous intéresser dans le cadre de notre commission d'enquête.

*

* *

29. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Maurice Georges, président du directoire de Dunkerque Port, de M. Laurent Devulder, directeur général de Port Boulogne Calais et de M. Didier Cazelles, directeur général délégué d'Eurotunnel (27 avril 2026)

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

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

(M. Maurice Georges, M. Laurent Devulder et M. Didier Cazelles prêtent serment).

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

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

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

En termes de gestion, une très grande partie du domaine portuaire, qui inclut son domaine privé de plus de 700 hectares, n'est pas soumise à cette réglementation européenne. Elle est donc soit ouverte, s'il s'agit d'infrastructures routières reliant les villes, soit constituée

d'implantations logistiques et industrielles particulières, qui sont alors protégées par les exploitants de ces installations. Il peut aussi s'agir de zones non encore aménagées, de futures zones d'aménagement ou de zones naturelles. Celles-ci sont potentiellement libres d'accès, et c'est sur ces zones que nous pouvons retrouver des campements précaires.

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

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

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

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

du réseau, et dans un contexte où certains opérateurs ferroviaires ont exercé leur droit de retrait en raison de conditions jugées difficiles, un renforcement significatif des dispositifs de protection a été engagé. Dans un premier temps, des grillages ont été installés, complétés ensuite par la construction d'un mur le long de la voie ferrée. Des fragilités subsistent néanmoins, notamment au niveau des passages à niveau. L'objectif premier de ces mesures demeure la sécurité, en particulier celle des personnes réfugiées.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Le système d'exploitation du tunnel se caractérise par une organisation propre : il s'agit d'un point de passage exclusivement destiné aux véhicules, reposant sur un système

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

M. Didier Cazelles. Sur la part des investissements et des dépenses consacrées à la détection des migrants, un détail par année et par nature vous sera transmis. Je peux d'ores et déjà indiquer que, depuis 2014, les financements issus des fonds Sandhurst représentent un

montant cumulé de 81,6 millions d'euros jusqu'en 2025. Cette enveloppe se répartit entre 59 millions d'euros consacrés aux équipes cynophiles et 22 millions d'euros affectés aux installations.

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

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

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

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

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

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

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

S'agissant plus spécifiquement du port de Dunkerque, la décision d'un débroussaillage de 212 hectares aurait été prise. Pouvez-vous préciser les modalités de

financement de cette opération et indiquer si une évaluation de ses impacts environnementaux a été réalisée ?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nous travaillons par ailleurs sur des modélisations afin d'anticiper au mieux et de prévoir des plans alternatifs en fonction des situations. Nous investissons également dans des outils informatiques pour établir des prévisions de flux aussi précises que possible. En réalité, le cœur du problème n'est pas tant la taille de notre infrastructure, qui est bien dimensionnée, mais la disponibilité des effectifs de contrôle. La question est de savoir si nous aurons suffisamment de personnel pour faire fonctionner l'ensemble de nos installations à pleine capacité.

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

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

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

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

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

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

*

* *

30. Audition, à huis clos, de Mme Hélène Tréheux-Duchêne, ambassadrice de France au Royaume-Uni (29 avril 2026)

Non publié.

*

* *

31. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Cécile Gressier, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Boulogne-sur-Mer, et Mme Charlotte Huet, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Dunkerque (29 avril 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mesdames les procureures, je vous souhaite la bienvenue et je vous remercie de vous être rendues disponibles pour ce temps d'échange.

Je tiens à préciser d'emblée que cette audition se déroule dans le respect du principe de séparation des pouvoirs, notamment entre l'autorité judiciaire et les autres pouvoirs, principe rappelé par l'article 6 de l'ordonnance de 1958 qui régit le fonctionnement des commissions d'enquête. Nous n'avons pas à connaître des affaires judiciaires en cours et nous n'entendons pas nous immiscer dans le fonctionnement de la justice. Pour autant, il nous a semblé utile que vous puissiez exposer devant nous les grands aspects de la politique pénale mise en œuvre dans le ressort de vos juridictions pour ce qui a trait à la situation des personnes migrantes présentes sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord.

Je me dois de vous préciser que cette audition est ouverte à la presse et qu'elle est retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale.

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

(Mme Cécile Gressier et Mme Charlotte Huet prêtent serment.)

Mme Cécile Gressier, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Boulogne-sur-Mer. Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs les députés, nous vous remercions pour cette invitation qui nous permet aujourd'hui de mettre en lumière et de rendre compte de l'action de l'autorité judiciaire sur ce sujet, sur lequel s'investissent de très nombreux autres acteurs publics.

Nous avons préparé cette audition ensemble, en tenant compte des questions que vous avez bien voulu nous adresser en amont et des points d'intérêt qui semblent être les vôtres. Nous vous proposons donc de faire un propos introductif à deux voix.

Mme Charlotte Huet, procureure de la République près le tribunal judiciaire de Dunkerque. Monsieur le président, madame la rapporteure, mesdames et messieurs, nous vous remercions de cette invitation. Nous souscrivons tout à fait à ce que vous avez dit sur la séparation des pouvoirs, mais il nous semble très intéressant que vous puissiez également entendre ce que nous pouvons vous dire de l'activité quotidienne que ces trafics de migrants génèrent sur nos parquets et nos ressorts.

La place de l'autorité judiciaire est évidemment singulière. Vous avez entendu de nombreux acteurs publics très investis sur ce sujet. L'autorité judiciaire intervient sur un segment tout à fait particulier, puisque Mme la procureure et moi-même n'intervenons que lorsqu'une infraction pénale est commise. C'est un préalable qui paraît simple, mais qui définit et circonscrit véritablement notre action. Cela signifie que tout ce qui a trait à la gestion des étrangers en situation irrégulière est hors de notre champ, puisque leur situation ne constitue pas une infraction pénale. C'est bien la commission d'une ou plusieurs infractions pénales qui déclenche notre action et définit notre périmètre d'intervention.

La direction de la police judiciaire relève, quant à elle, de notre champ de compétences de façon exclusive. L'articulation est très simple : nous, procureurs de la République, dirigeons la police judiciaire. Dès que des enquêtes sont menées, par exemple sur les trafics de migrants ou sur d'autres infractions que j'évoquerai, c'est le procureur de la République qui dirige l'enquête, qui ordonne concrètement tel ou tel acte et qui vérifie la proportionnalité des investigations. C'est là encore, nous le pensons, ce qui singularise notre rôle, puisque nous agissons en application du code de procédure pénale, et notamment de son article 39-3. Cet article dispose très clairement qu'il appartient au procureur de déterminer les actes d'enquête nécessaires, mais également d'exercer un contrôle sur la proportionnalité et la légalité des moyens employés, de vérifier la qualité de la procédure et de s'assurer qu'elle est menée à charge et à décharge. Concrètement, lorsqu'il est avisé d'une garde à vue, il appartient au procureur de vérifier les conditions du contrôle pour s'assurer de la validité du début de la procédure. Il doit également veiller au respect des droits de la personne, comme l'accès à un interprète ou à un avocat. Une fois tous ces enjeux sécurisés, le rôle de l'autorité judiciaire est bien sûr de peser les éléments à charge et à décharge, puis de prendre des décisions de poursuite.

J'en terminerai sur le rôle de l'autorité judiciaire en abordant les infractions les plus souvent mobilisées et l'adéquation de l'arsenal législatif. Pour ce qui est des trafics de migrants, nous mobilisons principalement l'infraction d'aide à l'entrée et au séjour irréguliers. C'est une infraction générique qui, dans sa forme simple, est punie de cinq ans d'emprisonnement. Nous pouvons y ajouter une circonstance aggravante, comme les conditions indignes causées aux candidats à l'exil, la mise en danger de la vie d'autrui ou la bande organisée. Nous pensons que l'arsenal législatif, du point de vue du droit pénal matériel, est satisfaisant. En effet, nous avons désormais accès à des qualifications criminelles, grâce à un apport de la loi du 26 janvier 2024 pour contrôler l'immigration, améliorer l'intégration. Cette loi nous permet, lorsqu'une aide à l'entrée et au séjour irréguliers en bande organisée est combinée à une autre circonstance aggravante, comme la mise en danger d'autrui, d'accéder à des qualifications punies de quinze ans d'emprisonnement, voire de vingt ans pour les têtes des groupements.

Notre rôle est aussi, évidemment, de traiter tout le droit commun généré par ces trafics de migrants. Les candidats à l'exil peuvent en être les auteurs, mais aussi, bien souvent, les victimes. Il s'agit alors de réflexes de procédure et de poursuite assez communs, notamment en matière de violences volontaires aggravées, de tentatives de meurtre, de meurtres caractérisés ou encore d'infractions sexuelles.

Mme Cécile Gressier. Ce rôle du procureur de la République s'inscrit dans une action coordonnée. Il est important de le préciser pour indiquer que l'action du procureur de la République n'est pas un exercice que l'on pourrait à tort qualifier d'autonome ou d'individuel. La procureure de Boulogne-sur-Mer et la procureure de Dunkerque n'agissent pas, pour reprendre une expression familière, en « électrons libres » dans leur ressort, mais bien en exécution des instructions du garde des sceaux, en application de l'article 39-1 du code de procédure pénale qui rappelle qu'en tenant compte du contexte propre à son ressort, le procureur de la République met en œuvre la politique pénale définie par les instructions générales du ministre de la justice, précisées le cas échéant par le procureur général.

C'est ce que nous faisons quotidiennement, guidées par les circulaires du garde des Sceaux, notamment celle du 16 octobre 2025, qui place au premier rang des priorités de politique pénale la lutte contre la criminalité organisée, dont l'aide au séjour irrégulier fait évidemment partie. Une deuxième circulaire, celle du 28 novembre 2025, est venue rappeler la nécessité d'une politique pénale empreinte de fermeté à l'égard des filières de passeurs. C'est cette politique pénale que les parquets de Boulogne-sur-Mer et de Dunkerque mettent

en œuvre. C'est dans le cadre de ces instructions que nous nous inscrivons, en développant, comme l'énonce cette circulaire, des circuits courts, en privilégiant la comparution immédiate pour juger les affaires simples, et un circuit long, c'est-à-dire des enquêtes préliminaires et des ouvertures d'informations judiciaires pour les affaires complexes et les enquêtes au long cours, notamment les naufrages.

Nous appliquons cette politique pénale en l'adaptant aux spécificités locales de nos ressorts respectifs. Nous avons pleinement conscience que nous sommes face à des candidats à l'exil qui veulent quitter la France, alors que d'autres départements sont confrontés à des candidats qui veulent y entrer. Cela implique une action spécifique des forces de l'ordre et de l'autorité judiciaire dans la conduite des enquêtes.

Nous adaptons également notre réponse pénale et notre direction d'enquête aux pratiques des réseaux de passeurs, qui s'adaptent très rapidement aux entraves développées par les forces de l'ordre. C'est ainsi que nous avons connu des migrants montant au péril de leur vie dans des camions, puis, de manière concomitante, les intrusions dans le tunnel, les *small boats* et, enfin, les *taxi-boats*.

La mise en œuvre de la politique pénale doit être cohérente. Elle est le fruit d'une coordination à plusieurs niveaux. D'abord, une coordination a lieu avec les parquets voisins confrontés aux mêmes problématiques, puisque les réseaux ne s'arrêtent pas aux limites de nos ressorts (Boulogne-sur-Mer, Dunkerque et Saint-Omer). Les problématiques communes sont travaillées de manière concertée, comme les interventions en mer. Ensuite, une coordination a lieu avec la juridiction interrégionale spécialisée (Jirs) de Lille, compétente pour les infractions de grande complexité en matière de criminalité organisée, et avec la juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée (Junalco) et le parquet national anticriminalité organisée (Pnaco), pour les affaires de très grande complexité. Cette action se fait en lien et sous l'autorité du parquet général, qui décline la politique pénale fixée par le garde des sceaux et assure la cohérence de notre action au niveau de la cour d'appel, notamment via des réunions trimestrielles des magistrats référents en matière d'aide à l'entrée et au séjour irréguliers. Nous agissons aussi en coordination avec les magistrats de liaison du Royaume-Uni et de Belgique, qui facilitent nos échanges et nous aident à présenter nos demandes de coopération internationale, ainsi qu'avec la direction des affaires criminelles et des grâces (DACG), qui prépare les instructions, veille à leur application et évalue l'action publique menée par les parquets, notamment via une instance de coordination qui s'est réunie le 29 avril 2025.

Le parquet de Boulogne-sur-Mer est composé de douze magistrats — un magistrat placé compense la vacance d'un poste non pourvu — et d'une équipe de quatre attachés de justice et d'une assistante spécialisée sur l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers, que nous partageons avec les magistrats du siège. Au sein de cette équipe, une magistrate du parquet est spécialement chargée du traitement des enquêtes préliminaires portant sur l'activité des filières de passeurs. Elle bénéficie de l'aide de l'assistante spécialisée contractuelle qui vient la soutenir face à la charge importante que représente ce contentieux.

Les affaires sont traitées pour partie dans le circuit habituel des procédures. Il s'agit d'affaires simples en flagrant délit, comme un contrôle routier où l'on découvre du matériel nautique. Une enquête de flagrance est ouverte, traitée par les magistrats de permanence et orientée vers l'audience. À côté de cela, nous avons un circuit plus long d'enquêtes préliminaires, menées sous l'autorité de la magistrate spécialisée via notre bureau des enquêtes. Ce suivi, facilité par un logiciel spécialisé, permet d'assurer la traçabilité et le suivi régulier d'investigations plus complexes, menées sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois, avec recours à des techniques spéciales d'enquête sous le contrôle du juge des libertés et de la détention. Ces investigations plus longues permettent de remonter les filières et de poursuivre

les réseaux de passeurs. Ce sont des enquêtes complexes et chronophages, tant pour les enquêteurs que pour le parquet, qui visent à établir les responsabilités de chacun dans ces organisations criminelles structurées, où chacun a un rôle : l'acheminement des candidats à l'exil, la fourniture et l'acheminement du matériel nautique ou encore le pilotage des bateaux. Nous sommes face à de la criminalité organisée.

Ces enquêtes complexes représentent, au parquet de Boulogne-sur-Mer, une moyenne de 50 procédures en cours chaque année. Celles-ci portent à 88 % sur les filières utilisant la voie maritime. Pour répondre à votre question sur notre capacité à démanteler ces filières, 42 % de ces enquêtes aboutissent à un renvoi devant le tribunal correctionnel, 26 % à une ouverture d'information judiciaire, et 21 % à un dessaisissement au profit d'une autre juridiction, comme la Jirs. *In fine*, seuls 5 % font l'objet d'un classement sans suite faute d'éléments. Nos poursuites concernent uniquement les passeurs, car leur action s'inscrit dans cette criminalité organisée. Les migrants en sont évidemment les victimes.

La tâche est plus délicate lorsque ces rôles semblent se confondre, notamment avec les personnes interpellées pour avoir barré une embarcation chargée de candidats à l'exil à destination du Royaume-Uni et qui affirment avoir accepté en échange de la gratuité ou d'une réduction du coût de leur traversée. Il convient de relever que ces explications sont régulièrement rencontrées dans nos procédures depuis quelques mois. Cela s'explique, à mon sens, par deux éléments : d'une part, l'adaptation des réseaux de passeurs qui cherchent à limiter leur risque pénal en positionnant dans les missions les plus exposées des individus situés très bas dans la hiérarchie de l'organisation et souvent eux-mêmes en situation migratoire ; d'autre part, l'espoir pour ces personnes d'échapper aux poursuites par cette argumentation.

Le raisonnement que mène l'autorité judiciaire dans une telle situation est celui qu'elle doit toujours mener. Le premier temps de la réflexion est relatif à plusieurs questions. L'infraction a-t-elle été commise ? La personne qui a barré le bateau contre une place a-t-elle, par son action, aidé des candidats à l'exil dans leur projet d'entrée et de séjour irréguliers ? A-t-elle, en prenant la barre, contribué à exposer les occupants à un risque de mort ? Objectivement, la personne qui barre le bateau et tente d'emmener d'autres candidats à l'exil remplit les éléments matériels de cette infraction. Le second temps de la réflexion porte sur la personnalité du prévenu. La juridiction examine la situation personnelle du prévenu pour adapter la peine prononcée. Nous cherchons à savoir si des éléments vérifient la version présentée ou s'il est au contraire établi que nous sommes face à un passeur poursuivant un but lucratif. La peine est donc adaptée à la situation individuelle, comme nous le faisons dans chaque situation de poursuite.

Dans un tel cas, il est fréquent que la défense argue d'un état de nécessité. S'il n'est jamais contesté que nombre de candidats à l'exil ont pu quitter leur pays dans une situation d'état de nécessité, le parquet requiert que cette cause d'irresponsabilité pénale soit écartée, car il est établi, à notre sens, que la situation d'un candidat à l'exil en France, au regard des dispositifs d'accompagnement et de prise en charge existants, ne relève plus de l'état de nécessité qui a pu justifier le départ de son pays d'origine.

Si l'on rapporte le nombre d'affaires liées à l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers au nombre total d'affaires enregistrées au tribunal de Boulogne-sur-Mer, cette part se situe entre 0,8 % et 1 %. En revanche, si l'on observe la part de ce contentieux dans les poursuites, elle augmente à 4,3 %, et, de manière encore plus notable, dans nos comparutions immédiates, elle se situe entre 23 % et 26 % selon les années. Cela signifie qu'au tribunal de Boulogne-sur-Mer, une comparution immédiate sur quatre a trait à ce contentieux. L'analyse de ces chiffres met en lumière que, si ce contentieux est assez résiduel en nombre par rapport à la totalité de l'activité du parquet, il prend une part beaucoup plus importante dans nos poursuites, et spécifiquement

dans nos poursuites rapides. Cela s'explique par la gravité des faits, la nécessité d'une réponse rapide et l'absence de garantie de représentation des personnes poursuivies. Cela implique un engagement fort de tout le tribunal, car ces enquêtes représentent une charge importante pour les enquêteurs et le parquet. Cela implique également un engagement fort des magistrats du siège, qui doivent souvent créer des audiences à la journée pour juger ces dossiers concernant plusieurs prévenus, avec une défense souvent très aguerrie. Nous avons créé dix audiences supplémentaires en 2025 pour être en mesure de juger ces affaires dans des conditions satisfaisantes.

J'aborderai enfin le sujet des naufrages et de l'activité judiciaire menée dans ce cadre. Les drames que les forces de l'ordre cherchent à éviter en empêchant les départs sur ces embarcations surchargées et dénuées d'éléments de sécurité se produisent néanmoins régulièrement. Pour rappel, sur le ressort de Boulogne-sur-Mer, nous avons eu 29 naufrages et 71 victimes en 2024, 15 naufrages et 23 victimes en 2025, et à ce jour en 2026, nous dénombrons 2 naufrages et 3 victimes. Le dispositif de secours a déjà été présenté à la commission et ne relève pas de l'autorité du procureur de la République.

En parallèle de la mise en œuvre de ces secours, l'action judiciaire est immédiatement initiée sous l'autorité du procureur de la République. Nous ouvrons systématiquement une enquête. Le dispositif est fondé sur une cosaisine des services d'enquête par le parquet. La gendarmerie maritime intervient pour le sauvetage en mer, le rapatriement des corps, le décompte des personnes décédées, le rapatriement du matériel nautique, l'identification des corps, les investigations à l'institut médico-légal de Lille et les expertises menées dans le but d'identifier les corps. Depuis le 2 novembre 2024, la cellule Nodens, dédiée aux naufrages et sur laquelle nous nous appuyons, a été créée au sein de la gendarmerie nationale. L'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim) est chargé, pour sa part, des investigations sur la filière ayant organisé le passage ainsi que de l'identification du ou des réseaux et des mis en cause. De plus, il détermine les causes du naufrage et les conditions d'acheminement du matériel nautique. Ces investigations sont menées sous les qualifications d'homicide involontaire, de blessures involontaires, d'aide au séjour irrégulier, avec la qualification criminelle rappelée par ma collègue, et de mise en danger. Elles donnent lieu à l'ouverture d'une information judiciaire, c'est-à-dire à la saisine d'un juge d'instruction.

Le travail d'identification des victimes est un enjeu de l'enquête, mais aussi un enjeu humain extrêmement important. Il impose un travail souvent long et complexe, car si certains corps sont découverts immédiatement, d'autres le sont plusieurs jours, voire plusieurs semaines après le naufrage, rendant l'identification plus difficile. Cette identification passe par des comparaisons d'ADN avec des membres de la famille qu'il faut pouvoir contacter, parfois dans des pays d'origine où les démarches sont complexes. Nous regrettons les délais parfois importants pour apporter une réponse à ces familles qui l'attendent avec angoisse, mais sachez que c'est un point d'attention constant du parquet et des services d'enquête.

Mme Charlotte Huet. Le parquet de Dunkerque est, quant à lui, d'une taille inférieure. Nous devrions être sept magistrats, mais nous sommes aujourd'hui six, avec une magistrate placée. Nous avons également cinq contractuels.

Le parquet de Dunkerque n'est très clairement pas à l'échelle de ce qu'il devrait être. Nous avons par ailleurs le port de Dunkerque, avec des enjeux de criminalité organisée qui dépassent ceux de l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers. Cela nous a amenés à formuler des demandes de postes supplémentaires qui, avec le soutien de nos chefs de cour, ont été accueillies favorablement. Le ministre de la justice, conscient de ces enjeux croissants et de la construction prochaine d'un centre de rétention administrative, a pris l'engagement écrit en janvier dernier que deux postes supplémentaires seraient créés au parquet et pourvus en septembre 2026.

Dans cette attente, pour optimiser les moyens disponibles, des choix importants ont été faits.

Toute la criminalité organisée a été resserrée en un seul portefeuille, l'idée étant de favoriser une plus grande familiarisation avec les techniques spéciales d'enquête, qui sont les mêmes d'une enquête à l'autre, mais également de permettre une transversalité, notamment sur de possibles points de contact. Le magistrat qui traite toute la criminalité organisée a le renfort d'un attaché de justice, que j'ai choisi de spécialiser sur ces questions.

Pour le reste, les circuits sont assez semblables à ceux que vient de décrire Mme Gressier. Nous avons le même de circuit pour la flagrance et son traitement par l'ensemble des magistrats du parquet, ce qui exige une grande polyvalence, et un circuit long d'enquêtes plus approfondies, au long court, principalement avec l'Oltim.

Compte tenu de notre taille et du fait que d'autres collègues gèrent plusieurs contentieux en même temps, nous avons procédé à un grand inventaire du portefeuille d'enquêtes. Pour vous donner une idée, nous avons à ce jour dix dossiers actifs, avec beaucoup de techniques spéciales d'enquête, ce qui est assez conséquent pour un parquet de notre taille.

La politique pénale est semblable à celle décrite par Mme Gressier. Ce qui me semble peut-être d'intérêt pour votre commission, c'est de souligner la croissance de ce phénomène sur le ressort de Dunkerque.

Je suis dans ma troisième année d'exercice et, entre mon arrivée et aujourd'hui, le premier élément marquant est que le camp a pris de l'ampleur. En effet, le dernier décompte fait hier état de 1 000 à 1 100 migrants dans ce camp.

Par ailleurs, les zones de départ ont opéré une translation vers le ressort du littoral de Dunkerque. En 2024, nos côtes ne représentaient que 26 % des lieux de départ ; en 2025, c'est 41 %, dont 39 % sur le seul littoral de Dunkerque. Pour les premiers mois de 2026, nous sommes à plus de 64 % de départs sur nos côtes.

Nous n'avons pas de naufrages dans les mêmes proportions que le ressort de Boulogne-sur-Mer, mais nous observons quand même des décès sur nos côtes, ce qui n'était pas tant le cas auparavant.

Nous observons également des décès dans le camp. En effet, nous constatons une utilisation croissante des armes, avec des coups de feu, des règlements de comptes entre passeurs, des fusillades comme en juin 2025, et la découverte d'armes de poing, voire d'armes de guerre. Lors de la fusillade que j'évoque, des armes assimilables à des kalachnikovs ont été trouvées sur le camp, ce qui est un fait tout à fait sensible.

Enfin, ce qui singularise aujourd'hui Dunkerque est que notre ressort est le siège compétent pour le plus grand nombre d'interceptions en mer, ce qui a un impact sur notre activité pénale.

Concernant la politique pénale, nous procédons par la voie du défèrement, c'est-à-dire que nous amenons la personne directement devant le tribunal après sa garde à vue pour un jugement rapide. Nous le faisons car ces personnes n'offrent pas de garanties de représentation et parce que la criminalité est tellement évolutive qu'il est important que les sanctions et condamnations soient opérées rapidement. Pour ce qui est de la saisine du juge d'instruction, nous essayons de la limiter aux cas très complexes ou lorsqu'il y a des morts.

Même pour les démantèlements de réseaux, nous essayons de les gérer en préliminaire à la charge du parquet, avec des défèrements devant le siège correctionnel.

Pour les faits dénoncés au sein du camp, mes instructions sont très claires : nous devons être prévenus à la permanence dès qu'il y a des coups de feu, même de nuit, et nous ouvrons une enquête dès qu'il y a des blessés, comme ce fut encore le cas cette nuit, avec des blessés par balles. Les difficultés auxquelles nous nous heurtons sont la grande volatilité des témoins et des victimes, qui sont rétifs à déposer, et la complexité des constatations. Souvent, les personnes blessées sont acheminées jusque sur la bande d'arrêt d'urgence de l'autoroute, loin du lieu des faits, ce qui rend illusoire la récupération d'ogives ou de douilles.

Concernant les faits dénoncés par les personnes en situation irrégulière, qu'elles soient victimes de faits commis dans le camp ou qu'elles contestent le comportement des forces de l'ordre, la procédure est également rodée. Nous ouvrons systématiquement des enquêtes que nous confions plutôt à l'Inspection générale de la police nationale (IGPN), l'idée étant de geler au maximum les éléments probatoires en récupérant les vidéos avant qu'elles ne soient écrasées, vérifiant la vidéosurveillance et identifiant les agents intervenants, qui sont parfois des forces mobiles de passage.

S'agissant des statistiques, je dresse le même constat que Mme Gressier : les procédures relatives à l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers représentent environ 1 % de notre activité globale, mais cette proportion monte à 16 % des défèrements, soit un peu moins d'un sur cinq. Nous avons aussi trois à quatre audiences spéciales par an pour juger de gros dossiers de passeurs.

Je terminerai par le sujet des interventions en mer, puisque le parquet que je représente est particulièrement mobilisé sur ces questions. Il a été décidé, et ce n'était pas notre décision, de modifier la doctrine pour permettre des interventions en mer. Nous avons travaillé collectivement, avec Mme Gressier et notre homologue de Saint-Omer, sous l'égide du parquet général, pour définir les conditions de ces interventions et nous assurer de notre capacité à contrôler les conditions d'interpellation. Ce travail est important. Cette question doit être traitée avec humilité et de façon interministérielle, mais, comme vous le rappeliez, cela n'enlève rien à la séparation des pouvoirs et au fait que nous restons maîtres de l'opportunité des poursuites. Notre objectif était d'expliquer ce qui nous semblait susceptible de sécuriser l'intervention.

Le premier retour, encore une fois modeste, est que les interventions se passent plutôt raisonnablement, notamment parce que le dispositif engagé permet de disposer de gilets de sauvetage et de bateaux capables de recueillir toutes les personnes de façon sécurisée.

Le schéma initial était d'intercepter des passeurs avant qu'ils ne puissent recueillir les candidats à l'exil. Or, les interceptions nous font constater qu'en réalité, les bateaux contiennent déjà bon nombre de candidats à l'exil, sans doute parce que les départs se font parfois de Belgique. Cela nous a déjà imposé d'organiser de nouvelles réunions pour recadrer les choses et expliquer qu'il n'était pas opportun, au nom de la proportionnalité dont nous sommes garants, de placer l'ensemble des personnes du bateau en garde à vue. La grande majorité de ces personnes pouvaient en réalité être prises en charge au titre de la vérification administrative du droit au séjour. Tout l'enjeu pour nous est de faire comprendre que nous sommes là pour apprécier les éléments à charge et à décharge. Nous avons besoin d'éléments à charge pour poursuivre.

Concernant les statistiques, sept bateaux ont été interpellés, ce qui a correspondu à 73 personnes placées en garde à vue. On observe un net décrochage depuis les derniers bateaux,

où nous n'avons plus eu que trois personnes placées en garde à vue, puis une seule personne. Il y a donc déjà une première adaptation. Sur ces personnes, douze seulement ont été poursuivies, avec le débat sur la poursuite des barreaux qu'a évoqué ma collègue. Certains de ces dossiers ont été soumis à l'examen du tribunal correctionnel, qui a pu constater que le fait de barrer un bateau était constitutif de l'infraction d'aide à l'entrée et au séjour irréguliers avec mise en danger d'autrui. Le débat se porte alors sur la peine et la prise en compte des éléments de personnalité.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez évoqué, comme nous avons pu l'entendre dans plusieurs de nos auditions, un déplacement des lieux de départ, de plus en plus sur le Dunkerquois et maintenant depuis la Belgique. Je voulais savoir si, dans ce cadre, vous avez des relations avec vos homologues belges pour certains dossiers.

Mme Charlotte Huet. Oui, absolument. Nous avons une coopération à plusieurs niveaux.

Au niveau opérationnel, je me suis mise en lien avec mon homologue de l'autre côté de la frontière pour partager les informations, ce que les forces de l'ordre font de façon spontanée et quasi immédiate, mais la coopération judiciaire obéit à un formalisme parfois plus rigide. Je souhaite que nous puissions mettre en place cette discussion informelle, ne serait-ce que sur le phénomène criminel en soi. Une rencontre est donc prévue d'ici quelques jours.

Par ailleurs, le parquet général joue également un rôle. Des réunions sont prévues fin juin avec l'ensemble des partenaires des différentes autorités judiciaires sur divers sujets, dont celui-ci.

Enfin, nous avons bien sûr des coopérations proprement opérationnelles via les mécanismes de l'Union européenne, comme les décisions d'enquête européenne, qui permettent à un magistrat français de demander à un magistrat belge d'exécuter une demande, comme s'il s'agissait d'une décision de son propre parquet, par exemple pour des auditions. Il y a donc des contacts opérationnels assez forts.

C'est un phénomène que nos homologues belges découvrent. Je pense qu'ils sont aussi dans une phase d'appréhension. Nos législations sont assez similaires ; en Belgique, le transport de matériel nautique est, par exemple, une infraction, et ils ont aussi des infractions visant la bande organisée. C'est au niveau des poursuites que c'est un peu différent, car ils saisissent peut-être davantage que nous les juges d'instruction, leur système étant conçu différemment. Mais nous essayons bien sûr d'investir ce champ, car la logique est précisément de ne pas s'arrêter à la frontière.

Je souligne également le rôle du magistrat de liaison, que nous avons essayé d'intégrer dans notre boucle de travail, en organisant des réunions trilatérales avec la magistrate de liaison française au Royaume-Uni, pour essayer d'avoir une gestion du début jusqu'à la fin de la chaîne.

M. le président Sébastien Huyghe. Les filières de passeurs sont internationales. Au-delà du littoral franco-belge, les donneurs d'ordre sont aussi à l'étranger. On nous dit que les bateaux viennent, par exemple, d'Allemagne. Est-ce que, dans vos investigations internationales contre les filières, vous développez des coopérations avec d'autres pays à ce niveau-là ?

Mme Charlotte Huet. Oui, tout à fait. Sans entrer dans le détail et en respectant le secret de l'enquête, nous pouvons être amenés, comme nous l'avons fait récemment, à émettre des mandats d'arrêt européens. Il ne s'agit plus de demander des actes d'enquête, mais la

remise d'une personne pour les besoins de l'enquête, pour qu'elle soit jugée ou pour faire exécuter une peine. C'est quelque chose que nous avons pu faire avec la Belgique.

C'est là où le rôle de la Jirs est crucial. La matière étant très complexe, nous essayons d'être modestes quant à notre capacité d'absorption. Le débat, toujours très opérationnel, est de savoir à quel moment nous gardons ces dossiers au niveau de nos parquets territorialement compétents et à quel moment nous saisissons la Jirs. Cette dernière dispose de magistrats qui ne traitent que de la criminalité organisée, dont certains sont spécialisés en matière d'aide à l'entrée et au séjour irréguliers, et qui ont beaucoup plus que nous la capacité, en termes de temps et de gestion de cabinet, d'aller à l'Agence de l'Union européenne pour la coopération judiciaire en matière pénale (Eurojust) pour des réunions de coordination.

Notre approche, et je pense que Mme Gressier partage ce point de vue, n'est pas de garder les dossiers parce qu'ils sont intéressants, mais de viser la plus grande efficacité possible. Lorsque des investigations plus complexes que des décisions d'enquête européenne ou des mandats d'arrêt européens sont nécessaires, avec des ramifications vraiment internationales et d'éventuels déplacements de magistrats à l'étranger, la plus légitime sera la Jirs, voire, pour certains dossiers d'une très grande complexité, le Pnaco. Notre but est d'animer ce sujet, qui ne concerne que peu de parquets en France, et de montrer son enjeu international pour qu'il n'y ait qu'un seul point d'entrée justice, mais que nous soyons aussi efficaces que possible. Je crois que cela fonctionne plutôt bien.

Mme Cécile Gressier. Cette coordination se fait en amont. La Jirs a connaissance des enquêtes que nous menons. Nous portons à sa connaissance ces informations afin de lui permettre d'évoquer certaines affaires, c'est-à-dire d'identifier des liens avec d'autres dossiers en cours, via les services d'enquête ou les liens qu'elle peut elle-même établir. Cela permet d'identifier la plus-value que représentera la saisine de cette juridiction spécialisée. Il y a une attention à bien utiliser les moyens qui sont les nôtres : localement, utiliser au maximum toutes les techniques spéciales d'enquête que nous offre le législateur, et identifier les situations où nous avons besoin de la plus-value évidente d'une juridiction spécialisée pour remonter au plus haut dans les filières.

Mme Charlotte Huet. Cette expertise est tout à fait réelle sur les investigations, mais aussi sur la capacité de jugement. C'est très important, car cela n'a pas de sens de démanteler des réseaux si les délais d'audiencement sont tels que les personnes ne sont plus détenues au moment du jugement et que les peines sont prononcées en leur absence. Un tribunal de la taille de celui de Lille peut offrir cette capacité, même s'il est aussi soumis à des contraintes. Il y a des chambres spécialisées, des juges d'instruction spécialisés ; c'est toute la capacité de jugement qui est derrière qui est tout à fait distincte de ce dont nous pouvons disposer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué beaucoup d'éléments et je vous en remercie.

Lorsqu'il y a des naufrages et des décès, je voudrais connaître le protocole d'identification. Des familles nous ont fait remonter la longueur des délais de conservation des corps et leur volonté, bien légitime, de pouvoir offrir une sépulture digne, ce qui tarde. Pourriez-vous nous donner quelques explications sur ce point et sur les revendications des familles qui se heurtent peut-être à des longueurs de procédure ?

En 2024, il y a eu une succession de naufrages qui ont entraîné l'ouverture d'un grand nombre d'enquêtes, confiées à des gendarmes maritimes. J'avais le souvenir que précédemment, la section de recherches de Cherbourg était sollicitée. C'est elle qui avait eu, par exemple, à enquêter sur l'affaire du naufrage de novembre 2021. Il me semble qu'elle n'est

plus sollicitée, alors qu'elle disposait de compétences propres. J'avais lu que l'ancien procureur de Boulogne-sur-Mer avait indiqué que la saisine de cette section de recherche n'apportait pas de plus-value technique. Que pensez-vous de cela et pourquoi les enquêtes sur les naufrages ne sont-elles plus confiées à cette section de recherches ?

Enfin, l'association ECPAT identifie parfois des mineurs en situation de traite, leur errance favorisant leur vulnérabilité. Avez-vous rencontré des mineurs non accompagnés à la fois en conflit avec la loi et victimes de traite ? Avez-vous déjà prononcé des condamnations pour traite des êtres humains ? Quel est l'état de la coopération judiciaire avec le Royaume-Uni pour les réseaux de traite d'êtres humains opérant des deux côtés de la frontière ?

Mme Cécile Gressier. L'identification des corps est un véritable enjeu pour l'enquête, car nous devons identifier les victimes, mais aussi un immense enjeu sur le plan humain. Je suis régulièrement interrogée sur l'avancée de ces identifications et je m'attache à y répondre. J'ai plusieurs procédures en cours. Sans entrer dans le détail, je pense à un jeune homme qui cherche son père depuis plusieurs années et au nombre de personnes non encore identifiées à l'institut médico-légal. Il s'agit d'un point que nous suivons avec beaucoup d'attention, mais c'est un travail difficile. Comme je l'indiquais, ce travail doit intervenir le plus rapidement possible. Malheureusement, lors d'un naufrage, si certains corps sont découverts immédiatement, d'autres le sont parfois longtemps après.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je me permets de vous interrompre sur ce point. On m'a fait état d'un cas où, lors d'un naufrage, une personne présente sur le bateau a affirmé qu'une personne décédée faisait partie de sa famille, et les forces de l'ordre ont procédé sur la plage à un relevé ADN avec un coton-tige. Est-ce que cela fait partie d'une procédure légale ou d'une demande de votre part pour accélérer les procédures ?

Mme Cécile Gressier. Oui, cela peut en faire partie. Il est assez fréquent que des membres d'une même famille se trouvent sur un bateau. Ce réflexe, qui relève du rôle spécifique de la gendarmerie maritime, doit effectivement être mis en œuvre dès que des liens de parenté sont identifiés.

Lorsqu'un corps est découvert immédiatement, il est souvent reconnaissable. C'est beaucoup plus compliqué quand la mer rejette des corps plusieurs jours ou semaines après ; l'identification par ADN est alors notre seul outil. Nous avons rencontré des difficultés de deux ordres. Une première difficulté a concerné les délais de prise en charge de ces demandes par l'Institut de recherche criminelle de la gendarmerie nationale (IRCGN), qui a pu être très chargé lors du cyclone Chido à Mayotte, ce qui a retardé son activité. Une deuxième difficulté est que, lorsque nous n'avons pas de membre de la famille à bord, nous devons envoyer des kits de prélèvement à l'étranger, dans les pays d'origine, ce qui pose des difficultés matérielles très concrètes : savoir où les envoyer dans des pays où l'adressage n'est pas simple, avec des familles parfois éloignées de l'ambassade. Ce sont ces cas qui expliquent qu'il y a encore aujourd'hui, malheureusement, des cadavres non identifiés. D'autres corps ont été identifiés récemment. Apporter des réponses à ces familles est une priorité.

Concernant la saisine des services de la gendarmerie et de la section de recherches, nous avons maintenant un système de cosaisine avec des rôles bien définis, où la gendarmerie maritime est mobilisée prioritairement sur le sauvetage, l'identification des blessés et personnes décédées et la détermination des conditions de survenance du naufrage. La création de la cellule Nodens a constitué une réelle plus-value pour mener ces travaux d'identification des causes du naufrage et des personnes décédées, en tandem avec l'Oltim qui prend en charge l'identification des filières. Il n'y a pas de volonté de ne pas saisir la section de recherches de

Cherbourg. Il y a une réalité géographique : étant à Cherbourg, sa capacité à se projeter rapidement n'est pas la même que celle de la cellule Nodens et de l'Oltim.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si, par exemple, dans le cadre des nouvelles méthodes d'interception, des personnes tombaient à l'eau, n'étaient pas secourues et décédaient, feriez-vous appel à la section de recherche de Cherbourg ? Je m'explique : le cadre de ces décès pourrait impliquer une responsabilité qui n'est pas uniquement celle des passeurs ou des aléas de la mer.

Mme Charlotte Huet. Votre question est tout à fait légitime. Pour vous rassurer, non seulement ce ne serait pas le même service d'enquête, mais ce ne serait pas la même enquête. Dans un tel cas, il y aurait une enquête liée aux homicides involontaires, possiblement imputables aux personnes qui barraient le bateau, avec le socle de l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers visant les passeurs. S'il y avait une mise en cause d'autres acteurs, sur la base de témoignages, par exemple, une enquête distincte serait ouverte et pourrait être confiée à une inspection. Il est possible d'avoir les deux. Au-delà du fait qu'il ne s'agit pas des mêmes services d'enquête, ce ne sont pas les mêmes enquêtes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans ce cas, qu'est-ce qui motive l'ouverture ou non d'une enquête sur autre chose que la filière de passeurs et la mise en danger de la vie d'autrui ?

Mme Charlotte Huet. Comme pour toute constatation d'infraction, si le procureur est avisé d'éléments allant dans le sens d'une autre responsabilité, par exemple, des contestations formulées par des personnes rescapées, nous ouvrons une enquête. Ce ne peut pas être automatique, car cela entraînerait une déperdition d'énergie et mobiliserait des enquêteurs. En revanche, c'est précisément le travail du procureur, et c'est pourquoi nous avons rappelé notre rôle au début : si nous avons des éléments qui vont dans ce sens, nous ouvrirons ce type d'enquête et verrons ce que cela donne, quitte à procéder à un classement s'il n'y a rien. Mais en tout cas, les deux enquêtes seraient étanches.

Mme Cécile Gressier. Dans le cas d'une interception en mer qui aboutirait au décès d'une personne se trouvant sur une embarcation, les autres personnes présentes sur cette embarcation seraient entendues. S'il ressortait de leurs déclarations que l'action des intervenants, c'est-à-dire des forces de l'ordre, aurait pu jouer un rôle dans ce décès, une enquête serait évidemment ouverte pour faire la lumière sur la responsabilité éventuelle des services étant intervenus.

Mme Charlotte Huet. Pour votre parfaite compréhension, je peux préciser que, lors des interceptions se déroulant normalement, comme c'est le cas aujourd'hui, le rôle de la gendarmerie maritime est très circonscrit. Il se limite au moment de l'interpellation. Ce sont les gendarmes maritimes qui dressent le procès-verbal dans lequel ils consignent leurs constatations et ce qu'ils ont vu, et qui remettent leurs vidéos pour exploitation. En revanche, ce ne sont pas eux qui procèdent aux autres actes d'investigation. Cette tâche revient plutôt à l'Oltim, si l'affaire est complexe, ou au niveau local de la police aux frontières (PAF). Ainsi, même dans ces enquêtes que l'on pourrait qualifier de simples, le rôle des gendarmes maritimes demeure assez limité.

Mme Cécile Gressier. La traite des mineurs constitue évidemment un point de vigilance. Nous savons que des mineurs sont présents sur les camps, dans l'attente de leur départ pour le Royaume-Uni, et vous avez souligné leur extrême vulnérabilité. Leur situation fait l'objet d'une attention particulière, car nous constatons que les mineurs en situation d'errance peuvent être la cible de réseaux d'organisation criminelle, notamment pour la prostitution ou toute autre forme d'exploitation.

La difficulté majeure avec ce public est qu'il ne revendique pas le statut de mineur non accompagné, comme c'est le cas dans d'autres ressorts judiciaires. Ailleurs, des mineurs se présentent aux services d'enquête ou aux services départementaux en déclarant : « Je suis mineur isolé », et revendiquent, ce qui est leur droit, une prise en charge à ce titre. Ce n'est pas le cas des mineurs de notre ressort, qui ont plutôt tendance à éviter les forces de l'ordre et nos services lorsqu'on cherche à les entendre, et qui éprouvent de grandes difficultés à dénoncer les faits dont ils pourraient être victimes.

Pour élargir quelque peu la perspective, le parquet de Boulogne-sur-Mer dispose d'une cellule qui n'est pas spécifiquement dédiée à la prostitution des mineurs migrants, mais qui traite de la situation de proxénétisme à l'égard des mineurs en situation d'errance sur le ressort, susceptibles d'être soumis à des réseaux de prostitution. Bien qu'elle n'ait pas été créée spécifiquement pour les mineurs migrants victimes de ces réseaux, leur situation entre évidemment dans notre champ d'attention.

Mme Charlotte Huet. C'est effectivement la même chose, la seule différence est que nous ne travaillons pas dans le même département. Pour ce qui est de la prise en charge des mineurs non accompagnés, nous assurons le relais avec nos collègues de Lille. Malheureusement, je dresse le même constat que ma collègue. Même lors des permanences de soirées ou de nuits, où l'on est appelé pour des mineurs, il est de notre devoir de procureur de frapper à toutes les portes pour qu'ils soient pris en charge. Finalement, le mineur est conduit dans le centre d'accueil, mais le lendemain matin, il n'est évidemment plus là. C'est assez malheureux, mais c'est la spécificité de ce ressort : les dispositifs de prise en charge qui, bien que perfectibles, existent, ne sont pas investis par ce public.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaitais savoir si vous aviez reçu des plaintes, qui n'émanent peut-être pas des personnes elles-mêmes, mais qui sont certainement collectées par des associations, concernant des violences de la part des forces de l'ordre, lesquelles ont parfois été documentées dans la presse, à l'encontre de personnes exilées. En avez-vous enregistrées au cours des dernières années, depuis que vous êtes en exercice ? Ces plaintes ont-elles donné lieu à des enquêtes, des poursuites ou des condamnations ? Et, comme je présume un peu les chiffres, à quoi attribuez-vous le faible taux d'aboutissement de ces plaintes ?

Mme Cécile Gressier. Il est évident, que ces plaintes, dès qu'elles sont portées à notre connaissance, font l'objet de l'ouverture d'une enquête, d'investigations et de la saisine de services spécialisés, comme l'IGPN ou l'IGGN, afin que l'enquête soit menée par un service extérieur à celui pouvant être mis en cause.

Il est difficile de chiffrer les plaintes spécifiquement liées à la situation migratoire, car nos statistiques sont extraites selon la qualification de « violences par personne dépositaire de l'autorité publique ». Le fait que la victime soit une personne migrante n'est pas un critère statistique.

L'ouverture systématique d'une enquête est un principe et relève de notre responsabilité. Les difficultés rencontrées sont celles que vous avez évoquées. Ce sont souvent les associations qui se font le porte-parole des personnes souhaitant déposer plainte. La première difficulté est de pouvoir entendre et recueillir cette plainte d'une personne souvent difficilement identifiable, joignable et peu encline à venir déposer plainte et à suivre la procédure. En revanche, tous les autres éléments d'enquête sont investigués, avec le gel immédiat de toutes les formes de vidéos pour les besoins de l'enquête.

Mme Charlotte Huet. C'est la même chose pour nous. Le contentieux lié à l'engagement de la responsabilité des forces de l'ordre est un domaine que je traite

personnellement pour le parquet de Dunkerque. Sans entrer dans les détails, j'ai déjà poursuivi des membres des forces de l'ordre depuis mon arrivée, mais pour d'autres types d'infractions, pas dans le cadre de l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers. C'est une action que le procureur peut engager, car nous sommes là pour toutes les victimes.

J'ai été confrontée à plusieurs reprises à des signalements adressés concernant des militants britanniques venus sur le littoral. Nous avons bien sûr ouvert une enquête immédiatement. Cependant, il était difficile de vérifier ce qui était légitimement relayé par les associations. Nous n'avions même pas de témoin direct, seulement des discours rapportés, et nous ne parvenions pas à déterminer le nombre exact de victimes ni leur identité. Nous essayons donc évidemment de vérifier les éléments rapportés, mais ce n'est pas toujours aisé pour les raisons que nous avons expliquées.

Il appartient aux procureurs, lors des réunions d'action publique ou des mémentos à destination des forces de l'ordre, de rappeler les conditions d'interpellation et leur rôle en matière de maîtrise de la déontologie de la sécurité. C'est une démarche que nous menons par ailleurs. Nous avons également des liens avec la Défenseure des droits, qui peut exercer son droit d'investigation dans certains dossiers. Nous lui donnons systématiquement toutes les autorisations nécessaires. Elle est venue à Lille il y a quelques jours, et nous sommes allés à sa rencontre pour que notre collaboration soit la plus étroite possible. C'est, je pense, tout l'intérêt de notre métier : être là pour toutes les victimes et pour toutes les infractions, quelles que soient les personnes qui les commettent.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaiterais que, dans le cadre des réponses écrites que vous nous transmettez après cette audition, vous puissiez nous fournir des chiffres sur les plaintes pour violences exercées par des agents de l'État sur des personnes exilées. J'aimerais savoir combien de plaintes ont été enregistrées au cours des deux dernières années et combien ont donné lieu à une enquête, à des poursuites ou à des condamnations, si vous disposez de ces données.

Vous parliez justement du rappel des obligations et de la Défenseure des droits. En janvier 2026, elle a constaté l'absence récurrente de rapports d'usage de la force, pourtant obligatoires après chaque intervention impliquant des armes intermédiaires. Est-ce un rappel que vous faites régulièrement aux forces de l'ordre ? Des poursuites pour manquement à ces obligations ont-elles déjà été envisagées ?

Mme Charlotte Huet. Toutes les recommandations et décisions de la Défenseure des droits sont évidemment transmises aux forces de l'ordre. Sur ce point précis, de mémoire, je n'ai pas rencontré de difficulté particulière. Nous pourrions regarder ces éléments.

Concernant votre question sur les plaintes, l'infraction de violences par personne dépositaire de l'autorité publique ne nous permet pas de discriminer si la victime est une personne migrante. Nous vous fournirons bien sûr un suivi.

Mme Cécile Gressier. La fourniture de ce rapport relève d'une obligation administrative qui ne relève pas du procureur de la République. Ce rapport est prévu en interne en cas d'usage de la force, mais ce n'est pas une obligation légale dans le cadre de la procédure pénale. En revanche, lorsque des armes sont utilisées, nous pouvons bien sûr être amenés à diligenter une enquête, cette fois-ci pénale.

M. Marc de Fleurian (RN). Ma première question concerne la défense aguerrie des barreaux que vous avez évoquée. Avez-vous constaté la préparation d'éléments de défense en

amont, via les réseaux ? Ces barreaux ont-ils plutôt recours à la commission d'office ou font-ils appel à un conseil de leur choix, éventuellement préidentifié ?

Ma deuxième question porte sur l'existence éventuelle d'un lien entre les filières de passeurs qui organisent les traversées de ce côté-ci de la Manche et les réseaux qui intègrent les migrants du côté britannique, par exemple dans les réseaux de travail clandestin. Si un tel lien était avéré, quelle serait votre capacité à travailler avec les services d'enquête et les magistrats britanniques ?

Mme Cécile Gressier. Concernant la défense développée par les passeurs que nous poursuivons, je ne suis pas certaine de pouvoir fournir un chiffre précis, car ce n'est pas un élément statistique. Mon analyse relèvera donc davantage du ressenti.

Le choix de la défense est entièrement libre et dépend parfois du cadre procédural. En comparution immédiate, les personnes poursuivies pour aide à l'entrée et au séjour irréguliers ont souvent tendance à demander un avocat commis d'office. Nous constatons aussi la présence d'avocats choisis, ce qui est le droit des prévenus.

Lorsque je parlais de défense aguerrie, je faisais référence à une défense très axée, notamment pour les barreaux, sur la notion d'état de nécessité, ce qui est, encore une fois, parfaitement légitime. C'est à nous d'y répondre, et j'ai indiqué comment nous le faisons, en justifiant la poursuite de ces individus dont la situation, selon le parquet et de nombreuses décisions de nos tribunaux, ne correspond pas à l'état de nécessité.

Pour répondre plus précisément à votre question sur les arguments de défense, je n'ai pas constaté de défense « toute prête ». Cependant, la situation du barreau, qui indique avoir obtenu une place à tarif réduit, voire gratuite, est un élément qui ressort de nombreuses enquêtes ces derniers temps et qui peut correspondre à une pratique et à une adaptation des réseaux de passeurs. Celui qui barre est le plus visible au moment du départ du bateau. Nous savons aussi que, dans tout réseau de criminalité organisée, les tâches les plus exposées pénalement sont confiées aux individus les moins bien placés dans la hiérarchie ou les plus enclins à céder à ce type de proposition.

Mme Charlotte Huet. Concernant la défense, j'ai eu de nombreux exemples, car nous avons eu beaucoup de jugements en la matière récemment au sein du tribunal correctionnel de Dunkerque. À toutes les audiences auxquelles j'ai assisté, les avocats étaient issus du barreau de Dunkerque, que ce soit au titre de la commission d'office ou en tant qu'avocats choisis.

Le ministère public que nous exerçons nous confère des pouvoirs extraordinaires, au sens propre du terme : nous pouvons recourir à des techniques spéciales d'enquête, demander à un juge de mettre quelqu'un sur écoute, ou encore effectuer des perquisitions. Je suis très attachée au principe du contradictoire. Même si, à l'audience, notre posture semble antagoniste, je suis, à titre personnel, assez fière du système judiciaire français. Lorsqu'une personne exilée est déférée dans un box après 48 heures de garde à vue et voit quelqu'un plaider pour elle, en l'occurrence, souvent de jeunes avocates, avec un interprète qui ne traduit que les grandes lignes, c'est un aspect de notre système auquel je tiens beaucoup. Nous avons des pouvoirs extraordinaires, nous poursuivons les gens, et il est normal qu'il y ait une contradiction.

Le fait que la matérialité de l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers soit nouvelle explique aussi pourquoi des avocats contestent l'utilisation de cette infraction pour ce type d'action et d'activité. Je pense que le même genre de débat a eu lieu lorsque l'on a commencé à poursuivre pour ce délit des personnes qui transportaient un bateau pneumatique, des bidons d'essence et des gilets de sauvetage dans leur voiture. Il est donc normal que les défenses

tentent d'expliquer que les prévenus ont été contraints. Notre rôle est de faire du droit et de démontrer que l'état de nécessité répond aux conditions expliquées précédemment par ma collègue. J'ai la faiblesse de croire que, si le débat est équilibré et si chaque point de vue est défendu, la décision rendue par le tribunal, même si elle n'est pas totalement acceptée par la personne, lui donnera au moins le sentiment d'avoir été entendue et défendue, ce qui peut favoriser la suite des choses.

La coopération judiciaire existe évidemment. Il faut saluer le travail de notre collègue magistrate de liaison française au Royaume-Uni, qui connaît parfaitement ces sujets et œuvre à nous soutenir dans nos actions dès qu'elle le peut. Un magistrat de liaison britannique spécialisé dans l'aide à l'entrée et au séjour irréguliers est également présent en France, ce qui nous aide beaucoup.

La coopération policière fonctionne très bien, de manière très spontanée, et nous, magistrats, essayons d'être aussi rapides, malgré un formalisme différent. Pour illustrer, lorsqu'un décès survient au moment d'une embarcation à Dunkerque et que le bateau poursuit sa route vers le Royaume-Uni, nous avons un besoin immédiat que des informations soient transmises et que des questions soient posées aux personnes à bord. Nous travaillons à améliorer cette coopération, par exemple en préparant des éléments prêts à l'emploi, car les questions qui se posent sont souvent les mêmes.

La volonté des Britanniques de nous aider est en tout cas affichée et réelle. Nous nous sommes d'ailleurs rendus à Douvres pour visiter leurs locaux et observer leur mode opératoire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. À partir de quel moment pouvez-vous vous saisir d'une enquête et comment la qualifiez-vous ? Par exemple, lorsqu'une enquête journalistique, comme celle sur le décès de Jumaa al-Hasan en mars 2024, met en cause l'intervention de policiers, ouvrez-vous immédiatement une enquête, même sans le témoignage de rescapés ? Vous disiez tout à l'heure que, si des rescapés signalaient un problème lors d'un naufrage, vous pouviez considérer qu'il faut enquêter sur les conditions du sauvetage ou du non-sauvetage. Or, j'avais cru comprendre qu'auparavant, la section de recherches était systématiquement saisie et pouvait, par exemple, consulter les rapports de situation (Sitrep) ou demander les enregistrements au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross). J'ai le sentiment que cette section de recherches n'est plus saisie depuis 2023. Me le confirmez-vous ?

À partir de quel moment jugez-vous nécessaire d'enquêter sur les conditions de sauvetage ou de non-sauvetage ?

Enfin, concernant les nouvelles méthodes d'interception, on nous parlait au début de trois ou quatre personnes, laissant penser à des passeurs. Aujourd'hui, on voit des interceptions de douze à quatorze personnes. Y a-t-il pour vous une limite au-delà de laquelle on n'intercepte plus seulement des passeurs, mais où l'intervention elle-même devient dangereuse ?

Mme Cécile Gressier. Dans ce contentieux comme dans tous les autres, le procureur de la République peut toujours ouvrir une enquête. Nous n'avons pas besoin de victime pour le faire, sauf dans le domaine très spécifique du droit de la presse. Une enquête journalistique portée à notre connaissance peut parfaitement suffire, et cela arrive régulièrement dans d'autres contentieux.

Concernant la section de recherches, et sans entrer dans le détail des affaires en cours, je peux vous dire que, dans le ressort de Boulogne, la section de recherches de la

gendarmerie terrestre a été saisie d'enquêtes sur les conditions d'intervention des forces de l'ordre, en l'occurrence des gendarmes. Depuis mon arrivée en septembre dernier, je n'ai pas eu de mise en cause des conditions d'intervention de la gendarmerie maritime, raison pour laquelle je n'ai pas saisi la section de recherches sur ce point. En revanche, des enquêtes sont menées sur les conditions d'intervention de la gendarmerie terrestre, notamment lors de départs de bateaux.

Il n'y a aucun changement de pratique quant à notre volonté d'investiguer. En tant que procureures de la République, il nous appartient de nous assurer que les forces de l'ordre, dont l'action a lieu sous notre contrôle et notre responsabilité, agissent conformément à la loi et aux conditions d'intervention fixées. Chaque fois que des policiers ou des gendarmes pourraient être mis en cause, notre volonté est de faire mener une enquête, de faire la lumière sur les faits, puis d'apprécier si les éléments à charge sont suffisants pour aller à l'audience. C'est à la fois notre rôle et l'intérêt collectif de faire la lumière sur chacune de ces situations.

Mme Charlotte Huet. Oui, en effet. Quand je disais cela tout à l'heure, ce n'était pas pour dire que la plainte d'une victime est un critère de déclenchement. Si nous avions besoin d'une victime pour agir, nous ne pourrions pas lutter contre les violences conjugales comme nous essayons de le faire, car les victimes ne déposent pas toujours plainte. Il faut simplement que nous ayons connaissance des faits.

Sur le sujet que vous évoquez, qui relève clairement de la compétence du parquet de Dunkerque, je ne peux pas m'étendre sur des procédures particulières. Cependant, parallèlement aux enquêtes journalistiques que vous évoquiez, des signalements m'ont été directement adressés par des associations, et une enquête a bien été ouverte auprès de l'IGPN.

Par ailleurs, vous nous interrogez sur les outils de travail d'intervention des forces de l'ordre. Même dans les procédures « classiques », sans mise en cause de l'intervention, ces éléments sont recherchés pour comprendre la chronologie des faits et reconstituer la « chorégraphie » de l'opération. Ces documents apparaissent de toute façon dans la procédure.

Enfin, sur votre dernière question concernant les interceptions, la conception initiale était en effet différente de la réalité à laquelle les gendarmes maritimes sont aujourd'hui confrontés. Ils s'attendaient sans doute à intercepter des bateaux moins chargés. Je ne suis pas le préfet maritime, donc je ne peux me prononcer sur les doctrines d'intervention ou les seuils. En revanche, en tant que procureure compétente, j'ai immédiatement décidé de ne plus placer tout le monde en garde à vue, car ce n'était plus proportionné. Je n'ai pas d'éléments à charge contre chaque personne qui justifieraient de la retenir contre son gré pour lui reprocher une infraction pénale.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Étant en poste depuis plus longtemps, avez-vous déjà fait appel à la section de recherches de la gendarmerie maritime ?

Mme Charlotte Huet. Non, mais j'ai eu beaucoup moins de naufrages dans mon ressort. Il faudrait que je vérifie, mais cela ne me semble pas dû à un défaut de saisine ou à un changement de pratique. Je pense que c'est plutôt la gendarmerie maritime elle-même qui s'est réorganisée en créant le groupe spécifique Nodens.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, mesdames les procureures.

*

* *

32. Audition, ouverte à la presse, de M. Rémi Vandeplanque, garde-côte douanier et représentant de Solidaires (29 avril 2026)

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

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

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

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

(M. Rémi Vandeplanque prête serment.)

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

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

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

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

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

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

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

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

Concernant la nature des missions de la DNGCD, il convient de différencier les missions dédiées au SAR des opérations SAR survenant en cours de mission classique. Intégrées au dispositif SAR, les unités sont à la disposition permanente du centre régional

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

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

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

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

Je donnerai quelques exemples. En juin 2022, une vedette de gendarmerie a procédé au retour forcé d'un *small boat* vers les côtes françaises. La préfecture maritime a présenté l'opération comme une assistance avant d'évoquer une erreur. Cet événement, documenté par Franceinfo, a fait l'objet d'un courrier au directeur de la DNGCD, l'informant que nous ferons preuve de la plus grande vigilance quant aux consignes qui pourraient être données à la douane. En janvier 2023, la *Border Force* britannique a laissé dériver dans les eaux françaises une embarcation qui avait franchi la limite de ses eaux territoriales. Cette pratique de « *drift-back* »

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La doctrine a évolué. Elle était, à l'origine, cadrée par des directives du préfet maritime. Je ne peux pas en parler publiquement. Toutefois, certaines ont été dévoilées dans la presse. La dernière en date, qui permet les interventions et dont je n'ai pas eu connaissance à titre personnel, va un cran plus loin que la précédente, dite *taxi boat* et dévoilée dans la presse, qui autorisait les interceptions de bateaux avec un maximum de trois personnes à bord.

Nous ne sommes pas directement concernés, mais ma crainte est que l'on nous demande d'assister ces interventions. Nous restons vigilants, car ces actes sont à mon sens illégaux et peu moraux.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

accueillir et de les répartir dignement. Cependant, cela nécessiterait d'autres changements politiques sur lesquels je ne m'étendrai pas, car cela dépasse le cadre de mon intervention.

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

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

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

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

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

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

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

*

* *

33. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture, et de M. Olivier Drevon, directeur du CROSS Gris-Nez (6 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Après la visite d'une délégation de notre commission d'enquête au Cap Gris-Nez le 16 avril, nous avons décidé d'entendre dans le cadre plus formel d'une audition M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture (DGAMPA), et M. Olivier Drevon, directeur du centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez.

Messieurs, je vous remercie pour l'accueil qui nous a été réservé au Cap Gris-Nez, et pour les échanges avec vous-mêmes et vos équipes lors de cette visite, qui ont été très éclairants pour nous.

Avant de vous céder la parole pour un propos liminaire, je précise que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct.

Je rappelle également 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. Jean-Pascal Devis et M. Olivier Drevon prêtent serment).

M. Jean-Pascal Devis, sous-directeur du sauvetage, de la navigation et du contrôle à la direction générale des affaires maritimes, de la pêche et de l'aquaculture. J'aimerais en premier lieu présenter le rôle et les missions de la DGAMPA en matière de sauvetage en mer. C'est en effet à travers ce seul prisme du sauvetage de personnes en danger en mer que la DGAMPA est appelée à intervenir et à contribuer à la réponse apportée par l'État aux conséquences de l'émigration vers le Royaume-Uni et des drames humains qui l'accompagnent. La mission *Search and Rescue* (SAR) s'inscrit dans un cadre juridique opérationnel d'abord défini dans le champ international puis décliné dans les eaux sous responsabilité française, dans une organisation interministérielle et une coopération interservices.

Dans la droite ligne de la convention *Safety of Life at Sea* (Solas) de 1974, la convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime dite convention SAR, signée à Hambourg en 1979, fixe les principes généraux et les obligations des États en matière de recherche et de sauvetage en mer.

Ces obligations consistent notamment à mettre en place les éléments de base d'un service de recherche et de sauvetage, c'est-à-dire un cadre juridique, une autorité responsable, l'organisation de ressources, des moyens de communication, une capacité de coordination des opérations et des processus d'amélioration du service, comme les actions de formation et les coopérations nationales et internationales. La finalité de ce dispositif est, je cite, d'apporter une assistance « à toute personne en détresse en mer [...] sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée ».

Dans la même logique, le texte de la convention prévoit – et c'est un élément majeur issu de la longue tradition de solidarité et d'assistance mutuelle entre gens de mer – que, au-delà des seules unités de sauvetage spécialisées, les États peuvent faire appel à tout autre moyen disponible pour prêter assistance. Cette notion de mutualisation des moyens et d'optimisation de leur emploi constitue l'un des axes fondateurs de l'organisation de l'action de l'État en mer.

La convention SAR implique enfin, pour les États qui acceptent de prendre la responsabilité de zones de recherche et de sauvetage, la création de centres de coordination du sauvetage maritime (*Maritime Rescue Coordination Centres*, MRCC) chargés de recevoir les alertes de détresse et de diriger les opérations. Les normes et les préceptes de la convention SAR sont déclinés en droit français, notamment aux articles L. 742-8 à L. 742-11 et R. 742-1 à R. 742-14 du code de la sécurité intérieure, mais aussi par des arrêtés, des instructions, des procédures opérationnelles, ainsi que dans les dispositifs relevant de l'organisation de la réponse de sécurité civile maritime, le plan Orsec, décidés par les préfets maritimes.

L'ensemble des éléments constitutifs d'un service SAR est défini dans ce corpus : le ministre chargé de la mer définit la politique générale en matière de recherche et de sauvetage (article R.742-2) ; la responsabilité des opérations appartient au préfet maritime, qui assure la coordination de la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours, publics et privés, en mesure de participer à ces opérations (article R.742-4) ; le préfet maritime dispose du concours des moyens navals et aériens relevant des administrations et des organismes de secours et de sauvetage agréés, et peut également faire appel à tout navire à la mer dans la zone de la détresse et solliciter tous autres concours (article R. 742-7) ; les Cross sont formellement désignés comme centres de coordination de sauvetage maritime au sens de la convention de Hambourg (article R. 742-6) ; les Cross assurent la permanence opérationnelle et prennent, sous la responsabilité du préfet maritime, la direction de toute opération de recherche et de sauvetage maritimes (article R. 742-11).

Dans cet ordonnancement, la DGAMPA arme un réseau de MRCC, les Cross, chargés de la direction des opérations SAR pour le compte du préfet maritime et sous sa responsabilité. La DGAMPA n'assure pas de fonction opérationnelle au niveau central mais assume un rôle d'organisation du service et de support des centres sur les plans budgétaire et ressources humaines, via les directions interrégionales de la mer (DIRM), qui sont nos services déconcentrés.

Permettez-moi d'illustrer de manière concrète cette mission de la DGAMPA par quelques éléments généraux sur le réseau des MRCC français. La France dispose de 11 millions de kilomètres carrés de zone économique exclusive, ce qui en fait la deuxième puissance maritime en termes de surface sous juridiction. Elle est également, et c'est moins connu, en responsabilité pour la recherche et le sauvetage sur environ 24 millions de kilomètres carrés, correspondant aux *Search and Rescue Regions* (SRR). Pour assumer ses responsabilités, un réseau complet comprenant huit MRCC, un centre secondaire basé en Corse (*Maritime Rescue Sub-Centre*, MRSC) et un centre aéronautique et maritime (*Joint Rescue Coordination Centre*, JRCC) a été institué pour assurer la permanence et la capacité de réponse requises par la convention SAR de 1979, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Dans une logique d'optimisation, ces MRCC sont intégrés au sein de Cross, qui sont des centres opérationnels multi-missions chargés, outre le sauvetage, de la surveillance de la navigation et de la surveillance des pollutions marines.

L'ensemble mobilise 340 agents : 50 officiers des affaires maritimes, 250 officiers-mariniers et officiers de la marine nationale et 40 civils, techniciens et secrétaires, pour une masse salariale globale d'environ 25 millions d'euros par an, portée par le budget mer sur le budget opérationnel de programme (BOP) 217, y compris pour les personnels mis à disposition par la marine nationale.

Ces dix centres exploitent quatre-vingts sites, dont soixante-dix stations radio ou radar déportées, soit environ quatre cents équipements représentant un patrimoine technique valorisé à 50 millions d'euros, ce qui implique une charge de 5 millions d'euros par an pour en assurer le maintien en condition opérationnelle.

Le budget alloué aux Cross en 2026 s'élève à 14,5 millions d'euros en autorisations d'engagement et à 9,3 millions d'euros en crédits de paiement. Ces crédits permettent d'assurer la maintenance des équipements, le fonctionnement courant, notamment les fluides et les télécommunications, qui sont un poste très important, le maintien et la sécurisation des systèmes d'information, ainsi que des opérations d'entretien lourd, par exemple la rénovation prochaine de la Tour du Stiff à Ouessant pour 3,7 millions d'euros, ou la réfection et l'extension du Cross Méditerranée pour 2 millions d'euros.

En termes d'activité, le nombre d'opérations dans l'ensemble des eaux sous responsabilité française s'élève à environ 15 500 par an, avec 90 000 personnes impliquées, dont 50 % de migrants, essentiellement dans la zone du Cross Gris-Nez, et nous déplorons approximativement 340 décès ou disparitions chaque année. En matière de surveillance de navigation (Surnav), 170 000 navires et 900 à 1 000 situations d'avaries ou de situations dégradées font l'objet d'un suivi. Entre 600 et 800 signalements de pollution sont réceptionnés par les Cross chaque année, la moitié faisant l'objet d'une vérification.

Les Cross ne disposent pas de moyens opérationnels d'intervention propres : en application des principes rappelés précédemment, ils ont en revanche la faculté, agissant au nom du préfet maritime dont le directeur du Cross est le représentant permanent, d'engager tout moyen public ou privé, civil ou militaire, français ou étranger adapté aux besoins opérationnels et en capacité d'intervenir.

J'en viens à la situation très particulière du détroit du Pas-de-Calais, plus largement de la SRR du Cross Gris-Nez, où des adaptations ont été rendues nécessaires pour répondre au mieux à une situation inédite au cours des cinq premières décennies d'existence du réseau des Cross. Depuis 2018, le nombre de candidats à la traversée de la Manche est en constante augmentation, et l'on note une diversification des modes opératoires et des pratiques délictueuses des organisations criminelles qui opèrent ce trafic d'êtres humains.

Le drame du 24 novembre 2021, qui a coûté la vie à 27 personnes, a révélé avec la plus grande brutalité la réalité des nouvelles stratégies mises en œuvre par les passeurs pour traverser. Des embarcations plus grandes, plus chargées, des risques de naufrages décuplés et des événements de plus en plus proches des côtes : cette évolution est particulièrement marquée depuis 2024. Le phénomène migratoire étant devenu structurel, il génère aujourd'hui plus de la moitié des opérations coordonnées par le Cross Gris-Nez et représente presque la totalité des personnes secourues ou impliquées dans sa zone de compétences.

Dans ce contexte, plusieurs adaptations du dispositif ont été mises en œuvre. Elles concernent aussi bien les techniques et procédures opérationnelles que le renforcement des capacités d'intervention en mer et du Cross lui-même. J'évoquerai ici surtout le dernier point, puisque les procédures d'intervention et de sauvetage sont de la compétence du préfet maritime et du Cross, et les questions capacitaires relèvent du secrétaire général de la Mer et des administrations intervenantes qui apportent leur concours à cette mission.

À la suite d'une réunion interministérielle tenue le 25 novembre 2022, et sur proposition de la DGAMPA, six postes supplémentaires ont été créés au Cross Gris-Nez : un officier et cinq officiers-mariniers, soit une équipe de quart complète, qui a pris ses fonctions en 2023. En 2024, un ETP supplémentaire a été alloué par la DGAMPA au Cross Gris-Nez. Le Cross dispose ainsi d'un effectif de cinquante-cinq personnes, avec un état-major comportant deux officiers de plus que dans les autres centres. À titre de comparaison, l'effectif des Cross de Jobourg et Corsen s'élève à quarante-huit, et celui du Cross Étrel à quarante et une personnes. Le nombre de jours de réserve alloués au Cross atteint 500, alors que la moyenne dans les autres centres est de 300 jours.

Sur le plan des moyens matériels, 1,5 million d'euros a été investi au Cross Gris-Nez depuis 2010, afin d'améliorer les conditions de travail, mais surtout de renforcer sa résilience et de s'adapter à l'évolution de son activité opérationnelle. Une refonte de la passerelle opérations a été menée en avril 2024 afin d'améliorer l'ergonomie des postes et d'augmenter le nombre de postes de renfort. Une salle de formation est disponible depuis avril 2025, et une refonte et une modernisation du réseau téléphonique viennent d'être finalisées le 30 mars, dans une démarche d'amélioration. Au total, les investissements sur les équipements techniques ayant un impact direct sur la mission représentent plus de 751 000 euros depuis 2020.

Au-delà des réponses immédiates qui ont pu être apportées, notamment l'adaptation des procédures, et celles qui ont été poursuivies ou mises en œuvre à très court terme, dont le renforcement des effectifs, la DGAMPA développe une approche de fond visant à améliorer de manière pérenne la résilience des Cross et leur capacité à absorber et traiter des crises majeures ou durables. En 2022, le secrétaire d'État chargé de la mer a initié une réflexion interministérielle en vue de moderniser le réseau des Cross pour répondre aux impératifs de résilience, de soutenabilité sur le long terme. Il s'agit du projet que l'on nomme « Cross de nouvelle génération ».

Nous allons prochainement célébrer le soixantième anniversaire des Cross, dont l'organisation a peu évolué depuis leur création. Un travail d'adaptation fonctionnel et organisationnel est en cours, afin de répondre de manière optimale aux nouveaux enjeux et aux exigences de sécurité civile, de sauvetage et d'assistance, mais aussi de surveillance des activités maritimes. En effet, les Cross font face à une activité toujours plus diversifiée, croissante dans un contexte de tension, avec un risque de rupture capacitaire.

Au terme de dix-huit mois de travaux interservices, impliquant les préfets maritimes, les services concernés, les DIRM et les directeurs de Cross, le secrétaire général de la Mer et l'état-major de la marine, quatre axes de réforme ont été identifiés, sous-tendus par un volet de modernisation de la gestion des ressources humaines.

Le premier axe vise à instituer un Cross fonctionnel par façade maritime, avec deux MRCC par façade. L'objectif est d'accroître la résilience en développant une capacité de transfert d'activité d'un site vers l'autre, de manière à être en mesure d'absorber des pics sans arriver à saturation sur un centre. Cela requiert une transversalité maximale dans la préparation à la mission. L'enveloppe administrative Cross englobera les deux MRCC de leur périmètre, mais la préparation, la formation, le support et les ordres d'opération seront mutualisés, ce qui facilitera le transfert des opérations d'un centre à l'autre.

Le deuxième axe consiste à créer un service d'appui au traitement de l'information maritime, de manière à être davantage capable d'absorber et de traiter l'ensemble des informations disponibles.

Le troisième axe se rapporte à la mise en place d'un service de soutien technique unique pour l'ensemble des Cross, d'harmonisation des matériels et d'entretien des compétences.

Enfin, le quatrième axe est la mise en place d'un service d'entraînement et de formation opérationnelle, qui s'appuiera davantage sur l'entraînement sur site, avec des salles de simulation, à l'image de celle récemment créée au Cross Gris-Nez. Ces salles permettront une formation continue plus efficace et plus simple à organiser que les stages effectués sur des sites lointains.

Une prochaine réunion du comité stratégique de pilotage de cette réforme est programmée au début de l'été. L'objectif est une mise en œuvre d'un réseau de Cross totalement rénovés en 2027.

Pour terminer ce propos liminaire, et au-delà de ces quelques éléments qu'il m'apparaissait utile de porter à votre connaissance quant au rôle et aux actions de la DGAMPA en matière de sauvetage des personnes en détresse en mer, je tiens à souligner toute l'importance que nous attachons au facteur humain dans la réalisation de ces missions complexes et dont l'issue n'est hélas pas toujours favorable. Celles et ceux d'entre vous qui se sont rendus au Cross Gris-Nez le 16 avril ont eu, je crois, l'opportunité de mesurer l'engagement et le professionnalisme qui animent les équipes du Cross.

Chacun est pleinement conscient des enjeux de chaque opération, dont aucune n'est banale ni simple. Et les difficultés qu'ils peuvent rencontrer, tout comme la satisfaction de contribuer de manière déterminante à sauver plus de six mille vies chaque année, forgent un esprit d'équipage qui lui-même renforce la capacité du centre à faire face.

M. Olivier Drevon, directeur du Cross Gris-Nez. Exerçant la fonction de coordonnateur de missions de sauvetage dans les Cross depuis vingt-quatre ans, j'ai été nommé directeur du Cross Gris-Nez en juin 2022. Auparavant, j'ai travaillé au Cross Jobourg, au centre de sauvetage de Polynésie française, au centre secondaire du Cross Méditerranée en Corse et au centre principal du Cross Méditerranée à Toulon.

Depuis juin 2022, j'agis au nom du préfet maritime dont je suis le représentant permanent sur la zone de responsabilité du Cross Gris-Nez. Celle-ci s'étend de la frontière belge au cap d'Antifer, au nord du Havre, au large de quatre départements : le Nord, le Pas-de-Calais, la Somme et une grande partie de la Seine maritime. Dans cette zone, le Cross assure les missions de recherche et sauvetage en mer, de surveillance de la navigation maritime dans le dispositif de séparation du trafic du détroit du Pas-de-Calais et de diffusion de l'information nautique.

Pour assurer ces missions, il dispose d'un ensemble d'équipements techniques installés sur site mais également répartis le long du littoral. Il s'agit de stations radioélectriques, de radars et de systèmes de réception d'alertes et de conduite des opérations.

L'effectif du centre est constitué d'une soixantaine de personnes : huit officiers qui assurent à tour de rôle la fonction de coordonnateur de missions de sauvetage, quarante officiers marins assurant la veille opérationnelle, la conduite des opérations et le soutien, six techniciens civils assurant la maintenance technique des équipements et un personnel administratif. Cet effectif permet d'assurer un fonctionnement du centre 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Une opération de sauvetage classique est déclenchée par le Cross à la réception d'une alerte de détresse ou d'éléments indiquant qu'une embarcation ou des personnes font face à un danger et ont besoin d'une assistance. L'alerte est reçue par téléphone, par radio ou par un moyen satellitaire. Les éléments de l'alerte sont recueillis afin de définir la localisation de la détresse, le nombre de personnes impliquées, la nature de la détresse et sa temporalité. L'analyse de l'alerte conduit le coordonnateur de missions de sauvetage à définir les moyens les plus adéquats pour conduire l'intervention, à les engager et à les coordonner jusqu'au terme de l'opération.

Depuis 2018, le Cross est confronté à une nouvelle typologie d'opérations de sauvetage liées aux tentatives de traversée de la Manche, de la France vers le Royaume-Uni, par des personnes migrantes embarquées sur des semi-rigides de fortune, de plus en plus surchargés.

Tous les signalements d'embarcations de migrants reçus au Cross sont traités au titre de la recherche et du sauvetage en mer dans un contexte opérationnel particulier.

Nous sommes en effet confrontés au refus d'assistance des personnes se trouvant à bord de ces embarcations, qui ne souhaitent pas être secourues par les moyens de sauvetage français avant d'avoir atteint les eaux britanniques. Elles ne demandent donc assistance qu'en dernier recours lorsque leur situation est déjà très dégradée.

Les embarcations gonflables sur lesquelles elles naviguent sont sous-motorisées et présentent une fragilité structurelle : dégonflement des boudins, rupture du plancher ou du tableau arrière sous la pression du nombre d'occupants ou des conditions de mer. En outre, elles sont de plus en plus surchargées, puisque nous dénombrons en moyenne 67 personnes à bord en 2026, contre 63 en 2025 et 54 en 2024, de plus en plus d'embarcations dépassant les cent personnes à bord, certaines en état de grande vulnérabilité : nourrissons, femmes enceintes, ou encore personnes âgées.

Malgré l'absence d'équipements d'aide à la flottabilité individuelle, les embarcations empruntent une voie particulièrement périlleuse, perpendiculaire au flux de trafic des gros navires de commerce, ce qui entraîne un risque de chavirement ou de dégradation brutale de la flottabilité. Les embarquements ont lieu depuis le rivage, ce qui oblige parfois les personnes à s'immerger dans l'eau voire à attendre afin de tenter de se hisser, souvent tous en même temps, à bord de l'embarcation. Les départs sont observés toute l'année, dès que le vent est faible mais avec le risque de conditions météorologiques changeantes, de forts courants de marée, d'une visibilité parfois mauvaise et d'une température de l'eau très basse.

La dangerosité de ces trajets est susceptible de surmobiliser le dispositif permanent de sauvetage coordonné par le Cross, au risque de le saturer, et de mettre en tension les capacités d'intervention des moyens de sauvetage, étant donné que soixante-dix personnes au maximum peuvent embarquer sur un canot tous temps de la SNSM. Les opérations de sauvetage peuvent durer jusqu'à une vingtaine d'heures. Lors d'une journée favorable aux traversées, les alertes se multiplient, et jusqu'à trente opérations sont lancées, sans interruption durant 48 heures, malgré l'insuffisance de fiabilité des informations reçues, notamment s'agissant de la localisation de l'embarcation ou du nombre de personnes à bord.

Pour faire face à cette situation, le Cross a été soutenu en termes de moyens humains et techniques, à la faveur de l'affectation de personnels supplémentaires permettant d'adopter une organisation souple et adaptée aux pics d'activité, de la mise à disposition de crédits permettant la refonte de la salle opérationnelle, de l'amélioration de son ergonomie et de la mise en place de postes de travail supplémentaires ainsi que la création d'une salle de formation et d'entraînement.

En parallèle, les moyens à la disposition du Cross pour intervenir sur ces opérations ont été renforcés. Un dispositif de sauvetage à six navires, trois navires affrétés et trois navires des administrations de l'action de l'État en mer, de capacités et de caractéristiques complémentaires permettant d'apporter une réponse efficace et adaptée aux particularités géographiques de la zone, a été déployé. En période estivale, le Cross recourt à un drone et bénéficie d'un soutien nocturne de l'avion affrété par le ministère de l'intérieur. Un travail de connaissance mutuelle avec les navires professionnels de la zone, et notamment avec les ferries, a été engagé et du matériel de sauvetage et d'aide à la flottabilité a été acquis par l'ensemble des moyens concernés par la mission.

Enfin, le Cross travaille en permanence à adapter ses procédures et son organisation à cette typologie d'opérations. Une doctrine opérationnelle visant à organiser la réponse

efficace à un naufrage massif a été créée. Elle prévoit de fixer la situation, de secourir les naufragés, de les prendre en charge médicalement et de rechercher sur la zone de naufrage.

La coopération avec les services terrestres pour le sauvetage et l'accueil à terre des naufragés a été renforcée. Les principes de l'aide médicale en mer ont été adaptés aux caractéristiques de ces opérations, dont la cinématique est rapide. Nous avons procédé à la refonte de la documentation opérationnelle et de la formation des personnels de quart et des officiers. Des échanges permanents durant les opérations et des retours d'expérience permettent d'affermir la coopération entre le Cross et le MRCC de Douvres. En outre, des exercices avec échanges de personnels sont organisés entre les deux centres. Un chapitre dédié a été ajouté dans le plan Orsec maritime de la façade, sous l'égide de la préfecture maritime, et des comptes rendus sont dorénavant remis de manière systématique aux autorités, ainsi que des retours d'expérience internes.

Soyez assurés que l'état-major et les équipes opérationnelles du Cross Gris-Nez, avec le soutien de la DGAMPA et du préfet maritime, sont pleinement engagés, jour et nuit, pour conduire ces opérations difficiles dans le contexte exigeant qui vient de vous être présenté. Même si nous avons des moments de doute où nous sommes sous pression, mes équipes sont fières du devoir accompli. Le sauvetage des vies humaines en mer est une mission gratifiante qui les motive beaucoup malgré les drames récurrents sur ces opérations singulières.

M. le président Sébastien Huyghe. J'aimerais, au nom de notre commission, commencer par remercier l'ensemble des personnels qui, très régulièrement, sauvent des vies en mer. Malheureusement, on a des drames à déplorer.

Je voudrais aussi avoir une pensée pour deux personnes décédées dans la nuit de samedi à dimanche près de Neufchâtel-Hardelot dans une tentative de traversée de la Manche. Pour les habitants des Hauts-de-France, Neufchâtel-Hardelot et Le Touquet sont des stations balnéaires. Pour ces deux jeunes femmes, âgées d'une vingtaine d'années, c'est le lieu de la fin de leur vie. D'après les informations que j'ai pu obtenir, elles se trouvaient sur un bateau surchargé, en perdition, et sont probablement mortes asphyxiées. Trois personnes ont été grièvement blessées. Je ne peux qu'imaginer la panique à bord. Je pense que les personnels du Cross ont été à la manœuvre cette nuit-là.

Ma première série de questions porte sur la doctrine opérationnelle appliquée lorsqu'une embarcation est signalée dans le détroit du Pas-de-Calais. À partir de quel moment une mission de surveillance devient-elle une mission de sauvetage ? Êtes-vous parfois confrontés à des situations de désaccord avec les autorités britanniques sur les modalités de la prise en charge d'une embarcation en difficulté ? Comment ces désaccords sont-ils surmontés ?

Enfin, existe-t-il dans votre doctrine et vos pratiques opérationnelles des marges d'interprétation susceptibles de différer ou de prioriser certains types d'interventions ? Je pense notamment au cas où des appels concernent plusieurs embarcations en même temps. Il arrive aussi que plusieurs personnes à bord de la même embarcation vous appellent. Comment se déroule le processus pour déterminer que plusieurs appels proviennent d'un même bateau, sachant que ces appels se font souvent à l'insu des autres personnes à bord qui, comme vous l'avez dit, ne souhaitent pas d'assistance tant que le bateau n'est pas dans les eaux britanniques ? Comment procédez-vous dans ces situations ?

M. Olivier Drevon. Le principe défini dans notre doctrine opérationnelle impose que chaque embarcation qui nous est signalée soit mise sous surveillance. Une fois qu'une embarcation est détectée, nous évaluons sa situation. Certaines embarcations sont à l'évidence dangereuses, d'autres sont bien gonflées et le nombre de passagers est raisonnable. En fonction de ces éléments, nous définissons des priorités de surveillance.

Nous basculons de la surveillance au sauvetage selon ce que nous indiquent les moyens sur zone et les appels des personnes à bord. Il arrive que nous recevions des appels de personnes paniquées à bord, mais nos éléments d'appréciation nous montrent que ces appels sont motivés par une peur bien compréhensible sans que l'embarcation soit en situation de péril immédiat. Fréquemment, les moyens sur zone, qui surveillent les embarcations, assistent au naufrage et mettent aussitôt tout en œuvre pour extraire les personnes de ce milieu très hostile qu'est l'eau froide de la Manche. Il s'agit, finalement, d'une opération de sauvetage classique.

Concernant la coopération avec les autorités britanniques, l'organisation est très claire. De chaque côté de la Manche, dans chaque zone de responsabilité, se trouve un coordinateur de mission de sauvetage, le coordinateur français exerçant au Cross Gris-Nez. Ces deux personnes échangent en permanence et se soutiennent, ce qui évite tout désaccord. Lors d'une opération de sauvetage, un message est diffusé à tous les navires de la zone, si bien que Français et Britanniques sont instantanément informés. Si le Cross Gris-Nez mène l'opération, les Britanniques proposent leur aide et réciproquement, parce que nous avons la même et unique préoccupation, qui est d'apporter assistance à des personnes en danger. Les textes prévoient d'ailleurs que, dans un souci d'efficacité et après concertation, une opération de sauvetage dans les eaux françaises soit coordonnée par les Britanniques, et inversement.

Concernant les marges d'interprétation pour prioriser les interventions, cela rejoint ce que j'ai exposé précédemment. En fonction de tous les éléments que nous avons sur ces embarcations, nous positionnons notre dispositif permanent de sauvetage. Nous le repositionnons en permanence pour être en mesure d'intervenir. Avec six navires permanents pour parfois dix départs, nous ne pouvons pas affecter un navire en permanence à chaque embarcation. En revanche, nous allons trouver des moyens supplémentaires, aériens par exemple, et réévaluer constamment notre dispositif. Si une embarcation bien gonflée compte 20 personnes, nous pouvons mettre un petit navire à proximité. Si une autre en compte 95, nous prépositionnerons un gros navire. Nous réajustons en permanence ce dispositif pour être en mesure d'intervenir immédiatement en cas de naufrage.

Enfin, il arrive que personne à bord n'appelle, et d'autres fois, cinq ou dix personnes de la même embarcation appellent. L'objectif est de déterminer la provenance des appels, et pour cela nous recourons à des techniques qui ne font pas partie des modes opératoires habituels des centres de sauvetage, puisque nous faisons appeler les personnes sur notre numéro d'urgence afin de les géolocaliser et de déterminer si plusieurs appels viennent d'une même embarcation. Dans ce cas, si un moyen de sauvetage se trouve à proximité, nous lui signalons ces multiples appels et lui demandons un point de situation. En fonction de son retour, nous mettons en œuvre les moyens adaptés.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous l'avez rappelé, certaines personnes à bord ne souhaitent pas d'assistance, parce qu'elles ne veulent pas mettre un terme à la traversée, quand d'autres le réclament. Cette divergence est susceptible de générer des tensions à bord. Comment vos équipes gèrent-elles ces situations ?

M. Olivier Drevon. Il s'agit en effet d'une difficulté à laquelle sont régulièrement confrontés les moyens de sauvetage. Parfois, des personnes manifestent le souhait d'être secourues, extraites de l'embarcation, quand d'autres refusent de s'arrêter, à commencer par celui qui tient le moteur. Gérer cette situation réclame de la part des moyens de sauvetage un certain tact pour faire comprendre que des personnes à bord ont peur et souhaitent quitter l'embarcation. La plupart du temps, ils parviennent à convaincre ceux qui veulent continuer de laisser débarquer ceux qui le souhaitent.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Existe-t-il des zones en mer où aucun appel téléphonique n'est possible ?

M. Olivier Drevon. Il en existe, mais pas dans la zone du Pas-de-Calais. Globalement, les appels passent correctement. Du fait de la proximité avec l'Angleterre, les Britanniques peuvent recevoir les appels que nous n'aurions pas captés. Dans cette zone assez resserrée, nous n'avons pas de problème sur ce point.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aimerais savoir si des normes réglementaires imposent la présence à bord des navires de sauvetage de certains équipements : matériel médical, vêtements de rechange ou de survie, etc. Je parle évidemment des navires spécifiquement affrétés pour les opérations de sauvetage, et non des navires privés qui se trouveraient à proximité.

M. Olivier Drevon. Il s'agit de navires de commerce, qui embarquent une dotation médicale destinée à l'équipage. Cependant, ils disposent d'équipements renforcés pour faire face aux situations d'urgence, notamment du matériel de premier secours, de l'oxygène médical, de gilets de sauvetage et de vêtements.

L'Abeille Normandie, par exemple, emporte un magasin de vêtements donnés par des associations et des particuliers, qui permet aux personnes secourues, une fois à bord, de se changer avec des vêtements secs, ce qui est important car le premier motif de secours est l'hypothermie.

M. Jean-Pascal Devis. En complément de la convention SAR de Hambourg, un manuel technique pour les recherches et le sauvetage aéronautiques et maritimes (*International Aeronautical and Maritime Search and Rescue*, Iamsar), édité conjointement par l'Organisation maritime internationale et l'Organisation internationale de l'aviation civile, précise les principes d'organisation du sauvetage et les procédures pratiques à mettre en œuvre. Il est composé de trois volumes. Le premier, à la rédaction duquel la France, la Grande-Bretagne et les États-Unis ont largement contribué dans les années 1970, est destiné aux États pour la mise en place de leur service SAR. Le deuxième volume s'adresse aux unités d'intervention dédiées et comporte un certain nombre de principes techniques relatifs aux équipements et aux modes opératoires. Le troisième volume, qui est pour l'essentiel un résumé des deux premiers, est obligatoirement embarqué à bord des navires privés susceptibles d'apporter un concours à la demande d'un centre de coordination. Il s'agit d'un guide qui leur permet de s'insérer dans un dispositif de sauvetage.

En droit français, l'article R.749 du code de la sécurité intérieure précise que « chaque unité de sauvetage doit être composée du personnel et dotée du matériel approprié à l'accomplissement de sa mission en application des chapitres 1^{er} et 2 de la Convention internationale de Hambourg ».

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Devis, vous avez souligné dans votre introduction que le naufrage de novembre 2021 avait mis en évidence une évolution des pratiques des passeurs. Cet épisode a-t-il également révélé une inadaptation ou une insuffisance des moyens du Cross pour faire face à ces évolutions ? Considérez-vous que le Cross dispose des moyens humains et financiers suffisants et adaptés pour faire face à la situation actuelle ?

M. Olivier Drevon. Je précise que je suis arrivé au Cross Gris-Nez l'année suivant le naufrage, en juin 2022. Toutefois, je sais que cet événement dramatique a été le déclencheur

d'un certain nombre de mesures destinées à donner au Cross la capacité d'être encore plus efficient dans le traitement de ces opérations. Nous avons bénéficié du renfort en personnel évoqué par M. Devis, ce qui m'a permis de mettre en place une organisation plus agile et à même de monter en puissance.

En outre, nous pouvons compter sur les moyens du service départemental d'incendie et de secours (Sdis) et du centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (Codis), qui ont adapté leurs procédures au type de situation auquel nous sommes confrontés. Cela nous permet, depuis quatre ans, d'y faire face.

À mon arrivée, en 2022, les embarcations n'étaient relativement pas trop chargées. Depuis l'année dernière, on voit régulièrement des bateaux embarquer plus de cent personnes à bord, ce qui nous impose une adaptation permanente. L'embarquement sur la plage est déjà périlleux, avec une petite foule qui se bouscule pour monter à bord, et le drame de Neufchâtel-Hardelot que vous avez évoqué, monsieur le président, l'illustre tragiquement.

M. Jean-Pascal Devis. Le drame de 2021 a été un facteur d'accélération d'une adaptation permanente, davantage qu'un facteur de prise de conscience d'une inadaptation. Il importe d'appréhender le fonctionnement des Cross depuis l'origine de ce dispositif. Les Cross ont toujours été dans une logique d'adaptation aux situations. L'évolution des équipements, des formations, des procédures s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. Les renforts en personnels sont intervenus après et en lien avec la crise migratoire. En revanche, les évolutions en termes de matériel avaient été engagées auparavant dans les Cross. Aussi, pour répondre précisément à votre question, madame la rapporteure, je dirais que nous ne constatons pas tant une inadaptation que des possibilités d'amélioration. Dans le fonctionnement et la gestion des opérations, nous cultivons le doute, ce qui nous incite constamment à revoir notre dispositif, y compris en cours d'opération.

La démarche Cross de nouvelle génération, que j'ai mentionnée dans mon propos introductif, a été initiée en raison des évolutions de l'activité maritime. Elle s'appuie sur l'idée que l'augmentation des effectifs serait vaine sans une réflexion sur l'adaptation. Celle-ci ne concerne pas seulement l'évolution des modalités de traversée de la Manche par les migrants, mais aussi le dérèglement climatique, qui cause des tempêtes en plein été, dont les répercussions sont sensiblement différentes en raison de la présence en mer de bateaux de plaisance. Ainsi, les Cross qui étaient configurés pour une saison estivale de juillet à fin septembre le sont désormais pour une saison qui s'étend d'avril-mai à octobre-novembre.

La démarche dans laquelle nous sommes engagés ne vise pas à trouver une solution miracle. Par définition, une démarche suppose une logique de mouvement, de progression vers davantage d'efficacité compte tenu des moyens dont nous disposons. Il en va de même pour l'organisation du réseau des Cross et des MRCC. Nous nous efforçons, plutôt que d'augmenter les effectifs sans autre considération, de réfléchir à une meilleure coordination entre les centres, de manière à mieux répartir la charge de travail et mieux absorber les pics d'activité ou de tension qui sont liés essentiellement, pour ce qui concerne les traversées de la Manche, à la durée des opérations.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lors de nos échanges du 16 avril, vous m'aviez indiqué que l'enquête administrative annoncée par le secrétaire d'État à la mer, Hervé Berville, n'avait finalement pas été diligentée. En revanche, un retour d'expérience avait été effectué après le naufrage de novembre 2021. Je sais que vous n'étiez pas encore en fonction ni l'un ni l'autre, mais pourriez-vous décrire, dans les grandes lignes, les éléments qui ressortaient de ce

retour d'expérience ? J'imagine qu'un document existe, auquel cas nous vous demanderons de le transmettre à la commission d'enquête.

M. Olivier Drevon. Un compte rendu d'opération après ce naufrage avait été rédigé par le directeur du Cross de l'époque, et transmis aux autorités organiques et opérationnelles. Je ne peux pas m'exprimer plus précisément sur ce sujet, car je n'ai pas vécu cette opération, et surtout, une procédure judiciaire est en cours.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question ne portait pas sur d'éventuelles responsabilités pénales du Cross, mais sur les changements effectifs qui se sont produits à la suite du naufrage de novembre 2021.

M. Olivier Drevon. Les principales évolutions se rapportent surtout aux effectifs supplémentaires, à la réorganisation du quart opérationnel, au renfort du coordonnateur de mission de sauvetage, et à la mise en place de postes supplémentaires au poste de contrôle des opérations, afin d'être en mesure de recevoir davantage d'appels et de traiter davantage de situations.

Depuis mon arrivée au Cross, j'ai dû malheureusement gérer un certain nombre de naufrages. Un retour d'expérience est effectué après chacun d'eux, de manière à évaluer ce qui a fonctionné et ce qui reste à améliorer. Ce retour d'expérience est adressé aux autorités organiques et opérationnelles, et diffusé en interne. Il donne lieu à des actions de formation des personnels ou à des adaptations de doctrines. Je pense par exemple aux taxi-boats, un phénomène qui a surgi après mon arrivée.

Auparavant, les embarcations étaient moins chargées, mais plus nombreuses. Aujourd'hui, elles sont moins nombreuses mais beaucoup plus chargées, et la phase d'embarquement depuis la plage, comme je l'ai indiqué, est extrêmement accidentogène. Nous avons dû nous adapter, avec le concours du Codis et du Sdis, et modifier nos procédures afin de réagir efficacement face à ce nouveau mode opératoire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Devis, pouvez-vous confirmer qu'un retour d'expérience a été effectué à la suite du naufrage de novembre 2021 ?

Monsieur Drevon, depuis que vous êtes en poste, à combien de reprises, dans le cadre d'une enquête post-naufrage, a-t-il été demandé au Cross de fournir les *Situation Reports* (Sitrep) ou les enregistrements audios ? Pour quel type de naufrage cette demande vous a-t-elle été faite ?

M. Olivier Drevon. Dès lors qu'un naufrage entraîne le décès d'au moins une personne, une procédure judiciaire est ouverte, et le Cross fournit, sur réquisition, l'ensemble des enregistrements : les Sitrep, les conversations téléphoniques, les conversations radio, tout ce qui est en lien avec l'opération.

M. Jean-Pascal Devis. Je n'étais pas, moi non plus, en poste au moment du naufrage de 2021, et la seule chose que je puis vous dire, c'est que le rapport interne consécutif à ce drame n'a pas conduit à des sanctions.

Après une opération de sauvetage, une enquête judiciaire est éventuellement ouverte, à la main des équipes d'enquêteurs, du parquet et du juge d'instruction. En parallèle, des retours formalisés entre la préfecture maritime et le Cross permettent aux opérationnels de tirer les leçons pour améliorer les procédures. Par exemple, l'expérience a montré qu'il était

préférable d'embarquer sur les navires de sauvetage des engins de flottabilité plutôt que des motopompes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le Cross a-t-il été associé aux réflexions sur les nouvelles méthodes d'interception ?

M. Olivier Drevon. Oui, nous avons été naturellement associés à cette réflexion conduite sous l'égide du préfet maritime. La doctrine définie exige que les moyens d'interception soient en mesure de secourir l'ensemble des personnes impliquées dans l'opération. Concrètement, lorsque le préfet maritime décide d'intercepter une embarcation, il gère lui-même l'opération et le Cross n'est plus impliqué. Le dispositif d'interception est dimensionné de manière à être autosuffisant et capable de prendre en charge les personnes si la situation venait à se dégrader.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La question du nombre de personnes à bord des embarcations a-t-elle été évoquée dans le cadre de ces consultations ? Avez-vous évalué le danger que pourrait représenter l'interception d'une embarcation avec plus d'une vingtaine de personnes à bord ? Quel a été l'avis du Cross sur cette question ?

M. Olivier Drevon. Ces questions ont été abordées par le préfet maritime lors de l'examen des moyens à engager pour conduire les interceptions, puisque, comme je l'ai indiqué, ces moyens doivent être en mesure de procéder à un sauvetage. J'insiste sur ce point : cette doctrine d'interception est propre à la préfecture maritime. C'est bien le préfet maritime qui décide de conduire des interceptions, et il met en place le dispositif qu'il juge nécessaire. Puisque ce dispositif comporte des moyens adaptés et suffisants au sauvetage, le Cross n'est pas impliqué.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en conclus qu'une éventuelle opération de sauvetage échappe au Cross, en quelque sorte, puisqu'elle est directement gérée par le préfet maritime. Pourtant, le Cross a été consulté dans le cadre de la définition de la doctrine, pour apporter ses connaissances et son savoir-faire. À cette occasion, des hypothèses, des scénarios ont-ils été soumis à son appréciation ?

M. Olivier Drevon. Non, parce que ce mode opératoire est décorrélé des situations auxquelles le Cross est confronté dans le cadre de sa mission de sauvetage. Nous n'avons donc pas travaillé sur des hypothèses. Le préfet maritime a dimensionné seul son dispositif et le périmètre de son intervention, et pour ma part j'ai souligné l'importance que ce dispositif soit suffisant pour permettre des interceptions dans des conditions de sécurité optimales.

M. Jean-Pascal Devis. Pour ma part, je n'ai pas participé à ces échanges. Néanmoins, il me semble que la règle la plus importante à nos yeux, et aussi aux yeux du préfet maritime, est qu'une opération doit être conduite sous une seule autorité, afin d'éviter toute confusion. Ce principe, éprouvé par l'expérience, est valable pour le sauvetage, mais aussi pour l'assistance au navire et la lutte contre la pollution. Dès lors, s'agissant d'interception, il est impensable qu'une opération comporte un volet policier et un volet sauvetage, et qu'elle soit conduite conjointement par un responsable pour chaque volet, et que la responsabilité soit partagée entre eux. C'est la raison pour laquelle le Cross n'intervient pas dans une opération de police. Dans ce cas, la sécurisation de l'intervention appartient à l'unité qui intervient, et ce sont les forces de l'ordre qui évaluent la faisabilité de l'opération en termes de sécurité.

Lors d'une opération, si la situation se dégrade et rend nécessaire une opération de sauvetage, alors l'opération de police est immédiatement suspendue et le Cross reprend la plénitude de ses activités. Il ne s'agit alors plus d'une opération de police, mais d'une opération

de sauvetage. Le partage de la responsabilité s'effectue ainsi : soit il s'agit d'une opération de police, sous la responsabilité des forces de l'ordre et sans l'intervention du Cross, soit il s'agit d'une opération de sauvetage, sous la responsabilité du Cross et alors l'opération de police n'a plus cours. Mais en aucun cas l'objectif ne peut relever en même temps de l'opération de police et de l'opération de sauvetage. Cette distinction est très importante pour nous.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pourriez-vous préciser à quel moment et sous quelles conditions intervient cette bascule de l'opération de police vers l'opération de sauvetage ?

M. Olivier Drevon. Si, au cours d'une opération de police, le responsable du dispositif estime que les conditions de sécurité ne sont plus réunies, il interrompt l'opération, contacte le Cross et annonce que la situation de détresse l'oblige à s'engager dans une opération de sauvetage. Puisque son dispositif est dimensionné pour gérer une opération de sauvetage, il fait intervenir les moyens à sa disposition, c'est-à-dire ceux de la police. Ainsi, l'unité d'interception se transforme en unité de sauvetage et porte assistance aux personnes présentes dans les embarcations.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Un point me semble difficile à comprendre sur cette nouvelle doctrine d'interception : vous dites que les opérations d'interception sont en quelque sorte, pour le Cross, des opérations blanches, puisque le Cross n'intervient pas et s'en remet, pour une éventuelle opération de sauvetage, aux moyens de police sur place, dimensionnés pour se transformer en moyens de sauvetage. Mais, en cas de dégradation de la situation, le Cross peut retrouver la plénitude de ses activités et être rapidement amené à intervenir.

M. Olivier Drevon. On peut parler des interceptions comme d'opérations blanches pour le Cross, dans la mesure où elles ne donnent pas lieu à l'engagement de moyens supplémentaires pour conduire le sauvetage. Le dispositif policier étant dimensionné pour faire face à une éventuelle situation de détresse, nous ne souhaitons pas qu'une opération de police conduise le Cross à engager d'autres moyens pour mener une opération de sauvetage.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en tire la conclusion que ces opérations de police peuvent conduire à des opérations de sauvetage, ce qui implique qu'elles aient un caractère accidentogène.

M. Jean-Pascal Devis. Il est difficile, pour nous, d'évoquer des opérations qui ne relèvent ni de notre compétence administrative et juridique, ni de notre compétence technique. Notre appréciation ne concerne pas le détail de ces opérations d'intervention. En revanche, nous insistons sur un point : la nature de l'opération en cours doit être parfaitement définie. Ou bien il s'agit d'une opération de police qui se déroule dans les conditions fixées par l'autorité policière, ou bien il s'agit d'une opération de sauvetage. Il ne peut s'agir d'une opération hybride. L'opération de sauvetage commence si et lorsque l'opération de police est suspendue. En ce sens, la bascule est très claire. Il n'est pas possible que le Cross, en parallèle d'une opération de police, soit amené à conduire une opération de sécurisation.

Cette doctrine, qui prévoit une bascule entre centres opérationnels, a été appliquée avec succès dans d'autres domaines. Par exemple, lorsque le Cross porte assistance à un navire en difficulté, une fois que l'opération de sauvetage est terminée, que toutes les personnes sont mises en sécurité, un autre centre opérationnel prend le relais. Tout est fait pour se prémunir d'un chevauchement des responsabilités, pour éviter une situation où deux centres opérationnels seraient simultanément à la tête de l'opération. Le point important à retenir est

le suivant : dès lors qu'une opération relève du sauvetage, elle est conduite du seul point de vue du sauvetage, indépendamment de toute autre considération.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je comprends bien que le Cross n'effectue pas de missions d'interception et qu'il n'est pas dans ses attributions de lutter contre l'immigration illégale. Ce point est parfaitement clair.

En revanche, puisque sur une même zone, dans le cadre du SAR migrants, ce sont les équipes du Cross qui coordonnent le sauvetage en faisant valoir leurs compétences, leur savoir-faire et leur expérience, j'imagine quand même que vous avez été associés à l'élaboration des nouvelles méthodes d'interception, puisque certains points de cette doctrine vous concernent, à l'image de la bascule que vous avez décrite.

La circulaire de 2023 précisait que, lorsque seules deux ou trois personnes se trouvent à bord d'une embarcation, les autorités peuvent légitimement considérer qu'il s'agit de passeurs, et sont dès lors fondées à intervenir pour les intercepter. Les six ou sept opérations menées selon les nouvelles méthodes d'interception, définies en 2025, ont concerné des embarcations avec un plus grand nombre de personnes à bord. Les équipes du Cross ont-elles été invitées à formuler un avis quant au nombre maximal de personnes à bord avant qu'une interception mette en danger l'embarcation ?

Monsieur Devis, une limite sur le nombre de personnes à bord a-t-elle été établie ? La présence d'enfants sur les embarcations, par exemple, constitue-t-elle une limite pour intervenir dans le cadre des nouvelles méthodes d'interception ?

M. Jean-Pascal Devis. La DGAMPA n'a pas été consultée. L'aurait-elle été, elle n'a pas vocation à fixer ce type de limites, compte tenu de la multitude de facteurs circonstanciels à prendre en considération. En d'autres termes, il n'apparaît pas possible de fixer de manière théorique un nombre maximum de personnes sur une embarcation. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle la procédure prévoit une évaluation de la faisabilité en termes de sécurité par les personnes présentes sur la zone. Il semblerait hasardeux de fixer une limite théorique et de ne pas laisser au chef d'équipe d'intervention une marge d'appréciation sur la situation.

M. Olivier Drevon. Le Cross n'a pas non plus été consulté pour déterminer un nombre limite de personnes sur l'embarcation. Nous savons en revanche que le responsable du dispositif d'interception, avant d'intervenir, évalue la situation et s'assure de la présence à bord d'enfants ou de personnes vulnérables. C'est sur la base de cette évaluation, dont il rend compte au préfet maritime, qu'il décide d'intercepter ou non l'embarcation. À ma connaissance, aucune interception n'a été conduite sur une embarcation à bord de laquelle des personnes vulnérables ont été identifiées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lors de son audition par notre commission d'enquête, le préfet maritime a déclaré, je cite, « dès que l'on est dans de l'eau salée, il n'existe que deux modes d'action possibles : le sauvetage ou l'interception d'un taxi-boat ». Le même jour, Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières, lors de son audition a déclaré : « c'est dans le cadre opérationnel que se décide jusqu'où les policiers, les forces de sécurité, peuvent arrêter un bateau sur l'eau » – les forces de sécurité en question étant des forces terrestres qui pourraient avancer dans l'eau. J'aimerais obtenir une réponse précise sur ce point : à partir de quelle profondeur d'eau les policiers sur la terre ferme ne sont plus en droit d'intervenir ?

Les réponses que nous avons obtenues sur ce point nous ont paru relativement floues. Dans un article de *Nord Littoral* paru ce week-end, s'appuyant sur une vidéo, il était relaté que les gendarmes avaient crevé un bateau sur un banc de sable près de l'eau. Nous savons qu'une

noyade est possible même à très faible profondeur. C'est pourquoi j'aimerais connaître le point de vue des coordinateurs de sauvetage que vous êtes. Cette pratique vous semble-t-elle dangereuse pour les personnes à bord ?

M. Olivier Drevon. Je suis embarrassé par cette question, parce que ce sujet ne relève pas de mon champ d'action. Néanmoins, les consignes données aux forces de l'ordre sont, à ma connaissance, très claires : personne ne doit mettre en danger les personnes qui essaient de monter dans une embarcation. En outre, dès que l'embarcation est dans l'eau salée, elle se trouve dans la zone du préfet maritime, ce qui interdit à quiconque d'intervenir.

Je vous confirme par ailleurs qu'une intervention, même avec dix centimètres d'eau, est susceptible de mettre en danger les personnes qui embarquent.

M. Marc de Fleurian (RN). Avant de vous interroger, je souhaite saluer l'engagement des personnels du Cross Gris-Nez, qui sont guidés par la solidarité des gens de mer et assument avec professionnalisme des impératifs opérationnels lourds.

J'aimerais vous entendre, messieurs, sur les perspectives ou l'utilisation déjà effective de l'intelligence artificielle pour appuyer la veille opérationnelle des effectifs en passerelle et les garder pleinement opérationnels.

Concernant les retours d'expérience, vous avez évoqué leur diffusion en interne. Qu'en est-il de leur diffusion en externe, auprès des navigants, notamment les usagers réguliers de la Manche ? Quelles informations sur les spécificités du SAR migrants sont délivrées ? Je pense en particulier aux questions sanitaires – comment, par exemple, prendre en charge les brûlures liées au mélange de carburant et d'eau de mer –, aux questions culturelles – certains sauveteurs nous ont expliqué qu'il était parfois difficile de prendre en charge les femmes sans créer de troubles – et aux questions techniques relatives à la navigation, notamment les difficultés d'aborder les *small boats*, ces embarcations sans plancher, faiblement motorisées et souvent surchargées.

M. Jean-Pascal Devis. La question de l'intelligence artificielle ne nous laisse indifférents à propos de la préparation de nos opérations. Nous n'avons pas encore pris de mesures concrètes sur ce sujet, mais nous prenons connaissance des offres des entreprises spécialisées, et certaines sont déjà venues procéder à des tests et des démonstrations. Nous disposons déjà d'outils d'aide à la décision, en l'occurrence des algorithmes permettant d'améliorer la remontée d'information. Mais il ne s'agit pas d'intelligence artificielle.

Pour ma part, je crois que nous ne sommes pas prêts à confier certaines tâches à une intelligence artificielle. Je ne saurais trop mettre en avant l'importance de l'humain dans la gestion d'une opération, l'importance de tout ce qu'un humain, un opérateur, un officier de permanence ou un chef de quart, est capable de percevoir. Les opérations gérées par le Cross sont si dramatiques et si humaines que nous préférons miser sur la formation et la sensibilisation. Des réflexions s'amorcent sur les évolutions technologiques, mais il nous semble plus important d'améliorer l'existant.

Cela ne signifie pas se priver d'outils technologiques permettant d'augmenter la précocité des alertes. Nous travaillons plutôt sur la capacité à détecter, sur un écran parfois encombré, des situations devenues ou potentiellement dangereuses. Nous avons déjà des alertes de proximité ou de trajectoire entre les bateaux, mais nous pouvons aller plus loin et je pense que la technologie peut nous y aider. Dans le domaine du sauvetage, l'essentiel reste la capacité de communiquer, d'envoyer des moyens et de choisir le plus adapté. À cet égard, les

apports de l'intelligence artificielle restent à définir. Le sujet est balbutiant, mais nul doute que cette question se posera à l'avenir.

Concernant la diffusion des retours d'expérience en externe pour former les navigateurs, l'Organisation maritime internationale s'est saisie du sujet au niveau international. Des comités techniques travaillent à la rédaction d'annexes pour le manuel Iamsar, qui détailleront la conduite à tenir face à ces situations que l'on retrouve aussi au large des Canaries ou en Méditerranée. La prochaine édition du manuel, en 2027, devrait intégrer des retours d'expérience.

Au niveau local, les Cross sont directement en contact avec les intervenants potentiels, à commencer par les pêcheurs. Lorsqu'un navire en mer constate une situation de détresse, il a l'obligation d'intervenir et de prévenir le centre de secours. C'est ensuite le centre de coordination qui apprécie si ce navire est le moyen le plus adapté ou s'il faut en dérouter un autre. C'est dans le cadre de cette appréciation qu'intervient notre connaissance fine du territoire. Nous savons quel pêcheur intervient souvent et sait faire et quel autre, de passage, pourrait être moins adapté malgré sa bonne volonté. Vous avez pu voir lors de votre visite au Cross des vidéos montrant comment un gros navire, bien que volontaire, peut ne pas être sollicité s'il n'a pas la capacité technique, même s'il peut parfois être utile pour faire barrage au vent. Il s'agit d'une appréciation au cas par cas de chaque situation et de chaque intervenant.

M. Olivier Drevon. Les retours d'expérience nous servent, comme je l'ai déjà indiqué, à nous améliorer en permanence, mais aussi à aller à la rencontre de nos partenaires, notamment les pêcheurs, que nous connaissons bien. Nous avons également mené un travail avec les trois compagnies de ferry qui traversent la Manche. Les naufrages surviennent souvent au milieu d'un trafic dense, comme un accident sur une autoroute, et il est extrêmement dangereux d'arrêter un navire dans ce flux.

Cependant, les ferries sont des navires très maniables, dotés de capacités de secours et capables de mettre à l'eau de petites embarcations. Lors d'un naufrage dans le chenal d'accès au port de Calais il y a un ou deux ans, le premier navire sur zone était un ferry. Il nous a signalé sa capacité à déployer des embarcations et a immédiatement secouru un certain nombre de personnes, en attendant le renfort de la station de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) et d'un moyen du dispositif à proximité. Nous travaillons avec ces compagnies, usagers courants du détroit, qui sont confrontées à ces situations et très inquiètes. Les commandants redoutent de ne pas voir une embarcation et de provoquer un drame, et se sont dotés de moyens de détection. Nous leur avons expliqué ce que nous attendions d'elles et avons évalué leurs capacités pour améliorer notre dispositif.

Sur le volet médical, nous travaillons avec le Samu de coordination médicale maritime du Havre. Notre priorité absolue est d'extraire les gens de l'eau. Une fois en sécurité sur un bateau, nous projetons des équipes médicales. La procédure habituelle, à laquelle nous sommes malheureusement habitués, consiste à faire décoller l'hélicoptère de la marine nationale basé au Touquet pour aller chercher une équipe de la structure mobile d'urgence et de réanimation (Smur) au centre hospitalier de Boulogne et la projeter à bord du navire où sont rassemblées les personnes secourues. Le médecin les prend en charge, puis nous ramenons le navire à quai le plus vite possible pour une prise en charge, à quai, par un dispositif approprié.

M. le président Sébastien Huyghe. Nous arrivons au terme de cette audition. Il nous reste à vous remercier, messieurs, pour vos réponses précises.

*

* *

34. Audition, ouverte à la presse, de M. Xavier Bertrand, président du conseil régional des Hauts-de-France (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous débutons nos auditions de ce jour en recevant le président de la région Hauts-de-France, M. Xavier Bertrand. Je vous remercie de vous être rendu disponible pour témoigner devant notre commission d'enquête à propos d'un sujet que vous suivez très attentivement depuis plus de dix ans.

Vous avez vigoureusement pris position à plusieurs reprises pour dénoncer les accords du Touquet. L'été dernier, vous vous montriez également très sceptique concernant l'accord franco-britannique dit du « un pour un » qui, selon vous, allait aggraver la situation. Il y a quelques semaines, en réagissant au naufrage intervenu au début du mois d'avril, vous vous êtes demandé combien de drames il faudrait attendre avant qu'un changement ne soit imposé par le gouvernement français au gouvernement britannique.

Dans le cadre des travaux de notre commission, nous avons tenu à donner la parole aux élus du territoire. Au-delà de vos prises de position de portée générale, nous attendons également que vous évoquiez l'action menée au niveau de la région sur cette situation complexe. À titre d'information, je tiens à préciser que je suis moi-même conseiller régional des Hauts-de-France dans votre majorité, monsieur le président.

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

(M. Xavier Bertrand prête serment.)

M. Xavier Bertrand, président du conseil régional des Hauts-de-France. Cette commission d'enquête porte sur les conséquences des accords du Touquet sur l'action publique et sur le respect des libertés et droits fondamentaux des personnes migrantes. Les conséquences sont scandaleuses. C'est une honte, qui dure depuis des années, dans l'indifférence des pouvoirs publics, de part et d'autre de la Manche.

La raison est simple : il n'y a pas d'image des victimes ; il existe un véritable cynisme généralisé du côté britannique. En 2015, un petit garçon syrien est retrouvé mort sur une plage turque, face contre le sable. L'émotion mondiale naît de cette photo ; elle modifie la politique migratoire européenne. Mais en Manche, on ne voit pas les victimes noyées, alors tout le monde s'en moque, mais pas moi. La Manche est en train de devenir un cimetière marin à ciel ouvert. Deux victimes ont encore été à déplorer cette semaine, au large de Hardelot. Mais comme on ne voit pas les corps et comme il n'y a pas d'images, on passe à autre chose.

Voilà où en est le cynisme, à la fois politique et médiatique. Je remercie très sincèrement les membres de cette commission de s'être mobilisés. Il faut que tout le monde se saisisse du sujet et dise clairement ce qui est en train de se passer chez nous.

M. le président Sébastien Huyghe. Aujourd'hui, il ne s'agit plus simplement d'une frontière entre la France et l'Angleterre, mais d'une frontière entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Quelles sont à votre sens, les mesures à prendre ?

M. Xavier Bertrand. L'Union européenne, dans sa pratique actuelle, s'en moque ; Frontex, l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes, est totalement absente. Les

accords du Touquet impliquent certes plusieurs États, comme la Belgique, mais, dans les faits, la gestion s'inscrit uniquement dans une relation bilatérale entre la France et le Royaume-Uni.

La solution consiste à tordre le bras aux Anglais, qui sont responsables de la situation. Les personnes migrantes, qui sont exploitées par des passeurs, des criminels, ne veulent pas s'installer dans les Hauts-de-France ; leur objectif est de rejoindre l'Angleterre. Pourquoi ? Parce qu'en Angleterre, quand vous êtes migrant, pour différentes raisons sur lesquelles nous pourrions revenir, vous pouvez travailler ou plutôt être exploité dans de nombreuses entreprises, dans des conditions que peu imaginent. Il existe donc une aspiration, une volonté de rejoindre l'Angleterre parce qu'on peut y travailler,

Tant que les choses ne changeront pas, au-delà des grandes déclarations, la main sur le cœur des autorités britanniques, le problème demeurera. Il est évident que la question de Calais se règle loin de Calais, à l'est de l'Europe, au sud de la Méditerranée. Mais l'Angleterre reste cette destination recherchée, dans la mesure où elle représente une force d'attraction permanente pour tous ces migrants.

Tant que les Anglais ne changeront pas de position, rien ne se passera. Il faut en finir avec la naïveté du côté français depuis des années, laquelle consiste à penser que les Anglais font du mieux qu'ils peuvent. En réalité, ils n'essaient même pas de faire du mieux qu'ils peuvent. Ils essaient avant tout, parfois, de durcir le ton pour des raisons de politique intérieure britannique. En dehors de cela, il n'existe pas de volonté de changer la situation.

Dès lors, tant que vous ne remettrez pas en cause les accords du Touquet, tant que vous n'engagerez pas leur renégociation, aucune mesure ne sera prise. On est content de signer une prolongation des accords du Touquet, de Sandhurst, lorsque les Britanniques daignent nous régler ce qu'ils doivent, ce qui est pourtant la moindre des choses. On se satisfait de réunions bilatérales auxquelles les élus ne sont pas associés. On se contente de dire que l'on obtient ce qui était déjà prévu.

Mais de quoi parle-t-on ? La réalité est simple : elle est humaine, économique et sociale. Et elle ne concerne pas seulement le Calaisis. Aujourd'hui, les traversées concernent l'ensemble des Hauts de France, le Dunkerquois, mais aussi tout le littoral. C'est un drame pour les migrants, c'est un drame pour les populations locales.

La mobilisation des forces de police est considérable. Mais même lorsque la Grande Bretagne finance une partie des coûts, ces forces ne peuvent plus intervenir ailleurs. Or, chacun sait combien elles sont nécessaires pour assurer l'ordre régulier sur l'ensemble du territoire national.

Encore une fois, tant que nous n'obligerons pas les Britanniques à se remettre autour de la table, rien ne se passera. Le jour où les accords du Touquet seront dénoncés unilatéralement, conformément à l'article 25-2 du traité, la discussion s'imposera.

Je pense qu'on peut effectivement s'affranchir de ce délai de deux ans. Ne vous inquiétez pas : les Britanniques, dans l'obligation de changer leur politique et de mettre fin à l'attractivité qu'ils exercent de façon totalement hypocrite, se remettront autour de la table. Il ne s'agit pas de craindre un effet d'appel vers la France.

M. le président Sébastien Huyghe. Quel serait le contenu d'un accord acceptable pour notre pays, voire pour l'Union européenne ? Où fixer la frontière où les migrants candidats à l'immigration au Royaume-Uni seront contrôlés ?

M. Xavier Bertrand. Dans la situation actuelle, nous sommes en train de cogérer un problème qui est fondamentalement britannique. Il appartient au Royaume-Uni de le traiter, pas uniquement sous la pression électorale. À ce titre, a-t-on anticipé en France une possible victoire de Nigel Farage ? L'enjeu, pour nous, est double : garantir la sécurité sur notre territoire et prendre pleinement en compte le drame humain qui se joue.

Si l'on aborde la question migratoire dans son ensemble, il est évident que le Royaume-Uni doit dialoguer avec l'Union européenne. Cela suppose de poser clairement les questions de coopération, notamment avec Frontex, mais aussi de réfléchir à la situation des migrants. Depuis des années, je réclame des brigades maritimes, qui n'existent toujours pas. Ces moyens permettraient pourtant d'éviter un certain nombre de drames en mer. Ces moyens ne sont pas mis en œuvre du côté des Britanniques parce qu'ils se disent que nous effectuons le travail.

La question sur la clarté de la politique britannique en matière migratoire se pose. Or, aujourd'hui, cette politique apparaît inexistante. Dans ce contexte, il ne s'agit pas pour la France de définir la politique d'asile ou migratoire du Royaume-Uni. Il s'agit de refuser de cogérer les conséquences de ses choix, notamment lorsque ceux-ci génèrent des drames humains et des difficultés dans les Hauts de France. Nous effectuons le travail pour eux, tout en nous faisant critiquer chaque semaine par les tabloïds qui nous traitent d'incapables, alors que nous mobilisons des forces de l'ordre et que l'ensemble des coûts supportés par les Français ne sont que difficilement réglés par les Britanniques.

Il leur revient de définir ce qu'ils feraient au sujet des demandeurs d'asile, de déterminer les nouvelles coopérations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni vis-à-vis des pays d'origine. Ce n'est pas à nous de supporter leurs inconséquences politiques en la matière. Des propositions ont consisté à mettre en place des filières légales parallèlement aux filières existantes ; elles sont grotesques. J'avais dit au ministre Retailleau que cela ne fonctionnerait pas. Jusqu'à preuve du contraire, la filière illégale a continué de se développer et les drames humains se poursuivent. C'est une honte.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelles sont les conséquences de la situation actuelle pour la région ? Quelles sont les actions menées par le conseil régional des Hauts-de-France, notamment vis-à-vis des collectivités locales confrontées à cette situation ?

M. Xavier Bertrand. La région Hauts de France s'est organisée. Nous assurons la gestion des infrastructures portuaires, notamment à Boulogne Calais, qui a été profondément impacté. Les contrôles britanniques ont modifié les conditions de fonctionnement, entraînant des ralentissements et des difficultés logistiques, notamment lorsque les effectifs de la Border Force étaient insuffisants.

Pour y faire face, des adaptations ont été mises en place, incluant des investissements technologiques et une réorganisation des accès. Les infrastructures elles-mêmes ont dû être transformées, par des clôtures, des dispositifs de sécurité, des caméras thermiques. À écouter les Britanniques, il aurait fallu couvrir le littoral de grillages. Il n'en était naturellement pas question.

Dans le contexte du Brexit, nous avons travaillé étroitement avec les services douaniers pour mettre en place des dispositifs de contrôle intelligents, permettant de préserver la fluidité des échanges tout en assurant la sécurité. Cette évolution a profondément transformé les pratiques opérationnelles, y compris dans des infrastructures comme le port de Dunkerque, exploité par la Société d'exploitation des ports du détroit (SEPD).

En matière de développement économique, nous avons dû affronter des moments difficiles. À un moment donné, avant l'action déterminante et très efficace de Natacha Bouchart, Calais avait besoin effectivement de relever la tête commercialement, économiquement. Ces efforts ont été couronnés de succès, mais cela fut compliqué. Le conseil régional a financé à hauteur de 20 millions d'euros le plan de développement du Calaisis, aux côtés de l'État.

J'ai obtenu le démantèlement de la « jungle de Calais ». Cette opération, menée avec Bernard Cazeneuve et Natacha Bouchart, a constitué une étape majeure. Il s'agissait d'une situation totalement scandaleuse, où 9 000 personnes vivaient dans des conditions indignes, sous l'influence de réseaux criminels, dans un contexte marqué par de nombreux trafics et un épuisement croissant des populations locales.

Le démantèlement a été progressif, mais conduit dans des conditions jugées exemplaires, et je salue à ce titre l'action de Bernard Cazeneuve. Il a également reposé sur la mise en place de solutions d'accueil temporaires pour les personnes concernées, afin d'éviter une situation encore plus dramatique. Cette réussite a toutefois une contrepartie : l'extrême vigilance à maintenir pour éviter toute reconstitution de points de fixation, qui seraient gérés *in fine* par les criminels que sont les passeurs.

Dans ce contexte, l'action de la France s'est également traduite par une intensification de la lutte contre les réseaux de passeurs. Ce combat a nécessité du temps avant que les autorités britanniques s'y associent pleinement, à travers des enquêtes, des condamnations et une coordination progressive.

Enfin, la situation engendre des répercussions directes sur les transports, qui relèvent notamment de la compétence de la région. Les réseaux ferroviaires régionaux et les lignes de bus interurbains sont régulièrement confrontés à des enjeux de sécurité. Malgré l'action des services de l'État et des préfets, qui veillent à assurer la sécurisation, la persistance des flux migratoires continue de générer des perturbations.

Ainsi, les conséquences sont multiples : atteinte à la sécurité, difficultés pour les usagers, perturbations du trafic. Les événements passés, comme les intrusions sur les infrastructures routières ou ferroviaires à Calais, témoignent de ces tensions. Aujourd'hui encore, la situation n'est pas revenue à la normale.

Au total, cette réalité recouvre plusieurs dimensions, d'ordre politique, économique, portuaire et en matière de transports.

M. le président Sébastien Huyghe. À combien évaluez-vous le coût pour le conseil régional de ces politiques particulières ? L'État compense-t-il les surcoûts pesant sur la région ?

M. Xavier Bertrand. Ceux qui sont en première ligne sont incontestablement les maires du littoral. Je me souviens des réunions organisées avec eux, et notamment de celles au cours desquelles il avait été clairement indiqué au ministre de l'intérieur de l'époque, en lien avec les représentants des maires et en particulier Natacha Bouchart, que l'ensemble des coûts induits par cette situation devait être pris en charge. En effet, ce sont eux qui assument, plus que la région, les conséquences directes sur le terrain.

Le conseil régional, pour sa part, dispose de trois principales compétences : le développement économique, les transports et les lycées. En matière de transports, les conséquences se traduisent davantage par des difficultés de régularité que par un

renchérissement significatif des coûts, et la question des effectifs de sécurité relève de la responsabilité de l'État.

S'agissant du développement économique, l'action régionale s'est concentrée sur le soutien au Calaisais et sur l'accompagnement des projets de Natacha Bouchart. Toutefois, il est difficile d'isoler un coût global pour la région. Sans anticipation de la crise migratoire et du Brexit, les conséquences auraient pu être bien plus graves, allant jusqu'à un blocage des flux portuaires et des échanges commerciaux.

En revanche, pour les communes et les intercommunalités, l'impact est beaucoup plus direct, sur les plans économique et touristique. Les maires sont aussi confrontés à des enjeux quotidiens de sécurité, de propreté et de gestion de l'espace public. Dès lors, la question du financement se pose avec acuité. Il ne fait guère de doute que ces charges devraient, en grande partie, être assumées par le Royaume-Uni. Or, dans les faits, la compensation reste partielle et insuffisante.

Ainsi, la réalité financière et opérationnelle pèse avant tout sur les collectivités locales les plus exposées. Pour sa part, le conseil régional a choisi d'agir en soutien, sans revendiquer de compensation spécifique, mais en accompagnant les territoires concernés. Je le dis néanmoins clairement : les maires demeurent les grands oubliés.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous des relations directes avec les autorités britanniques ?

M. Xavier Bertrand. La question des relations avec les autorités britanniques illustre précisément les limites de la situation actuelle. Dès l'origine, nous avons tenté d'établir des échanges directs, notamment avec le Kent et le port de Douvres. Nous leur avons exposé la nécessité d'améliorer les aménagements. Ces explications ont été entendues, mais elles n'ont pas abouti à des avancées concrètes.

Nous avons également cherché à instaurer un dialogue au niveau ministériel. Lors de la venue de la ministre de l'intérieur britannique, un échange a eu lieu, mais dans des conditions extrêmement limitées. Il a été envisagé que nous participions de manière régulière aux réunions de suivi. En pratique, cela ne s'est produit qu'une seule fois, mais nous n'avons pas été réinvités.

Aujourd'hui encore, nous sommes tenus à l'écart, y compris dans la préparation des évolutions des accords du Touquet. Cette mise à distance est préjudiciable, car elle prive les décisions d'un éclairage issu du terrain.

M. le président Sébastien Huyghe. Disposez-vous d'éléments chiffrés sur le nombre de personnes migrantes qui transitent par la région des Hauts-de-France, notamment sur les zones Calais, Dunkerque ? Avez-vous pu observer des évolutions depuis le Brexit ?

M. Xavier Bertrand. Aucun chiffre officiel ne m'est communiqué. Des estimations existent, notamment celles issues du projet Migrants disparus de l'Organisation internationale pour les migrations, qui faisait état, il y a environ deux ans, de 205 décès depuis 2014. Mais cette comptabilité, déjà profondément dramatique, n'a cessé de s'alourdir depuis lors, sans que nous disposions d'un suivi exhaustif.

Les modalités d'action des réseaux de passeurs rendent particulièrement difficile toute évaluation fiable. Certaines personnes sont présentes de manière durable sur le territoire,

tandis que d'autres arrivent ponctuellement, parfois de nuit, depuis la Belgique, les Pays-Bas ou l'Allemagne, pour embarquer sur des *small boats*.

Dans ces conditions, les données disponibles reposent souvent sur des recoupements partiels, issus notamment des autorités britanniques ou des interventions en mer. À cet égard, il convient de souligner le rôle absolument essentiel de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), qui accomplit un travail remarquable dans des circonstances extrêmement difficiles. Leur engagement est exemplaire, bien qu'il dépasse le cadre strict de leur mission première, qui est le sauvetage en mer et non la gestion de flux migratoires résultant de décisions régaliennes.

Il faut également souligner que les chiffres disponibles, même lorsqu'ils existent, ne permettent pas toujours de refléter pleinement la réalité du phénomène. En revanche, la situation actuelle est profondément différente de celle que nous avons connue dans les années 2015 et 2016. Aujourd'hui, il existe toujours des migrants à Calais, mais leur nombre est bien plus faible que par le passé. En revanche, des démantèlements de camps se poursuivent régulièrement, notamment dans le Dunkerquois, et des tensions subsistent en matière d'ordre public.

Cependant, la perception générale tend à considérer que la situation s'est améliorée, ce qui conduit à un déplacement de l'attention vers d'autres zones du territoire. Cette lecture est trompeuse. La réalité demeure préoccupante, notamment sur le plan humain, avec des drames réguliers qui ne suscitent pas toujours une mobilisation à la hauteur de leur gravité.

Il existe ainsi un décalage entre la perception institutionnelle et la réalité du terrain. Cette situation tient en partie au fait que l'émotion suscitée par les événements est souvent brève et s'efface rapidement. Dès lors, la mobilisation politique faiblit, alors même que la situation perdure.

Aujourd'hui, la volonté politique de régler ce problème reste farouchement ancrée en moi, mais elle est inexistante au niveau national. Ce n'est pas parce que l'on a besoin des Britanniques en matière de défense, de coopération nucléaire, même civile, que l'on doit faire l'impasse sur un sujet comme celui-ci.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelles sont vos attentes vis-à-vis de l'État ? Qu'attendez-vous également de lui, d'un point de vue humanitaire ?

M. Xavier Bertrand. On demande aujourd'hui aux Français d'assumer les conséquences directes de ce qui relève, très clairement, de l'incurie de la politique migratoire britannique. Il ne faut pas perdre de vue que nombre de ces personnes sont avant tout des demandeurs d'asile et non des clandestins au sens strict dans la logique britannique. Cela pose une question fondamentale : quelle est la politique du Royaume Uni en matière d'asile ? Comment entendent-ils gérer cette situation ?

Les migrants sont, dans leur immense majorité, les victimes de réseaux criminels. Ils sont exploités, rackettés, à plusieurs reprises. Certains témoignages décrivent des traversées extrêmement longues et dangereuses, moyennant des tarifs de 8 000 à 9 000 dollars, des milliers de kilomètres parcourus, souvent à pied, avec des passages par des zones où les garde-frontières tirent à vue. Une fois arrivés sur notre territoire, ils sont à nouveau rackettés.

Nous sommes ici face à un trafic d'êtres humains d'une ampleur considérable, qui rivalise, selon certaines estimations, avec d'autres trafics internationaux majeurs. Ce trafic d'êtres

humains n'est pas suffisamment réprimé sur le plan international. La France a toujours mené une action déterminée, mais il faut aller plus loin, notamment en matière de coopération internationale.

Sur le plan humanitaire, il est évident que ces personnes ne doivent pas être traitées comme des invisibles. Mais il est tout aussi évident que recréer des structures de type « jungle » n'apporterait aucune solution durable, bien au contraire. Si l'on analyse la situation d'un point de vue géographique, les causes profondes du phénomène se situent bien en amont, dans les régions d'origine. Mais si l'on cherche à agir efficacement localement, le point de fixation demeure à proximité immédiate, de l'autre côté de la Manche.

J'attends de l'État qu'il actionne l'article 25-2 du traité ; les discours ne suffisent plus. Il ne s'agit pas de multiplier les déclarations d'intention, mais d'agir concrètement, notamment dans le cadre des accords existants.

Plusieurs acteurs en première ligne sont insuffisamment pris en considération : les migrants eux-mêmes, mais aussi les élus locaux et les services qui interviennent quotidiennement, notamment la SNSM. Ces équipes, dont la mission première est le secours en mer, se retrouvent à intervenir dans des conditions extrêmement difficiles, confrontées à des situations humaines dramatiques de manière répétée.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Cette commission d'enquête trouve précisément son origine dans notre volonté de rendre visible les conditions scandaleuses dans lesquelles vivent les personnes exilées. Il s'agit de faire en sorte que l'émotion suscitée lorsque des drames se produisent dans la Manche ne s'efface pas trop vite. Il s'agit aussi de reprendre le contrôle démocratique sur cette question qui échappe très largement au Parlement et aux différentes collectivités.

Pourquoi, selon vous, la France accepte-t-elle ce déséquilibre flagrant dont vous avez tracé quelques lignes ?

M. Xavier Bertrand. Faiblesse et naïveté caractérisent la posture adoptée face aux autorités britanniques. Leur logique est simple : tout ce qui relève d'eux leur appartient, et tout ce qui concerne les autres se négocie. À l'époque de Sangatte, prélude aux accords du Touquet, une solution de court terme a été trouvée, mais elle s'est révélée, avec le temps, extrêmement coûteuse, à tous égards. Surtout, elle n'a jamais été révisée pour tenir compte de la crise migratoire constante depuis 2015

Il aurait fallu reconnaître que le cadre initial était devenu obsolète, mais cela n'a pas été fait. Nous avons, au contraire, entretenu l'illusion que le respect financier des engagements britanniques suffirait à compenser les déséquilibres. Or la réalité est bien différente. Dans un contexte de montée des enjeux sécuritaires dans notre pays, l'affectation importante de forces de l'ordre dans le Calais et le Dunkerquois pèse lourdement sur l'ensemble des capacités nationales, alors même que les migrants ne souhaitent pas s'installer en France, mais seulement transiter.

Il existe donc une forme de naïveté persistante consistant à espérer une évolution spontanée de la position britannique. Les annonces répétées de durcissement de la législation à destination des employeurs britanniques embauchant des migrants n'ont, en pratique, produit aucun changement significatif. Par conséquent, le problème persiste, aggravé par l'absence de volonté d'engager un véritable rapport de force diplomatique, au nom d'intérêts stratégiques plus larges.

Cette situation a également une dimension profondément humaine. Les drames en mer se répètent, souvent sans images, sans résonance médiatique durable. Pourtant, chaque événement constitue une tragédie.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je pense pour ma part que, quelque part, l'État organise son impuissance sur le territoire du Calaisis et du Dunkerquois. Cependant, ne croyez-vous pas que ce terrain sert la plupart du temps aux différents ministres de l'intérieur, parfois aux présidents de la République, à donner à voir une forme de discours sécuritaire, musclé, de fermeté sur les politiques migratoires ?

M. Xavier Bertrand. Maintenant, non ; ils se tiennent assez à distance du sujet. À l'époque, Nicolas Sarkozy s'était beaucoup investi pour trouver une solution et convaincre le ministre de l'intérieur britannique. Pour le reste, les visites ministérielles se succèdent, les constats sont partagés mais les évolutions restent limitées. Tant que la volonté d'un rééquilibrage des responsabilités, notamment en engageant un rapport de force vis-à-vis du Royaume-Uni, ne sera pas affirmée, la situation demeurera inchangée.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le dernier accord trouvé concernant les fonds Sandhurst prévoit une part flexible, conditionnée. Quel est votre avis à ce sujet ?

M. Xavier Bertrand. Je ne sais pas, je n'ai pas été associé aux négociations. Puisque les Britanniques ne respectent pas les accords, rien ne peut changer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Comment qualifieriez-vous vos relations avec l'État ?

M. Xavier Bertrand. Les relations directes sont en pratique quasi inexistantes, au niveau national. Il est vrai que, lorsque j'avais rencontré, à la sous-préfecture de Calais, Bruno Retailleau, alors ministre de l'intérieur, avec son homologue britannique, la discussion ne s'était pas très bien passée. J'avais demandé à ce dernier si les chefs d'entreprises britanniques réussissaient à bien dormir, avec ces morts sur leur conscience. Je lui ai également demandé quand ils assumeraient leurs responsabilités vis à vis des migrants, des maires et de la population. Cela s'est mal passé et je comprends que l'on ne me réinvite pas.

Plus récemment, j'ai rencontré l'ambassadeur britannique, dans un échange cordial, mais j'ai clairement indiqué que, si j'exerçais davantage de responsabilités, je remettrais aussitôt en question les accords du Touquet et poursuivrais ce combat. Ce sujet ne concerne pas que les Hauts-de-France, mais l'ensemble du pays.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lorsque l'on se rend sur place, on ne peut qu'être frappé par les différents murs barbelés qui défigurent un paysage, pourtant magnifique. Quelle part prend la région à l'aménagement urbain lié à la « sécurisation », depuis 2015 ?

M. Xavier Bertrand. S'agissant des coûts de sécurisation, la situation du port de Calais, exploité par la SEPD, a effectivement été profondément modifiée. L'équilibre économique et fonctionnel de cette infrastructure a été directement impacté par les exigences de sécurisation, liées notamment aux accords en vigueur. L'intégralité de ces coûts semble finalement avoir été prise en charge au titre des engagements financiers britanniques, mais avec du retard.

Au-delà de cet aspect financier, il convient de rappeler que les autorités britanniques ont, à plusieurs reprises, exprimé le souhait d'étendre les dispositifs de sécurisation au-delà des infrastructures stratégiques, en envisageant notamment la généralisation de clôtures sur

l'ensemble du littoral. Une telle perspective a été fermement refusée. Il n'était pas envisageable de transformer durablement le paysage côtier en une zone entièrement cloisonnée, semblable à celle existante autour du port ou du tunnel.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez été ministre de la santé. Sur les campements, sur les lieux de vie à proximité du littoral, les personnes exilées sont confrontées à des questions de santé majeures. Quel est votre regard sur cette question ?

M. Xavier Bertrand. Le ministère de l'intérieur monopolise les discussions sur l'accord et sa renégociation, davantage que le ministère des affaires étrangères, alors même que d'autres ministères sont concernés. Les transports le sont directement, au même titre que la santé. Il manque aujourd'hui une véritable dimension interministérielle sur le territoire. Je le dis très clairement.

Pour autant, cela n'a pas toujours été le cas. Bernard Cazeneuve avait veillé, au moment du démantèlement de la jungle de Calais, à faire en sorte que la réponse soit pleinement interministérielle. Un travail avait été conduit avec les ONG, et cette opération, pourtant d'une ampleur exceptionnelle, avec près de 9 000 personnes, s'est déroulée sans drame majeur ni atteinte à l'ordre public. Il faut rappeler que cette période a été marquée par des tensions, avec la présence de groupes venus perturber les opérations, qu'il s'agisse de mouvements militants ou d'agitateurs, qu'il s'agisse des militants *No Border* ou de militants d'extrême-droite.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Au moment du démantèlement de la jungle de Calais, le choix a plutôt consisté à éloigner les lieux d'accueil du littoral, avec les centres d'accueil et d'orientation (CAO), désormais devenus des centres d'accueil et d'examen des situations (CAES). Ce débat existe toujours. Que privilégiez-vous ? Êtes-vous favorable à un lieu d'accueil à proximité du littoral tel qu'on a pu le voir d'ailleurs, parfois, dans le cadre de dispositifs temporaires ?

M. Xavier Bertrand. Contrairement à ce que certains pourraient suggérer, le démantèlement de la jungle de Calais n'a pas consisté à déplacer un problème vers d'autres points du territoire. Il s'est agi d'une opération complète. Lorsque la région a mis à disposition des gymnases, notamment dans des lycées, il s'agissait d'une réponse strictement provisoire, destinée à organiser une transition vers des solutions plus durables.

Il est exact que certains migrants ont rejoint d'autres pays, notamment la Belgique, ou ont modifié leurs itinéraires sous l'influence des réseaux de passeurs, qui ont adapté leurs méthodes. Sur près de 6 500 personnes recensées, une part avait déjà quitté les lieux avant même le démantèlement, sous l'action des passeurs, tandis qu'une grande partie a été répartie dans environ 450 centres, sur l'ensemble du territoire national. Il y a donc eu une véritable réorientation, et non une simple relocalisation interne.

Je tiens également à souligner un point essentiel : toute tentative de recréer des points de fixation serait une erreur majeure, car elle conduirait à la création de nouvelles jungles, sous l'emprise des réseaux criminels.

Des ONG interviennent sur le plan humanitaire, l'État doit assumer ses responsabilités. Mais recréer des structures permanentes reviendrait à reproduire les erreurs du passé, avec des conséquences dramatiques.

M. Marc de Fleurian (RN). Je souhaite revenir sur trois points que vous avez évoqués. En premier lieu, s'agissant de la création d'une brigade maritime dédiée à la gestion des flux migratoires dans la Manche, il convient de rappeler que l'État dispose déjà de moyens

significatifs : des navires spécifiques, comme le Ridens et le Minck, ainsi que des effectifs relevant des affaires maritimes, des douanes et de la gendarmerie maritime. À cela s'ajoute l'intervention de la SNSM, en second rideau, dans le cadre des opérations de secours en mer, bien que cette mission ne constitue pas son cœur de compétence. Proposez-vous de créer un corps constitué de ces éléments, qui assument aujourd'hui la fonction garde-côtes de l'État en mer ?

En second lieu, concernant la nécessité d'établir un rapport de force avec les autorités britanniques, notamment sur la question de la gestion du marché du travail, ne doit-on pas s'interroger sur la capacité réelle de l'État britannique à en assurer le contrôle ? Lorsqu'ils arrivent au Royaume-Uni, les migrants se fondent dans la diaspora de leur pays d'origine et ils disparaissent complètement des radars.

Enfin, j'appartiens à une formation politique, le Rassemblement national, qui propose le rétablissement du délit de séjour irrégulier, position partagée par certains élus locaux comme Natacha Bouchart. Que pensez-vous de ce moyen juridique, qui permettrait un renforcement de nos moyens d'action sur le territoire français, dans la perspective d'une renégociation des accords avec les Britanniques.

M. Xavier Bertrand. Sur ce dernier point, je ne me prononcerai pas à ce stade, mais dans quelques mois, j'aurai l'occasion de faire part de ma position, dans le cadre d'une autre élection, pour laquelle je me prépare.

S'agissant du deuxième point, l'État britannique n'est pas impuissant. Simplement, il n'organise pas ses contrôles et n'applique pas avec rigueur sa propre réglementation. Certes, l'absence de carte nationale d'identité rend les contrôles plus complexes, et il est vrai que certains migrants rejoignent des proches ou des communautés déjà installées. Mais il est possible d'identifier et de sanctionner les employeurs qui recourent à une main d'œuvre clandestine. Les mécanismes existent, les lois ont été adoptées. Le problème n'est pas tant juridique que lié à la volonté d'appliquer ces règles. Les autorités britanniques affirment renforcer les contrôles, mais les résultats observés ne permettent pas de considérer qu'il s'agit d'une priorité.

Sur la question des brigades maritimes, j'entends l'argument selon lequel des moyens existent déjà. Cependant, combien de patrouilles sont-elles effectivement réalisées ? Combien d'interceptions ont-elles lieu ? Aujourd'hui, ce sont souvent les équipes de la SNSM qui interviennent, dans des conditions difficiles. Il existe donc un écart manifeste entre les effectifs théoriques et les actions réellement conduites. Il existe un fossé entre les ambitions affichées et les réalisations. Par exemple, il a fallu des années pour s'équiper en drones capables de résister à des vents de plus de 60 kilomètres/heure, fréquents sur le littoral.

M. Marc de Fleurian (RN). Vous avez évoqué la nécessité de sécuriser la Manche, et j'ai compris qu'il existe deux dimensions dans cette sécurisation. Il y a d'abord une sécurisation humanitaire, qui relève de l'évidence, du droit de la mer et tout simplement du sentiment humain. L'autre dimension concerne l'impossibilité de traverser, pour limiter les départs et éviter des drames en mer.

Mais cela suppose alors un changement de doctrine dans l'action de l'État en mer, qui serait considérable. Cela voudrait dire que l'on demande aux Britanniques, de leur côté, de pouvoir procéder à des formes de *push back*, et de notre côté à des formes de *pull back*. Cela signifierait que la doctrine d'interception, aujourd'hui expérimentale, deviendrait la règle. Concrètement, dès qu'une embarcation chargée de migrants se trouverait encore dans

les eaux territoriales françaises, elle serait systématiquement interceptée et ramenée vers la côte. S'agit-il bien de vos propositions ?

M. Xavier Bertrand. Encore une fois, le véritable sujet a trait à la responsabilité des Britanniques. Combien ont-ils réalisé d'interceptions dans leurs eaux ou sur leur territoire ? Au fond, cela n'est pas une priorité pour eux.

On ne peut pas continuer à se réfugier derrière le droit constant, tout en constatant autant de morts et de victimes. Je ne dis pas que sécuriser ou patrouiller empêcherait tout passage ; je veux mettre un terme à cette situation où la Manche devient un cimetière marin à ciel ouvert. Je veux la sécurité et la tranquillité pour les habitants des Hauts-de-France, mais je veux surtout mettre fin à ce drame humanitaire.

Tant que les Britanniques n'évolueront pas, tant qu'ils continueront à nous laisser assumer l'essentiel, rien ne changera.

Mme Stella Dupont (NI). S'agissant de l'attractivité britannique, que vous avez évoquée de manière insistante, je considère qu'elle mérite d'être nuancée. Au fil de mes déplacements fréquents dans le Calaisis et le Dunkerquois, j'ai pu échanger directement avec de nombreux exilés et candidats à la traversée. Si certains ont, de longue date, pour objectif de rejoindre le Royaume Uni, une part non négligeable n'avait pas initialement envisagé cette destination. Toutefois, faute de perspectives d'installation en France ou dans d'autres pays européens, ils se trouvent progressivement orientés vers cette issue. Il existe donc à la fois une dynamique d'attraction et un effet de relégation.

Je souhaite également souligner l'importance de l'émotion ressentie localement. Dans les départements du Nord et du Pas de Calais, les habitants, les bénévoles et les acteurs de terrain expriment une sensibilité profonde face à ces situations.

Mme la rapporteure a évoqué les points de relocalisation, que vous contestez fermement, et pourtant ils existent. Par exemple, en période de grand froid, à Calais en particulier, est ouvert un hangar avec une sécurité assurée par l'État, par des forces de l'ordre, avec des services, un minimum de chauffage, de lits de camp, de douches et de sanitaires. J'estime que ce type d'outil, non pas laissé à la main de personnes en autogestion ou d'associations, mais piloté pleinement et assumé par l'État français, pourrait constituer une solution, répartie en différents lieux.

Dès lors, je m'interroge sur la possibilité d'expérimenter ce type d'outil sur une période plus longue. J'entends votre position, selon laquelle la solution est avant tout du côté du Royaume-Uni et des accords à dénoncer, mais la réalité actuelle demeure. Il y a une indignité à laquelle il faut répondre.

Par ailleurs, vous avez évoqué les risques supplémentaires liés aux départs de plus en plus éloignés de Calais. Cela correspond à ce que l'on observe : une sécurisation accrue entraîne un déplacement des flux, avec des traversées plus longues, plus dangereuses, et des drames trop fréquents. Dans ce contexte, que penser des mesures mises en œuvre par l'État ? Cette sécurisation toujours plus forte n'a-t-elle pas pour effet paradoxal d'accroître les risques et les victimes ?

Aujourd'hui, l'Union européenne développe de plus en plus ce type d'externalisation, comme en témoigne le dernier pacte sur la migration et l'asile. Malgré les moyens dont nous disposons, il est extrêmement difficile de tenir une frontière, face à l'attractivité d'un territoire.

Dès lors, à la lumière de votre expérience de terrain, ne pensez-vous pas que cette logique est vouée à l'échec, compte tenu de ce que nous constatons sur notre propre territoire ?

M. Xavier Bertrand. L'externalisation de la frontière a naturellement vocation à échouer. Elle a pu répondre, à une époque donnée, à un objectif précis, mais elle ne correspond plus à la réalité des dynamiques migratoires. Dès lors, le dispositif conçu à l'origine ne peut plus produire les effets attendus.

L'action des forces de l'ordre ne crée pas de nouveaux risques, elle vise avant tout à prévenir les drames. Les passeurs demeurent les principaux responsables de ces traversées périlleuses ; ils organisent et exploitent ce trafic. Dans le même temps, il est exact que les contraintes imposées peuvent modifier les modalités des départs, parfois en allongeant les distances ou en déplaçant les points de passage. Toutefois, ces évolutions ne remettent pas en cause le fait que les dispositifs de sécurité permettent d'ores et déjà d'éviter un nombre significatif de drames, en empêchant certaines traversées ou en intervenant en amont.

Mes discussions avec les préfets me montrent bien que, dans la Somme, le Pas de Calais et le Nord, l'ensemble des forces de sécurité sont clairement mobilisées, au-delà même des effectifs de renforcement mis à disposition par l'État, ce qui explique aussi la nécessité de doter le Calais de structures adaptées. Je pense au commissariat de Calais, je pense aussi à l'absolue nécessité de pouvoir loger les effectifs dans de bonnes conditions, tout cela participe à la sécurisation.

Cela n'élargit pas le problème au risque de créer de nouvelles victimes. L'action des forces de l'ordre est déterminante. Si elles n'étaient pas présentes, le nombre de victimes serait considérablement plus élevé, notamment parce qu'elles empêchent des embarcations de prendre le large ou interviennent en amont pour éviter des situations dramatiques. Des gendarmes m'ont décrit des interventions où ils ont empêché des personnes vulnérables, comme une femme enceinte ou de très jeunes enfants, de partir dans des conditions très dangereuses.

Par ailleurs, ces forces de l'ordre interviennent souvent dans des conditions difficiles, confrontées à des violences, des projectiles ou des agressions. Leur engagement est remarquable. La sécurisation ne crée pas de nouvelles victimes, mais elle peut entraîner des adaptations de parcours, notamment vers des départs plus éloignés, par exemple depuis la Belgique. Toutefois, ces distances supplémentaires restent peu attractives pour les passeurs comme pour les migrants.

Enfin, s'agissant des lieux de soutien, il existe aujourd'hui des dispositifs ponctuels, notamment lors de situations de grand froid, impliquant des associations qui réalisent un travail remarquable. Mais je ne crois pas à une extension généralisée de ces dispositifs, notamment au regard des expériences passées.

Mme Stella Dupont (NI). Je partage pleinement votre analyse sur l'engagement des forces de l'ordre : leur action est particulièrement difficile et elles interviennent avec un sens du devoir remarquable, dans des conditions très difficiles.

Vos propos soulignent une évolution préoccupante des conditions de traversée. Il y a encore quelques mois, les départs s'effectuaient avec, dans de nombreux cas, des équipements de sécurité, notamment des gilets de sauvetage. Les mesures prises pour entraver les activités des passeurs, notamment par le contrôle et la sanction du transport de matériel, ont contribué à modifier ces pratiques. Cependant, ces adaptations n'ont pas supprimé les départs. Elles ont parfois, paradoxalement, contribué à en accroître les risques. Les traversées s'effectuent désormais depuis des points plus éloignés, avec des embarcations surchargées et sans gilets de sauvetage.

Ainsi, sans remettre en cause l'action des forces de l'ordre, qui est indispensable, il apparaît que certains effets des politiques mises en œuvre peuvent entraîner une dégradation des conditions de sécurité des traversées.

M. Xavier Bertrand. Je ne partage pas cette conclusion. Les stratégies de contournement existent, portées par des réseaux de passeurs organisés, mais l'action des forces de l'ordre permet d'éviter un nombre considérable de drames.

L'émotion demeure bien réelle sur notre territoire. Chaque drame suscite une réaction profonde, notamment au niveau local. Les témoignages des sauveteurs, en particulier ceux de la SNSM, sont particulièrement révélateurs : ils n'ont pas choisi cet engagement pour récupérer des corps en mer.

Par ailleurs, la situation migratoire a évolué. Les modes de passage ont changé, les stratégies se sont adaptées. Autrefois, les tentatives de franchissement se concentraient davantage sur les infrastructures portuaires ou ferroviaires, parfois accompagnées de diversions organisées pour détourner l'attention des forces de l'ordre, comme le fameux envahissement du port à Calais en 2016.

L'ensemble des actions de sécurisation mises en œuvre a permis d'éviter un nombre de drames incalculable. Les interventions sur le terrain ont souvent permis d'empêcher des départs dans des conditions dangereuses, notamment pour des personnes vulnérables.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Je tiens tout d'abord à préciser que je fais également partie de la majorité régionale dirigée par Xavier Bertrand. Je mesure à ce titre au quotidien les moyens déployés pour accompagner les élus locaux et les associations.

Je souhaite revenir sur la question du pacte asile immigration, notamment sous l'angle de l'externalisation des frontières. J'ai bien entendu votre position, qui exprime des réserves sur ce type de mécanisme, ainsi que sur l'idée de négociations menées entre l'Union européenne et certains pays tiers pour contenir les flux migratoires.

Dès lors, je m'interroge sur les dispositifs de répartition et de réorientation au sein de l'Union européenne, tels qu'ils sont envisagés dans ce pacte. Certains États membres pourraient-ils être disposés à accueillir une part plus importante de personnes migrantes, notamment pour répondre à des besoins économiques spécifiques dans certains secteurs d'activité ?

Par ailleurs, la question des moyens financiers mobilisables au niveau européen apparaît centrale. L'Union européenne pourrait-elle renforcer son soutien aux États membres afin d'améliorer les conditions d'accueil, d'accompagnement et de prise en charge des personnes migrantes ?

Enfin, des discussions sont engagées avec plusieurs pays d'origine ou de transit, comme l'Égypte, le Maroc, la Tunisie, mais également le Pakistan ou le Bangladesh. Ces coopérations peuvent-elles permettre d'apporter une réponse plus structurée et plus humaine aux parcours migratoires ?

M. Xavier Bertrand. Je pensais être auditionné en tant que président du conseil régional sur les compétences et l'action de la région. Mais je ne souhaite pas non plus politiser les débats en vous livrant ma vision migratoire pour l'Union européenne. Pourtant, j'en ai une, et j'aurai l'occasion de la développer dans les semaines à venir.

Sur la question de l'externalisation, il convient d'être très clair. Les expériences observées montrent les limites de ce type d'approche. Des tentatives ont été menées, notamment par l'Italie avec l'Albanie ou par le Royaume-Uni avec le Rwanda, sans produire les résultats attendus.

En revanche, l'Union européenne doit négocier des accords de relocalisation ; cela n'a rien de comparable avec les approches antérieures. L'Union européenne constitue à cet égard un double levier, à la fois financier et commercial, permettant d'aborder les questions d'asile en dialogue direct avec les pays du continent africain.

La question du pacte illustre clairement que l'Union européenne progresse sur ces sujets. Toutefois, moi qui suis profondément Européen, je garde à l'esprit cette formule d'un diplomate entendue lorsque j'étais jeune ministre : lorsque cela fonctionne, l'Union européenne est vingt-sept fois plus forte, mais parfois aussi vingt-sept fois plus lente. Or cette lenteur ne peut perdurer ; il est impératif d'aller plus vite.

Dans cette perspective, sans reprendre l'intégralité de ma vision, je considère que l'Union pour la Méditerranée constitue une idée remarquable, qui mérite d'être modernisée et actualisée. Cette initiative possède un sens profond, bien au-delà des seules questions migratoires, notamment en matière de développement économique. Je demeure convaincu que cette belle ambition n'a pas été menée à son terme.

L'initiative de Nicolas Sarkozy n'a pas pu aller à son terme parce que Mme Merkel avait imposé que l'ensemble des pays de l'UE soient partenaires ; or certains pays du nord de l'Europe ne partagent ni les mêmes intérêts ni la même vision que nous en matière de politique de coopération sur le pourtour méditerranéen, qu'il s'agisse d'enjeux écologiques, environnementaux, économiques ou sécuritaires, y compris migratoires. Dans ce domaine, je formulerai des propositions concrètes dans les semaines et les mois à venir.

Par ailleurs, je regrette également que l'Europe n'ait pas accordé toute sa place au projet de Jean-Louis Borloo. Ce projet ne se limitait pas à l'électrification de l'Afrique ; il reposait sur l'idée d'un véritable traité de développement et de sécurité entre l'Union européenne et le continent africain. Il s'agit d'engager une approche nouvelle du développement économique, respectueuse des pays africains mais fondée sur des contreparties claires. En changeant d'échelle au niveau européen, ce projet permettrait de dépasser les politiques actuelles de coopération. En favorisant le développement économique, tout en répondant aux enjeux sanitaires et à l'accès aux soins, il transformerait en profondeur la relation entre l'Union européenne et l'Afrique.

Ainsi, l'Europe éviterait de laisser le champ libre à d'autres puissances aux intérêts mercantilo-militaires ou économiques. C'est là sa vocation, et c'est le rôle de la France d'être à l'avant-garde. Sans cela, ériger des murs plus hauts, qu'ils mesurent cinq ou dix mètres, ne changera rien. Le véritable enjeu réside dans un pacte global de coopération, de développement et de sécurité, seul capable de modifier durablement la nature des relations et de traiter efficacement la question migratoire. Enfin, la question des hotspots mérite également d'être posée avec sérieux et méthode.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

*

* *

35. Audition, ouverte à la presse, de M. Philippe Darques, président de la SNSM de Calais, et M. Charles Devos, patron du canot de sauvetage de la station SNSM de Calais (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous poursuivons nos auditions en accueillant à distance M. Philippe Darques, qui est président de la station de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM) de Calais, et M. Charles Devos, patron du *Notre Dame du Risban*, le bateau de la station.

Le 7 avril dernier, nous avons entendu le témoignage de plusieurs sauveteurs bénévoles de la station SNSM de Dunkerque, que vous devez connaître. En effet, dans le cadre de nos travaux, nous essayons autant que possible de donner la parole à tous les acteurs, qu'il s'agisse d'élus, des administrations, des associations, mais également de personnes qui peuvent nous faire part de leurs expériences personnelles, telles que la vôtre. Je pense notamment à vous, Monsieur Devos, qui êtes allé repêcher les corps des victimes du naufrage du 24 novembre 2021 au large de Calais, ayant occasionné trente et un décès.

Avant de commencer, je vous précise que notre audition, ouverte à la presse, est retransmise en direct sur le site de l'Assemblée nationale. Je vous rappelle aussi 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.

(MM. Philippe Darques et Charles Devos prêtent serment.)

M. Philippe Darques, président de la SNSM de Calais. Âgé de 75 ans, je suis bénévole à la SNSM depuis 1^{er} janvier 1989. J'ai un peu plus de 37 ans de bénévolat à la station de Calais. Après avoir exercé pendant deux ans les fonctions de président en 2010-2012, je suis revenu en qualité de président à la tête de la station de Calais depuis août 2022. Atteint par la limite d'âge, je ne peux plus naviguer et reste à terre, mais je continue d'œuvrer pour l'association et de participer aux diverses réunions auxquelles je suis invité.

Doté d'une expérience de la voile en Manche, mer du Nord et Méditerranée, mon engagement a été dicté par mon amour de la mer, mon besoin d'être utile à la collectivité et surtout envers ceux qui sont en difficulté. Sur le plan professionnel, j'ai mené une carrière d'enseignant spécialisé, où je venais en aide aux jeunes en difficulté.

M. Charles Devos, patron du canot de sauvetage de la station de Calais. Âgé de 69 ans, je suis rentré en 1977 à la chambre de commerce, qui m'a permis de faire partie de la SNSM, d'abord en tant que canotier plongeur sur l'ancienne vedette de sauvetage, le *Patron Léon Avron* ; puis sur le *Notre-Dame du Risban*, en tant que patron titulaire. Bientôt atteint par la limite d'âge également, je suis toujours actif sur les missions de sauvetage.

M. Philippe Darques. Je précise qu'en novembre 2021, je n'étais pas président de la station. L'activité à Calais a toujours été particulièrement intense, en raison de facteurs structurels. Située au bord du deuxième détroit le plus fréquenté au monde après celui de Malacca, la station évolue dans un environnement maritime complexe et exigeant. Le corridor entre Douvres et Calais voit transiter quotidiennement 400 cargos sur cette « autoroute », auxquels s'ajoutent les activités de plaisance et de pêche. Cette densité crée de nombreux risques, d'autant que les conditions hydrologiques, marquées par des fonds peu profonds et des contraintes de tirant d'eau, compliquent la navigation des cargos.

Historiquement, l'intervention des équipes concernait principalement les plaisanciers. Les progrès techniques réalisés ces deux dernières décennies ont permis de réduire les incidents, les équipages étant désormais mieux formés et mieux équipés. En revanche, une transformation majeure s'est opérée avec la crise migratoire. Les tentatives de traversée vers les côtes britanniques ont profondément modifié la nature des interventions, en faisant peser des risques accrus sur des personnes souvent peu conscientes des dangers.

Les modes opératoires ont évolué au fil du temps. D'abord concentrés sur les ferries, puis sur le transport routier et ferroviaire, les passages se font aujourd'hui majoritairement par la mer, à bord d'embarcations de fortune. Toutes sortes de moyens ont été utilisés : canoës, dispositifs gonflables, embarcations légères et désormais ces « *taxi-boats* » surchargés, pouvant transporter des dizaines de personnes. Il nous est par exemple arrivé de secourir et de ramener à bon port quatre-vingt-une personnes tentant d'effectuer une traversée. Ces conditions de navigation compromettent gravement la stabilité des bateaux et exposent leurs occupants à des risques extrêmes.

Nous n'étions pas préparés à de telles opérations. Initialement, les équipes ont improvisé avec les moyens disponibles, avant de structurer progressivement leurs techniques. Des formations spécifiques, notamment la formation « Nombreuses victimes en milieu maritime » (Novimar), ont été mises en place, inspirées d'expériences acquises sur d'autres théâtres maritimes, notamment en Méditerranée. Des équipements ont également été acquis sur nos propres ressources, comme une caméra thermique permettant de localiser des personnes en mer dans des conditions de visibilité réduite.

Nous espérons pouvoir nous équiper d'une plateforme gonflable qui pourrait permettre à tous ceux qui sont encore en mer de trouver un premier refuge hors de l'eau, augmentant ainsi considérablement les chances de survie. Il va nous falloir trouver 10 000 euros pour la financer. Nous embarquons également des radeaux de survie de plaisance périmés, qui nous sont donnés, en priant le ciel qu'ils veulent bien se gonfler.

La météo n'est pas toujours clémente en Manche mer du Nord, raison pour laquelle les passeurs attendent des créneaux de météo favorables pour pousser ces gens à la mer. Ils font également preuve d'un vice majeur : depuis quelque temps, nous avons découvert qu'ils attribuaient une sorte de « label SNSM » à ces traversées. Ils poussent les migrants à la mer puis, dès qu'ils sont éloignés de quelques encablures, appellent le Cross en se faisant passer pour un témoin sur la plage ou dans les dunes. Ils signalent des gens en difficulté, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) effectue son travail, nous déclenche. La plupart du temps, lorsque nous arrivons sur place, ces gens ne sont fort heureusement pas en difficulté, l'embarcation fonctionne et fait route vers l'Angleterre.

Pour autant, nous ne pouvons pas quitter les lieux, car nous ignorons si l'embarcation ne va pas se dégonfler dans le quart d'heure suivant et jeter ses occupants à la mer. Nous assurons donc une « escorte » jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises, où la *Border Force* prend le relais. Nous avons encore connu cet épisode samedi dernier. Ils mobilisent des heures en mer, souvent de nuit, pour des bénévoles qui doivent ensuite reprendre leur activité professionnelle à terre, suscitant des contraintes importantes vis à vis de leurs employeurs.

Le 24 novembre 2021, « mes » sauveteurs étaient quatre à bord et ont récupéré de nombreux corps. Lorsque surviennent des drames, la récupération des corps constitue une épreuve physique et psychologique épuisante. Sortir les corps, les hisser à bord, les disposer, tout cela est éprouvant, et l'impact moral est profond. En ma qualité de président, je m'assure

que les sauveteurs qui sont intervenus vivent le mieux possible ces événements qui, quoi qu'il en soit, restent marquants.

Malgré les multiples propositions, ils n'ont jamais souhaité bénéficier d'un soutien psychologique que je leur propose, à l'hôpital de Calais ou de la part du Centre ressource d'aide psychologique en mer (Crapem). Cependant, notre vigilance est particulièrement renforcée dans les quarante-huit heures suivant les retours à terre. À cela s'ajoute un manque de ressources financières. Malgré l'aide du siège pour financer les équipements et boucler les budgets, nous devons organiser des manifestations nautiques et vendre des *goodies* (porte-clés, t-shirts) pour récupérer des recettes.

Simultanément, le dispositif en mer s'est amélioré avec l'arrivée de navires dédiés, le *Minck* et le *Ridens*, ce qui a réduit les sollicitations. En outre, la présence de nombreux policiers et gendarmes le long de la côte a dissuadé un certain nombre de tentatives de traversée sur la zone qui nous concerne. Mais parallèlement, les traversées se sont déplacées vers d'autres zones moins surveillées, soit vers Dunkerque, soit vers le sud-ouest de la côte, en direction de Berck et du Touquet.

Le Cross réalise un travail remarquable et demeure un partenaire essentiel, en qui nous avons confiance et qui ne déclenche nos équipes de bénévoles qu'en cas de nécessité. Voilà, rapidement brossée, la réalité de la situation pour ce qui concerne Calais.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Devos, vous dirigiez le bateau qui est arrivé sur place en 2021. Malheureusement, je vais vous faire évoquer de bien mauvais souvenirs mais je souhaite que vous puissiez nous éclairer sur le déroulement de cette journée. Comment avez-vous été appelés ? Combien étiez-vous à bord ? Comment vous êtes-vous rendus sur place ? Quelle était la coordination avec le Cross ?

M. Charles Devos. Nous avons été déclenchés en début d'après-midi par le Cross Gris-Nez, aux alentours de 14 heures 50. Il nous a fallu environ un quart d'heure pour appareiller, et nous avons franchi les jetées de Calais vers 15 heures. À bord, nous étions quatre, trois canotiers et moi-même. Nous sommes arrivés sur la zone du drame vers 15 heures 20. À notre arrivée, nous avons d'abord aperçu une embarcation dégonflée. Nous l'avons examinée attentivement afin de vérifier si des personnes se trouvaient à proximité immédiate, sans rien détecter dans un premier temps.

Rapidement, il nous a été signalé la présence de corps dispersés sur la zone. Plusieurs moyens étaient déjà engagés, notamment des navires d'escorte et un chalutier, ainsi que l'hélicoptère Guépard Whiskey, dont l'action a été déterminante pour baliser les corps à l'aide de fumigènes. Nous avons alors procédé à la récupération des corps, progressivement, dans des conditions extrêmement éprouvantes.

Au total, nous avons repêché six victimes, parmi lesquelles une femme enceinte et un adolescent d'une quinzaine d'années. Les autres corps ont été pris en charge par les autres navires. Une fois cette phase achevée, nous avons poursuivi une patrouille de sécurisation dans la zone, avant de recevoir l'ordre de rentrer à Calais. Nous sommes revenus au port vers 18 heures 40, afin de débarquer les corps.

M. le président Sébastien Huyghe. Y avait-il des survivants ?

M. Charles Devos. Pour notre part, nous n'avons constaté aucun survivant au moment de notre arrivée ; d'autres moyens étaient déjà engagés, et nous avons ensuite participé à la recherche et à la récupération des victimes.

M. le président Sébastien Huyghe. Je suppose que l'on ne sort pas indemne de ce genre de situation extrême. Une fois rentrés à terre, comment cela s'est-il passé avec vos hommes ? Avez-vous bénéficié d'un soutien psychologique, d'une prise en charge ? Avez-vous procédé à un débriefing ?

M. Charles Devos. Nous avons effectivement refusé ce soutien, mais avons réalisé un débriefing entre nous. Les regards étaient froids, témoignage d'un traumatisme. Honnêtement, il a été un peu difficile pour nous de refaire surface pendant quarante-huit heures, surtout la nuit. Le temps a atténué les choses ; mais cette épreuve fut compliquée à vivre.

M. le président Sébastien Huyghe. Avez-vous, préalablement à ces missions de sauvetage, reçu des formations spécifiques ? Avez-vous été préparé à ce genre de situation ? L'expérience se transmet-elle plutôt de sauveteur à sauveteur, des plus expérimentés aux moins expérimentés ?

M. Charles Devos. Nous n'avons pas été formés spécifiquement ; nous nous formons sur le tas. En tant que marin-pêcheur, j'ai navigué au nord des îles Féroé, sur des chalutiers industriels, et appris énormément au contact des anciens qui avaient navigué jusqu'à Terre-Neuve. Une fois à la SNSM, j'ai transmis mon savoir-faire acquis lors de ces années passées à naviguer sur un chalutier par gros temps.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la répartition entre vos interventions de sauvetage en mer que je qualifierai de « classiques » et les interventions spécifiques liées à la crise migratoire ?

M. Charles Devos. Dans les années 1970, lorsque j'ai commencé le sauvetage, l'activité était essentiellement tournée vers la plaisance et les chalutiers. À cette époque, les moyens de navigation étaient nettement moins performants qu'aujourd'hui. Par exemple, le GPS n'existait pas encore et les marins utilisaient des systèmes bien moins fiables, comme le Decca. En cas de perturbations atmosphériques, les repères pouvaient se dérégler, provoquant des erreurs de position. Ainsi, entre Dunkerque et Calais, de nombreux navires se retrouvaient échoués sur les bancs de sable.

Par la suite, la situation a profondément évolué avec l'apparition de la crise migratoire. Les premières interventions liées à ces traversées restaient limitées, avec des embarcations transportant deux ou trois personnes. Mais aujourd'hui, les opérations ont changé d'échelle. Nous sommes confrontés à des embarcations pneumatiques extrêmement fragiles, transportant parfois soixante-dix à quatre-vingts personnes, hommes, femmes et enfants confondus. Cela rend les interventions beaucoup plus complexes et éprouvantes.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelle est la proportion entre ces deux types de sauvetage ? Combien de votre temps est-il consacré à l'activité de sauvetage en lien avec la crise migratoire ?

M. Philippe Darques. Je l'estime à 75 % de notre activité. Comme je l'ai indiqué précédemment, le sauvetage de plaisanciers est plus rare qu'autrefois, grâce à une meilleure connaissance des plaisanciers et aux messages de prudence que nous ne cessons de répéter.

D'autre part, la qualité des équipements électroniques qui garnissent maintenant les bateaux de plaisance, quels qu'ils soient, permet aux gens de faire moins d'erreurs qu'autrefois.

M. le président Sébastien Huyghe. Concrètement, lorsque vous êtes appelés pour aller porter secours à une embarcation et que vous repêchez un certain nombre de personnes, comment s'effectue le retour et la prise en charge à terre ?

M. Charles Devos. Nous réalisons un bilan médical, puis tout le monde est pris en charge par les moyens disponibles. Lors du naufrage du 24 novembre 2021, nous avons placé les corps le long du bord, puis nous avons étendu une bâche, par décence.

M. le président Sébastien Huyghe. Ma question concerne les cas où, fort heureusement, il n'y a pas de victimes et où vous ramenez au port des rescapés, vivants. Par qui et comment sont-ils pris en charge ?

M. Philippe Darques. Lorsque l'on intervient sur un naufrage, la première difficulté réside dans la communication avec les personnes en détresse, qu'elles soient encore à bord d'une embarcation en train de couler ou déjà à la mer. Il est indispensable de se faire comprendre rapidement. Or, si la plupart des sauveteurs maîtrisent un minimum l'anglais, cela ne suffit pas face à la diversité des langues parlées par ces personnes. C'est pourquoi il a été envisagé de produire des planchettes comportant des consignes simples, traduites en plusieurs langues, afin de permettre une communication immédiate et efficace.

Une fois les personnes récupérées à bord, une autre difficulté concerne leur bonne répartition sur le navire. Il est impératif d'assurer la stabilité du bateau en évitant de concentrer trop de poids. Les femmes et les enfants sont donc installés à l'abri dans la timonerie, avec des couvertures de survie. Nous leur donnons à boire. Les hommes valides restent à l'extérieur. Dans ces moments, des tensions peuvent apparaître, parfois liées à des différends entre passagers ou à la présence éventuelle de passeurs. Il est crucial de maintenir le calme et de garder le contrôle de la situation. Nous ignorons si certains d'entre eux sont armés, par exemple ; ils pourraient tenter de prendre le bateau en otage.

Nous sommes extrêmement rassurés quand un bateau de l'État – gendarmerie maritime, police, affaires maritimes – nous rejoint et prend la situation en main. Ils disposent d'un pouvoir que nous, bénévoles, ne détenons pas.

À l'arrivée au port, d'autres contraintes apparaissent. Les équipes attendent la prise en charge par les services compétents – police aux frontières (PAF), pompiers ou la structure mobile d'urgence et de réanimation (SMUR) – mais ceux-ci peuvent être mobilisés ailleurs. Les sauveteurs restent alors confrontés à des situations difficiles, notamment la gestion des corps, disposés respectueusement sur le pont arrière, dans des conditions matérielles et émotionnelles éprouvantes.

Nous disposons de sacs mortuaires dans lesquels il est possible de conditionner les corps. Je vais être brutal, monsieur le président, mais il arrive que les corps se présentent dans des positions curieuses, puisqu'ils ont perdu la vie avec, par exemple, un bras levé. Il faut alors que nos équipes forcent ce bras à se plier le long du corps, afin de pouvoir le disposer dans le sac mortuaire. Je ne sais pas si je m'exprime de manière suffisamment claire, mais ce sont des opérations que nous accomplissons parce qu'elles s'imposent, et qui demeurent néanmoins particulièrement difficiles.

Ensuite, la PAF arrive sur place. Nous nous accordons pour procéder au comptage des personnes, tenter d'identifier leur nationalité, leur âge, et regrouper les fratries. De notre côté, nous avons récupéré auprès de nos familles des chaussures, des vêtements et des peluches pour les enfants, afin d'apporter un peu de réconfort. Nous fournissons, dans la mesure du possible, des vêtements secs, car la plupart ont perdu leurs chaussures sur l'éstran, sur le sable des plages, au moment d'embarquer sur les bateaux.

Cependant, nous ne disposons pas, sur le quai à Calais, d'un bâtiment permettant de les mettre à l'abri, de leur offrir la possibilité de se changer, de porter des vêtements secs et de donner les premiers soins, notamment à ceux qui ont été brûlés par le mélange d'eau de mer et d'essence, particulièrement agressif. Nous faisons, sans prétention, avec professionnalisme, ce qui est possible, en attendant que les professionnels de la police, de la santé, du maintien de l'ordre arrivent et prennent le relais.

M. le président Sébastien Huyghe. Quel est le nombre de bénévoles à la station SNSM de Calais ?

M. Philippe Darques. Au total, aujourd'hui nous sommes quarante et un, dont trente opérationnels.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous prie de bien vouloir les remercier, en notre nom à tous, pour les actions qu'ils accomplissent. Nous sommes conscients de leur très grande implication pour sauver des vies au quotidien, de manière bénévole, en prenant sur leur temps de famille, leurs loisirs ; sans compter les conséquences que cela peut engendrer sur leur vie professionnelle.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je m'associe naturellement à ces remerciements. Le député Éric Bothorel a réalisé un rapport, à la demande du secrétariat général de la Mer. Dans celui-ci, il préconise d'ériger une vraie force garde-côtes et d'exonérer le plus possible la SNSM de ces opérations de police des frontières, qui s'éloignent du sauvetage en mer bénévole.

Partagez-vous cette position ou heurte-t-elle vos principes ? Dans le prolongement, effectuez-vous une distinction, dans le secours, entre les gens de mer et les personnes exilées ?

M. Philippe Darques. Absolument pas. Nos missions ne se confondent en rien avec une quelconque fonction de police. Nous intervenons uniquement sous l'autorité du Cross, dans une logique exclusive de secours aux personnes en détresse, sans considération de leur origine, de leur religion, de leur situation sociale ou de leur nationalité. Ce sont des éléments qui n'ont aucune incidence sur notre engagement, sinon, à la marge, dans la manière dont nous adaptons la prise en charge médicale à bord.

À cet égard, et pour répondre aux réalités rencontrées sur le terrain, nous avons intégré des femmes au sein des équipages. Cela permet de prendre en charge certaines situations sensibles, notamment lorsque des couples souhaitent que les premiers soins soient réalisés par une personne du même sexe que la victime. Cette adaptation contribue à apaiser les tensions et à maintenir des conditions d'intervention respectueuses et efficaces.

Nous ne sommes pas là pour empêcher qui que ce soit d'agir. Ce n'est pas notre rôle, et nous tenons à ce qu'il en demeure ainsi. Notre unique mission est d'intervenir, de secourir. C'est précisément cela qui fonde, selon moi, la beauté de notre engagement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je partage votre point de vue. De nouvelles négociations sont intervenues dans le cadre des accords de Sandhurst, concernant les fonds britanniques qui seront attribués. Pendant un temps, il était ainsi question que le sauvetage bénéficie des financements britanniques. Il me semble que le président de la SNSM a fait savoir qu'il ne souhaitait pas ces fonds justement parce que l'action de votre association ne relève pas d'une mission de police. Je ne veux pas vous placer en porte-à-faux vis-à-vis du président de la SNSM, mais les bénévoles ne sont-ils pas en colère de voir que des millions sont dépensés, quand vous peinez à recueillir 10 000 euros pour une plateforme gonflable.

M. Philippe Darques. Vous avez raison, madame la rapporteure ; nous regardons forcément avec envie les moyens dont disposent les forces d'État, qui sont rééquipées de pied en cap. Mais il en est ainsi, nous sommes depuis toujours habitués à faire avec ce que nous avons, parfois des « bouts de ficelle ».

Nos rapports ne se situent pas à ce niveau ; ils sont locaux, cordiaux et intéressants, aussi bien au niveau municipal que départemental. Les élus de notre petite circonscription nous aident du mieux qu'ils peuvent, eux aussi ; mais il y a tant à faire. J'ai l'habitude de dire que nos interventions ont lieu au large, loin des yeux du public. Nous n'avons pas la même visibilité que les pompiers qui interviennent au bord des routes, qui éteignent des incendies, parfois sous les yeux du public. Il n'en demeure pas moins que l'État pourrait peut-être faire plus et mieux à l'égard de la SNSM.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. C'est peu de chose, mais sachez que vous avez notre pleine et entière reconnaissance, notre admiration. Je tenais à vous le dire.

Nous connaissons depuis un certain temps une évolution de la demande des Britanniques, qui veulent que la lutte contre l'immigration irrégulière soit renforcée par la France, et qu'elle se traduise par un plus grand nombre d'interceptions. Dans ce cadre, avez-vous ressenti une forme de pression pesant sur la SNSM de la part des forces de sécurité, qui peut engendrer une forme de confusion ? Est-il bien clair dans l'esprit de chacun que vous êtes bien des sauveteurs et non des garde-côtes, que votre mission ne consiste pas à lutter contre l'immigration ?

M. Philippe Darques. À mes yeux, ce genre de confusion n'existe pas. Il me semble qu'autrefois, avait été évoquée la constitution d'un corps de garde-côtes français constitué d'entités déjà existantes – police, gendarmerie maritime, douanes, affaires maritimes et, éventuellement, la SNSM. L'ensemble de ces dispositifs et de ces navires aurait pu constituer au total une forme de garde-côtes, loin de l'exemple américain. Aux États-Unis, les garde-côtes exercent des missions élargies, qui vont de la surveillance des eaux territoriales, aux opérations de douanes et de secours à naufragés.

En ce qui nous concerne, nous restons concentrés sur le sujet qui nous concerne, c'est-à-dire le secours aux personnes en difficulté.

M. Marc de Fleurian (RN). Président, patron, je vous demande également de saluer de notre part les patrons du *Notre-Dame du Risban* et de *La Matelote 2*, ainsi que tous les sauveteurs de la station de Calais.

Je souhaite évoquer les impacts des interventions de vos bénévoles sur leur vie et qualifications professionnelles. Pouvez-vous également évoquer plus en détail le rapport du député Bothorel, dont nous venons de parler ?

M. Philippe Darques. Le rapport Bothorel met effectivement en exergue les difficultés liées aux qualifications professionnelles des marins qui embarquent bénévolement à la SNSM. À notre connaissance l'exemple le plus flagrant est ce qui est arrivé, à Ouistreham, à notre camarade Philibert, qui a malheureusement été traité comme un voyou par les autorités à son retour au port, alors qu'il remorquait un coquillard qui s'était retourné et avait coulé dans le canal d'accès à Ouistreham, entraînant avec lui la mort de ses trois marins. *Ipsa facto*, les brevets professionnels de Philibert – le patron de ce jour-là – avaient été remis en cause. Depuis, une correction semble être heureusement intervenue, mais sa vie professionnelle en a été affectée. Nos bénévoles de la SNSM sont inquiets pour ceux d'entre eux qui exercent un métier lié à la mer, associé à des diplômes et des reconnaissances professionnelles avérées.

Mme Stella Dupont (NI). Députée de Maine-et-Loire, loin de votre littoral, je m'intéresse cependant à ces enjeux depuis 2019 et me rends régulièrement sur place. Je vous témoigne à mon tour de ma reconnaissance à l'égard de l'engagement des équipes de sauvetage, car elle est pleinement justifiée au regard des conditions extrêmement exigeantes dans lesquelles ces missions sont conduites.

Je rappelle que le nombre d'exilés est très élevé : l'année dernière, 40 000 personnes ont réussi à traverser, soit des chiffres très significatifs. S'agissant de l'impact de l'augmentation des traversées sur la circulation maritime, il convient de rappeler que cette zone est déjà particulièrement dense, ce qui en fait un espace de navigation complexe.

Concernant le renouvellement des bénévoles au sein des équipes de secours, la nature des interventions a incontestablement évolué, avec des missions de plus en plus lourdes, tant physiquement que psychologiquement. Cette évolution peut-elle constituer un facteur de difficulté pour le recrutement et la fidélisation de bénévoles ? Combien êtes-vous sur les navires de sauvetage ? Est-il compliqué, au quotidien, de disposer de sauveteurs en nombre suffisant ?

Enfin, les pratiques des passeurs évoluent en permanence. Elles s'adaptent aux dispositifs de contrôle et aux mesures de sécurisation. Il est beaucoup question des *taxi-boats*, mais percevez-vous d'autres évolutions ?

M. Philippe Darques. De mon point de vue, il convient d'examiner la situation en partant de l'expérience des acteurs de terrain, et en particulier de la vision que nous avons, nous Calaisiens. En premier lieu, il faut reconnaître que nous sommes confrontés à une évolution constante des méthodes et techniques mises en œuvre par les passeurs.

Lorsque les incidents surviennent, le Cross observe, mobilise les moyens disponibles. Si les dispositifs en place dans le détroit ne suffisent pas, nous sommes alors sollicités en renfort. Il est vrai que ces moyens ont été renforcés, même si le dispositif reste perfectible. Peut-être faudrait-il augmenter encore la présence de navires. Pour notre part, nous nous efforçons d'adapter nos interventions aux pratiques des passeurs, qui exploitent la détresse humaine pour générer des profits considérables.

Sur le plan du recrutement, il n'y a pas de difficulté majeure. Des jeunes continuent de s'engager, animés par une véritable volonté de servir. Toutefois, cet engagement ne peut être immédiat ; il nécessite une formation. On ne devient pas sauveteur en quelques instants, il faut acquérir des compétences solides.

Enfin, la question du trafic maritime constitue un enjeu majeur. Le détroit est une zone de navigation extrêmement dense. Lorsque nous en discutons entre nous, nous sommes à peu près certains que des embarcations de migrants ont dû être, d'une manière ou d'une

autre, moulignées par les hélices des cargos qui circulent au large. En effet, depuis la passerelle d'un de ces navires, de nuit, en supposant un manque de visibilité, et malgré des équipements électroniques tels que des radars perfectionnés, il demeure impossible de détecter une embarcation de migrants si ces cargos ne disposent pas de caméras de type FLIR, c'est-à-dire des caméras de détection thermique.

Il faut avoir à l'esprit qu'un cargo de 200 000 ou 300 000 tonnes, avançant à plus de 20 nœuds dans le détroit, est contraint par les bancs de sable évoqués précédemment. Il ne peut pas manœuvrer librement et ne peut s'arrêter instantanément. Même en supposant qu'il aperçoive une embarcation et qu'il batte arrière pour stopper, plusieurs kilomètres seront nécessaires avant l'arrêt complet. Cela constitue un danger réel.

À cela s'ajoutent les vagues générées dans son sillage, qui peuvent elles aussi provoquer le naufrage des embarcations, d'autant plus qu'elles sont extrêmement fragiles et surchargées. Leur franc-bord est réduit, ne dépassant que de quelques dizaines de centimètres, de sorte que la moindre vague entraîne immédiatement de l'eau à bord. On les observe d'ailleurs fréquemment en train d'écoper.

La situation est d'autant plus difficile que les passeurs positionnent désormais certains migrants allongés au fond des embarcations, dans le sens de la longueur. Or ces bateaux ne disposent pas de fond rigide, mais seulement d'une toile caoutchoutée. Plusieurs décès ont ainsi concerné des personnes allongées, victimes d'asphyxie, comme cela a encore été constaté récemment. Dès lors, la circulation dans le détroit apparaît comme un problème majeur.

Mme Stella Dupont (NI). Quel est le dispositif à quai pour prendre en charge les naufragés ?

M. Philippe Darques. Dès que l'on quitte la zone de recherches, dès que le Cross nous donne le feu vert, la liberté de manœuvre pour rentrer au port, il actionne dans le même temps les dispositifs de relais à terre : les pompiers, la police aux frontières, le Samu. Certaines associations prennent également le relais auprès des migrants en bon état physique, ceux qui peuvent être transportés dans un lieu indiqué par les forces de l'ordre.

Mme Stella Dupont (NI). Cette prise en charge intervient-elle à chaque fois ? Aucune personne n'est laissée seule à terre à Calais ?

M. Philippe Darques. Non.

Mme Stella Dupont (NI). Avez-vous connaissance de ce qui se passe à Boulogne ?

M. Philippe Darques. Je ne peux pas parler pour Boulogne. À Calais, nous gardons les passagers à bord tant qu'un dispositif de relais n'est pas présent.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie de nous avoir consacré votre temps, pour répondre à nos questions. Encore une fois, je souhaite saluer vos bénévoles, dont l'action fait honneur à notre nation. Remerciez-les très chaleureusement, au nom de la représentation nationale.

*

* *

36. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Gérard Dué, maire de Croisilles, et M. Pierre-Henri Dumont, maire de Marck (7 mai 2026)

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 Calaisais 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 Calaisais, 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 Calaisais. 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-Turquie, 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 Fautillon, 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-naufnage, 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 encontre. 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.

*

* *

37. Audition conjointe, ouverte à la presse, de représentantes de l'association Refugee Women's Centre : Mme Marie Fillâtre, coordinatrice Calais, Mme Louise Borel, coordinatrice Grande-Synthe, et Mme Giulia Galati, coordinatrice Dunkerque, et de l'association Project Play : Mme Violette Vancoillie, coordinatrice des activités, et Mme Kate O'Neill, chargée de plaidoyer (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous reprenons nos travaux cet après-midi par l'audition des représentantes de deux associations dont l'objet concerne spécifiquement la situation des femmes et des enfants migrants. Pour l'association Refugee Women's Centre, nous accueillons ainsi Mme Marie Fillâtre, coordonnatrice de Calais, Mme Louise Borel, coordonnatrice de Grande-Synthe et Mme Giulia Galati, coordonnatrice de Dunkerque. Pour l'association Project Play, sont avec nous Mme Violette Vancoillie, coordonnatrice des activités, et Mme Kate O'Neill, chargée de plaidoyer.

Lors de notre déplacement des 15 et 16 avril dernier, tout comme à l'occasion des précédentes auditions, plusieurs interlocuteurs ont attiré notre attention sur la place croissante des femmes et des enfants parmi les personnes présentes sur les campements ou tentant de traverser la Manche. Je crois pouvoir dire qu'il s'agit là de personnes encore plus vulnérables, mais vous aurez l'occasion, mesdames, de nous faire part de votre expérience de terrain à ce sujet.

Avant de vous donner la parole, je précise 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.

(Mmes Marie Fillâtre, Louise Borel, Giulia Galati, Violette Vancoillie et Kate O'Neill prêtent serment.)

Mme Louise Borel, association Refugee Women's Centre. Nous allons d'abord vous présenter l'association Refugee Women's Centre, notre histoire, nos activités, puis nous parlerons des conséquences des accords du Touquet, telles que nous les observons au quotidien sur les femmes et les familles.

Mme Giulia Galati, association Refugee Women's Centre. Le Refugee Women's Centre est une association féministe présente sur le littoral nord depuis dix ans. Nous sommes une équipe de femmes, qui travaillent avec des femmes en situation d'exil, bloquées à la frontière franco-britannique.

Pour comprendre notre approche, il faut revenir à nos débuts. En 2015, à Grande-Synthe, dans les camps du Basroch, des bénévoles engagés dans d'autres associations ont remarqué que les femmes étaient très peu nombreuses lors des distributions, alors qu'elles étaient pourtant présentes sur les lieux de vie, lors des maraudes. Mais elles ne venaient pas dans ces espaces de distribution largement dominés par les hommes et, de fait, elles ne pouvaient pas accéder aux services des associations et à leurs droits. Les volontaires ont donc essayé de créer un espace de non-mixité, en proposant des barnums réservés aux femmes pour organiser des distributions.

Ce système a immédiatement fonctionné. Les femmes sont venues chercher des produits de première nécessité, des tentes, des couvertures, du lait pour bébé, des couches, des vêtements, des produits d'hygiène. Cet espace est devenu un premier point de contact ; nous

avons mis en place des tentes de soutien psychosocial, établi des activités, des moments pour souffler, pour essayer de sortir de l'urgence et créer du lien.

La création de ce lien nous permet aussi d'identifier les besoins spécifiques et d'adapter notre accompagnement, par exemple pour des suivis de grossesse ou le soin aux femmes survivantes de violences sexistes et sexuelles. Depuis 2021, nous intervenons à Calais et Grande-Synthe.

Mme Louise Borel. Aujourd'hui, l'association s'organise autour de trois axes principaux. En premier lieu, nous essayons de répondre en offrant une aide humanitaire d'urgence. Nous organisons des distributions de produits de première nécessité. Lorsque les femmes arrivent sur le territoire, elles sont souvent seules, isolées, avec ou sans enfants. Elles arrivent sur ce terrain vague, n'ont pas toujours des tentes, ni des sacs de couchage. Notre premier objectif consiste à pallier ce manquement de l'État, en distribuant des biens de première nécessité. Ensuite, nous organisons des espaces en non-mixité pour effectuer ces distributions, organiser des activités de soutien psychosocial, créer un lien de confiance avec les femmes, ce qui nous permet d'identifier les besoins en accompagnement social, notre troisième axe.

Cet accompagnement social repose sur l'orientation des femmes vers des acteurs compétents pour un suivi médico-social, juridique ou psychologique, l'aide à l'accès aux services de santé sexuelle et reproductive, à l'information sur les droits et les risques de la traversée. Nous orientons également vers des solutions d'hébergement temporaire, quand cela est possible. Jusqu'à la fin 2025, l'association accompagnait également les femmes et les enfants aux douches. Concrètement, à Calais, nous intervenons à l'accueil du jour du Secours catholique, où nous réalisons des activités et de l'accompagnement, et lors de maraudes dans les différents campements, pour repérer les femmes et pouvoir les informer.

À Grande-Synthe, nous gérons un accueil de jour en non-mixité et intervenons directement, au plus près des lieux de vie, pour mener les distributions et proposer les activités.

Mme Marie Fillâtre, association Refugee Women's Centre. Les femmes exilées sont souvent invisibilisées dans le discours public. Elles sont pourtant nombreuses à transiter à la frontière franco-britannique. En 2024, le Refugee Women's Centre a rencontré 3 208 femmes et 2 969 enfants. L'année 2025 a été marquée par une forte augmentation du nombre de femmes et d'enfants entre Calais et Dunkerque, puisque nous avons vu 6 137 femmes, soit une augmentation de 91 % en un an.

Parmi ces 6 000 femmes, 2 642 voyageaient seules, 732 étaient des mères isolées, 392 étaient enceintes. Nous avons également rencontré 6 726 enfants, dont 1 147 âgés de 0 à 2 ans, 1 603 âgés de 3 à 5 ans et 207 filles mineures non accompagnées. Cette augmentation des profils les plus vulnérables, ces dernières années, souligne l'urgence de renforcer les dispositifs de protection et d'accompagnement.

Mme Louise Borel. À présent, nous souhaitons vous parler des conséquences des accords du Touquet, que nous observons au quotidien sur les femmes et les enfants. Pour nous, le véritable problème concerne les choix politiques effectués et leur traduction budgétaire. En effet, la militarisation prime sur l'accueil : depuis 2003, les moyens publics sont massivement investis dans la sécurisation – murs, barbelés, drones, effectifs de police supplémentaires. Cependant, pour nous, cette stratégie est inefficace, puisque le nombre d'arrivées au Royaume-Uni reste stable, voire augmente.

L'argent public sert à financer un dispositif qui n'atteint pas son objectif affiché de dissuasion. Cela s'opère au détriment de l'accueil des femmes et des enfants, de la mise en

place d'hébergements d'urgence, de la protection de l'enfance, de l'accompagnement des femmes victimes de violences et de l'accès aux soins.

Mme Marie Fillâtre. Les conséquences humaines sont dramatiques pour les femmes et les enfants. La sécurisation accrue sur le littoral ne stoppe pas les départs, elle les rend simplement plus dangereux. Pour éviter les contrôles, les *small boats* partent toujours de plus en plus loin. Les embarcations sont de plus en plus surchargées et les départs s'effectuent dans la précipitation, dans l'espoir d'éviter les interventions de la police.

Nous recueillons régulièrement des témoignages de femmes qui décrivent des mouvements de foule violents lors de l'embarquement. Ces situations ont déjà conduit à des drames. On se souvient de Dina, 21 ans, et de Mansour, 2 ans, décédés en 2024 par étouffement, piégés sous le poids d'autres passagers. On se souvient aussi de Maria. Mardi dernier, elle faisait rire tout le monde à l'accueil de jour du Secours catholique, en jouant une pièce de théâtre. Elle est morte dimanche dernier dans les mêmes conditions. Il s'agit de la 538^e victime. Ces morts ne sont pas des accidents isolés. Au total depuis 1999, au moins 65 femmes ont perdu la vie à la frontière franco-britannique, soit 12 % des victimes. Ces décès représentent la conséquence directe de politiques qui accroissent la dangerosité des traversées, au détriment des personnes les plus vulnérables.

Mme Louise Borel. La multiplication des interventions policières sur les plages a également pour conséquence d'accroître les cas de séparation familiale. Lors de ces départs chaotiques, des mères sont parfois séparées de leurs enfants. Nous avons accompagné des femmes dont les nourrissons ont rejoint le Royaume-Uni alors que leur mère allaitante était restée bloquée en France. C'est aussi le cas notamment d'un petit garçon de 3 ans, arrivé seul en Angleterre la semaine dernière.

Mme Marie Fillâtre. Je pense aussi à cette mère isolée séparée de sa fille lors d'une traversée, qui l'a rejointe quelques mois plus tard, après de nombreuses tentatives. On se souvient également d'une femme séparée de ses deux garçons dans des conditions traumatiques, qui n'a pu les revoir que huit mois plus tard, après leur renvoi en France par le Royaume-Uni.

Mme Louise Borel. Nous voulons également porter aujourd'hui le témoignage de deux femmes, deux amies. Nous avons accompagné la première, lors de son interruption de grossesse, à la suite de violences. La deuxième, enceinte, mère d'un petit garçon d'un an et demi, voyageait seule. Elles étaient psychologiquement épuisées. Un matin, elles nous ont appelées en pleurs, pour nous raconter la scène cauchemardesque qui venait de se dérouler. La mère enceinte avait demandé à un ami de s'occuper de son petit enfant lors de l'embarquement. Le temps qu'elles rejoignent l'embarcation, elles se sont fait encercler par la police, qui les a empêchées de monter sur le bateau. Le petit, quant à lui, était déjà sur le bateau. La police les a encerclées, les a aspergées de gaz lacrymogène. Les femmes étaient en pleurs, elles criaient. Elles ne voulaient pas monter sur le bateau, simplement récupérer l'enfant, mais la police refusait, leur prodiguant plusieurs coups de matraque. Après de longues minutes, elles ont finalement réussi à le reprendre.

Lorsque nous les avons retrouvées, il leur était difficile de marcher, à cause de leurs blessures. Nous les avons accompagnées chez Médecins sans frontières pour qu'elles puissent voir un médecin, puis le 115 a refusé leur prise en charge. J'ajoute que les femmes que nous suivons nous indiquent ne pas savoir nager, ce qui aggrave leur vulnérabilité en mer.

Mme Marie Fillâtre. Les violences sexistes et sexuelles (VSS) ne sont pas suffisamment prises en charge. Les campements informels du littoral nord n'échappent pas

aux violences patriarcales observées à l'échelle nationale. En France, une femme sur deux déclare avoir déjà subi des violences sexuelles. Mais les femmes en situation de transit, qui cumulent les vulnérabilités, sont particulièrement exposées à ces risques : 75 % des femmes en demande d'asile en France ont déjà subi des violences sur leur parcours migratoire et 26 % d'entre elles déclarent avoir subi des violences sexuelles au cours des douze derniers mois.

Il existe donc une responsabilité majeure des pouvoirs publics en matière de protection et de prise en charge. Pour rappel, le droit à la santé sexuelle et reproductive est un droit humain, qui inclut le droit à l'information, le droit de disposer de son corps et le droit à des soins accessibles et non discriminatoires. Mais à ce jour, aucune équipe de prévention en matière de santé sexuelle et reproductive ne maraude dans les campements pour rencontrer ces femmes et ces jeunes filles.

On pourrait, par exemple, garantir ce droit en proposant des dépistages d'infections sexuellement transmissibles (IST), le suivi de contraception, l'information et l'accès effectif à l'IVG, la réduction des risques en cas de prostitution ou encore des interventions rapides, dans les soixante-douze heures de préférence, en cas de violences sexistes et sexuelles.

Porter plainte reste difficile pour elles, en raison de la barrière de la langue, de la peur des autorités, des représailles de la part des agresseurs, et surtout d'une méconnaissance de leurs droits en qualité de victimes. De nombreuses femmes survivantes de VSS craignent d'être arrêtées parce qu'elles n'ont pas de droit au séjour, et certaines témoignent d'un manque de confiance dans les dispositifs de protection. De fait, les interactions entre les femmes et la police se déroulent souvent dans des contextes de contrôle, d'expulsion, d'intervention dans les campements, sur les places. Certaines associent la police aux pratiques de répression.

Dans les hôpitaux, le parcours de soins pour les femmes survivantes de violences reste flou et les prises en charge inégales, pour les femmes cisgenres comme pour les femmes transgenres. À Calais, le recueil des preuves par l'unité médico-judiciaire (UMJ) n'est possible qu'après réquisition judiciaire, conditionnée à un dépôt de plainte.

Ce fonctionnement ne respecte pas la temporalité des victimes, qui peuvent avoir besoin d'un temps de réflexion avant d'engager ces démarches judiciaires. En outre, déposer plainte au commissariat de Calais nécessite souvent la présence d'un traducteur assermenté, ce qui entraîne des délais de prise en charge de rendez-vous. En pratique, ces délais retardent également l'accès de l'UMJ au recueil des preuves, risquant donc de compromettre les procédures et d'aboutir à des classements sans suite.

Mme Louise Borel. Sur les campements, ces violences sont aggravées par une absence presque totale de protection. Les femmes victimes, notamment de traite des êtres humains, pourraient théoriquement bénéficier de dispositifs spécifiques. Mais elles ne sont ni informées, ni orientées vers ces dispositifs. Surtout, aucune mesure de protection – mise à l'abri d'urgence, éloignement de l'agresseur – n'est proposée.

J'ai en tête le cas de Sarah, victime de traite. Elle a été séquestrée dans sa tente et violée quasiment quotidiennement. Aucune solution de logement sécurisé ne lui a été proposée. Elle est restée sur le campement, à proximité de son exploiteur, malgré les alertes auprès de la police et du procureur de la République.

Je pense aussi à Nawal, victime de séquestration pendant plus de quatre jours à des fins d'exploitation sexuelle, victime de viols collectifs. Après avoir réussi à s'échapper, elle s'est rendue dans un centre d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) où l'accès aux soins lui a été refusé, malgré ses saignements et les difficultés qu'elle avait à se déplacer,

car personne n'était disponible pour l'accompagner pendant les fêtes de Noël. C'était un mardi, on lui proposait d'aller à l'hôpital le lundi suivant. Ces dispositifs de contrôle de plus en plus complexes augmentent la dépendance de certaines femmes aux réseaux de passeurs.

Il n'existe pas de voie légale et sûre. Les femmes sont donc obligées d'avoir recours à ce marché informel si elles souhaitent aller en Angleterre. Les dispositifs de contrôle sont de plus en plus complexes et obligent les personnes à s'y adapter. Il est impossible pour elles de passer par leurs propres moyens ; impossible pour des femmes en situation d'exil d'aller acheter un ticket de ferry ou un ticket de train. La police est partout, elles sont contraintes de passer par un réseau, sans aucun contrôle, ni protection. Le risque de tomber sur des personnes mal intentionnées est donc démultiplié. Cette dépendance peut conduire des femmes les plus précaires, qui ont le moins de ressources, dans des situations d'exploitation.

Je pense à cette femme iranienne qui voyageait seule avec ses deux enfants. Elle fuyait son mari violent depuis l'Iran. Elle est allée en Allemagne, où elle a été « dublinée », puis refusée. Elle voulait offrir à ses enfants un avenir et les protéger de son mari. La seule option qu'elle envisageait était l'Angleterre. Nous l'avons accompagnée pour un suivi d'infection sexuellement transmissible et un test de grossesse. Elle s'est mise à pleurer, a expliqué qu'elle n'avait pas d'argent, ne connaissait personne et avait fait l'objet d'exploitation. Nous l'avons accompagnée pour porter plainte à la police contre les violences qu'elle avait subies. Une fois encore, aucun traducteur n'était disponible. Par la suite, le 115 nous a refusé une solution d'hébergement.

Souvent, les femmes les plus précaires, sans ressources, se retrouvent exposées aux risques de traite, d'exploitation ou de prostitution pour financer leur passage. Sur les campements, nous constatons que certaines femmes, n'ayant pas d'autorisation de travail, n'ont pas d'autre choix que d'avoir recours à la prostitution pour payer leur traversée.

Il s'agit donc de modifier les choix de politique publique. Choisir d'investir dans le contrôle plutôt que dans la protection, c'est choisir de porter atteinte à la dignité des femmes, à la dignité des enfants. La militarisation de la frontière ne tarit pas les flux, elle précarise et met en danger les plus vulnérables. Finalement, cette absence de prise en charge de la part de l'État constitue une mise en danger réelle. Nous parlons bien ici de choix.

Sur le terrain, nous constatons une mise en danger directe des femmes, liée à l'absence de prise en charge adaptée. Les dispositifs existants, comme les centres d'accueil et d'examen des situations, sont éloignés et inadaptés. Depuis le début de l'année 2026, nous avons rencontré 1 721 femmes contraintes de dormir dehors, sous tente, lorsqu'elles en ont une. Parmi elles, il y avait 127 femmes enceintes et près de 200 bébés de moins de 2 ans étaient contraints de vivre dehors. Parmi ces femmes, 900 voyageraient seules et 240 étaient des mères isolées.

À Grande-Synthe, nous déplorons l'absence totale d'hébergement d'urgence, y compris pour les situations les plus critiques. Le 115 refuse systématiquement des femmes enceintes de plus de 8 mois, des femmes survivantes de violences, des femmes victimes de fausse couche. À Calais, les dispositifs d'hébergement sont insuffisants, souvent limités à une seule nuit, sans possibilité d'y retourner.

Sur les deux territoires, il existe des expulsions fréquentes des lieux de vie, souvent accompagnées de confiscation et de destruction de matériel de survie, ce qui expose considérablement les femmes et les enfants à toutes sortes de violences. Concrètement, nous observons des conditions de vie extrêmement dégradantes. Les femmes vivent sous la tente, dans le froid, le vent, l'insalubrité. L'accès à l'hôpital est

extrêmement limité ; l'alimentation est insuffisante et inadaptée, notamment pour les femmes enceintes et les nourrissons.

L'accès aux sanitaires est extrêmement préoccupant à Grande-Synthe, car ils sont éloignés et non sécurisés. De fait, les couches pour adultes font partie des premiers objets que nous distribuons. Ensuite, les navettes pour les douches sont souvent inaccessibles, trop éloignées ou perçues comme dangereuses en fonction des zones et des communautés. Beaucoup de femmes nous disent ne pas s'y rendre, par peur.

Nous constatons donc un manque de sécurité globale. Vivre dehors, sans protection, expose particulièrement les femmes et les enfants, qui sont sans abri, parfois même sans accès à une tente, sans protection élémentaire. Ces situations ne sont pas marginales ; elles structurent le quotidien des femmes que nous accompagnons. Bloquées à la frontière, elles vivent dans des conditions indignes ayant des conséquences directes sur leur santé et leur sécurité.

Mme Violette Vancoillie, association Project Play. Nous vous remercions d'avoir accepté de nous recevoir et de prendre le temps de nous écouter, de nous permettre de témoigner. Project Play est une association fondée en 2018 par des bénévoles d'autres organisations, qui avaient constaté un manque de soutien, d'encadrement et de protection des enfants sur les campements de Dunkerque. Aujourd'hui, le même constat perdure, celui d'un complet non-respect de l'ensemble des droits des enfants à la frontière franco-britannique.

Depuis 2018, Project Play organise des séances de jeux mobiles pour les enfants exilés dans le nord de la France, sur le Calaisais et le Dunkerquois. Nous travaillons avec des enfants de tout âge, de 0 à 18 ans. Nous avons accompagné près de 9 000 enfants dans les lieux de vie informels, dans les maisons accueillantes ou encore dans les accueils de jour. En 2025, nous avons travaillé avec 1 148 enfants, dont l'âge moyen était de 6 ans.

Proposer des séances de jeux peut paraître dérisoire, compte tenu des conditions de vie des enfants, mais ils se fondent sur la reconnaissance du droit fondamental de l'accès aux jeux pour tous, s'appuyant sur la Convention internationale des droits de l'enfant des Nations Unies. Le jeu est essentiel à la santé et au développement de l'enfant, sur le plan physique, mental et émotionnel. Si vous posez une question directement à un enfant, il y a peu de chances qu'il vous réponde. En revanche, si vous lui laissez l'espace de jouer et que vous l'accompagnez dans le jeu, il communiquera, de manière différente. À travers nos séances, nous essayons d'atténuer les effets des traumatismes, du stress toxique que subissent tous les enfants avec lesquels nous travaillons.

Le jeu est pour nous la porte d'entrée pour un soutien psychosocial. Nous nous souvenons d'un père qui, à la fin d'une séance de jeu, est venu nous remercier, car il voyait sourire son enfant pour la première fois depuis deux semaines. Les enfants avec lesquels nous travaillons ne bénéficient pas d'un standard de vie adéquat, ni d'un accès aux soins de santé, à la nourriture, à l'eau ou encore à l'éducation.

Depuis toujours, nos séances de jeu se déroulent souvent dans des conditions assez difficiles, sous la pluie, le vent, le soleil. Nous sommes aussi confrontés à la difficulté de créer des espaces sûrs, loin des axes routiers fortement empruntés. Nos conditions de travail sur le terrain reflètent ainsi les conditions de vie particulièrement déshumanisantes des personnes sur les campements, et donc celles des enfants.

Sur le littoral nord, les enfants sont régulièrement exposés à la violence, souvent perpétrée par des acteurs étatiques tels que les forces de l'ordre, aussi bien sur les lieux de vie que sur les plages. Plusieurs exemples l'attestent. Au cours d'une tentative de traversée à la frontière durant l'été 2025, un père isolé de deux enfants de 1 et 6 ans a reçu un coup de pied à la poitrine de la part d'un policier, lui cassant deux côtes, sous les yeux de ses enfants.

Lorsqu'il s'est rendu à l'hôpital pour se faire soigner, aucun soutien n'a été apporté aux enfants. Sur place, des personnes ont observé que l'enfant d'un an se cognait la tête contre le sol et que son frère de 6 ans cassait des objets contre les murs. Aucun logement n'a été proposé à la sortie de l'hôpital ; ils se sont retrouvés à la rue, sans tente, et ont dormi dans un parc de Calais.

Ce week-end encore, un article du *Times* évoquait la séparation des familles lors des tentatives de traversée. Par exemple, un enfant de 3 ans a effectué la traversée de la Manche seul, car la police a empêché sa mère de le retrouver. Nous avons reçu encore récemment des témoignages confirmant ce phénomène. Ces nouvelles pratiques de séparation des familles marquent un changement de stratégie, qui consiste notamment à instrumentaliser les enfants et à les utiliser pour contrôler le comportement des adultes à la frontière.

Cela renforce la nécessité de réexaminer les moyens financiers et humains déployés, car leur augmentation, consacrée à la sécurisation de la frontière, ne fait qu'accroître la fréquence de situations de ce type, violentes et traumatisantes.

Nous vous remettons à la fin de l'audition notre rapport. En page 51, vous pourrez y trouver un graphique. Project Play a établi un lien entre les interceptions, les incidents mortels et le bien-être psychologique des enfants à la frontière franco-britannique pendant le second semestre de 2024, la période la plus meurtrière. Les pics du nombre d'enfants victimes de violences surviennent systématiquement après les périodes de hausse des interceptions sur les plages, par exemple. Une sécurisation croissante et violente engendre directement un impact néfaste sur le bien-être des enfants.

Ces violations continues des droits des enfants sont directement liées à l'intensification des mesures de sécurisation de la frontière. L'année 2023 a été marquée par une augmentation significative des fonds alloués à cette sécurisation, et l'année 2024 a été la plus meurtrière à la frontière franco-britannique. En 2024, le nombre d'enfants tués a été multiplié par quinze par rapport à l'année précédente. Ce week-end encore, un enfant de 16 ans est mort.

À la fin 2024, vingt-trois enfants avaient été tués à cette frontière. Chacun d'entre eux était bien plus qu'un numéro, ils étaient tous des enfants qui jouaient, riaient et pleuraient. Chacun d'entre eux avait un avenir devant lui, chacun d'entre eux méritait de vivre dans la sécurité et le bonheur. Nous travaillons chaque jour avec ces enfants et leurs familles et nous constatons l'impact de l'exposition à cette violence et à cette peur de la mort. Par exemple, lors de nos séances de jeu, nous ne jouons jamais avec des bateaux, pour des raisons évidentes.

Hier encore, lors d'une séance de jeu à l'accueil de jour du Secours catholique, deux enfants âgés de 6 ans parlaient de la manière de ne pas avoir peur dans le bateau. Par ailleurs, nous avons rencontré de nombreux enfants, dont le plus jeune n'avait que deux mois, qui ont été exposés au gaz lacrymogène par des policiers sur le littoral. Lors de nos séances de jeu, les enfants reproduisent des opérations policières, telles que des expulsions et font semblant de pulvériser de gaz lacrymogènes. Ils décrivent cette sensation et nous montrent que ces gaz brûlent les yeux, la gorge et les poumons. De même, quand ils entendent des sons

d'ambulance, les enfants ont tendance à se cacher sous les tables ou à rire nerveusement, à changer de comportement. Je parle ici d'enfants en âge d'aller à l'école primaire, qui ne représentent aucune menace pour la sécurité des policiers impliqués dans ces opérations.

Nous continuons à offrir aux enfants des activités ludiques et éducatives tenant compte des traumatismes subis, afin de leur donner un espace où ils peuvent être des enfants, se sentir en sécurité et exprimer leurs sentiments et leurs expériences. Cependant, l'impact de notre accompagnement est réduit lorsque les droits de l'enfant continuent d'être violés.

Un espace pour découvrir les planètes où jouer aux super-héros ne remplacera jamais l'importance cruciale de mener une vie à la fois libre de toute violence et de toute instabilité. Les conséquences de ces violations des droits sont dévastatrices et mènent trop souvent à la mort.

Mme Kate O'Neill, association Project Play. Je souhaite compléter en évoquant plus en détail les conditions de vie. Les enfants sont également touchés par les expulsions, la perte de leurs affaires ou de leurs jouets, qui peuvent entraîner des dommages physiques et psychologiques. Cette violence et cette instabilité dans les lieux de vie ne font que restreindre davantage l'accès des enfants à leurs autres droits fondamentaux. En 2024, 50 % des séances de jeu de Project Play à Calais ont été perturbées d'une manière ou d'une autre par les expulsions. De plus, dans ces conditions de vie, l'accès des enfants aux soins de santé est considérablement réduit.

En 2025, un garçon de 10 ans est tombé malade après avoir avalé de l'eau de mer lors d'une tentative de traversée, qui avait échoué. Il a développé une infection et sa mère l'a amené aux urgences de Calais. À deux reprises, alors même qu'il présentait une forte fièvre et d'autres symptômes, ils ont été refoulés. Ayant vécu en Allemagne, la mère a appelé le médecin de famille, ne sachant plus quoi faire, qui lui a conseillé de faire hospitaliser immédiatement son enfant dans ce pays. Il y a passé trois semaines à l'hôpital, pour traiter une grave infection des poumons et du sang, qui aurait pu lui être fatale s'il n'avait pas reçu des traitements à ce moment précis. La mère est persuadée que son enfant n'avait pas été soigné parce qu'il faisait l'objet de discrimination.

Comme nous l'avons déjà mentionné, Project Play propose un accompagnement individuel pour aider les familles qui ont besoin d'un soutien supplémentaire. Cet accompagnement concerne principalement les cas de maltraitance, de négligence, d'exploitation, de traite des êtres humains. En 2025, un certain nombre de cas nécessitant une réintégration vers des services externes ont été identifiés par Project Play et dix-huit signalements d'informations préoccupantes ont été transmis aux autorités. Malheureusement, des mesures n'ont été prises que dans un seul cas.

Il est bien établi que l'aide sociale à l'enfance (ASE) subit une pression considérable dans toute la France, mais les enfants exilés se trouvent confrontés à des obstacles supplémentaires pour accéder à une telle protection, en raison de leurs conditions de vie instables, d'une formation insuffisante ou de méconnaissance de leur situation particulière, ainsi que d'une culture plus générale de négligence de l'État à l'égard des enfants exilés.

En outre, selon la loi, les travailleurs sociaux peuvent rencontrer les familles à leur bureau ou dans les espaces publics. Pourtant, cela a été refusé aux personnes exilées. Il y a dix jours, une famille que nous accompagnons, composée d'une mère isolée et ses cinq enfants, âgés de 5 à 9 ans a tenté de rejoindre le Royaume-Uni. Leur embarcation a connu des difficultés en mer, et plus d'une centaine de personnes ont été sécurisées par les garde-côtes français. Au cours de cette opération de sauvetage, la famille a été séparée. Les rescapés du naufrage ont été placés dans des centres d'hébergement d'urgence, mais cette famille a été

répartie dans deux centres différents. Le plus jeune et le plus âgé ont été emmenés avec des adultes inconnus, sans que leur mère en soit informée. Ils ont été séparés pendant dix heures, avant qu'ils ne soient finalement retrouvés sur un lieu de vie informel. Cet exemple témoigne d'un manquement flagrant aux obligations de protection des enfants à plusieurs niveaux, et démontre une fois de plus la tendance persistante à la négligence de la part de l'État.

M. le président Sébastien Huyghe. Combien de femmes et d'enfants accompagnez-vous actuellement ? De quelle manière ces chiffres ont-ils évolué au fil des années ? Pouvez-vous préciser les profils, entre femmes seules, familles, mineurs isolés ? Ensuite, lorsque vous rencontrez des femmes ou des mineurs victimes de violences, quels accompagnements juridiques concrets leur apportez-vous ?

Mme Louise Borel. En 2024, à Grande-Synthe, nous avons rencontré 3 871 femmes, dont 1 300 femmes seules ; contre 5 224 femmes, dont 2 010 femmes seules, en 2025. L'augmentation est également notable pour les enfants.

M. le président Sébastien Huyghe. Y a-t-il plus de femmes seules que de familles ?

Mme Louise Borel. Une majorité de femmes voyagent sans partenaire : 42 % de femmes voyagent seules, 12 % seules avec leurs enfants et 46 % avec un conjoint.

Mme Marie Fillâtre. En l'absence de dispositifs publics, de services hospitaliers directement en maraude dans les campements, l'identification et la reconnaissance des survivantes reposent principalement sur les associations de solidarité, essentiellement bénévoles. Lorsque nous rencontrons ces femmes violentées et que nous arrivons à nouer un lien de confiance, nous les accompagnons vers les urgences pour une prise en charge médicale, si possible dans les soixante-douze heures. Nous proposons également de les accompagner pour le dépôt de plainte, qui suscite pour elles une grande crainte.

Se pose ensuite la question d'un accès à l'hébergement. Si certaines ne sont pas « dublinées » ou n'ont pas fait de demande d'asile dans un autre pays européen, nous leur proposons naturellement de déposer une demande d'asile en France. Lorsque les femmes sont victimes de traite ou de proxénétisme forcé, nous nous efforçons d'obtenir un titre de séjour, en compagnie des avocats, pour pouvoir garantir une protection sur le territoire.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelles mesures préconisez-vous ?

Mme Louise Borel. La priorité devrait concerner la mise en place de voies de passage légales et sûres, afin que ces personnes arrêtent de mourir, que les situations de violence cessent, et que les gens ne soient plus bloqués à la frontière franco-britannique.

Ensuite, il faut favoriser l'accueil de ces populations, plutôt que la militarisation et la sécurisation, ouvrir des centres d'hébergement sur le littoral, des accueils de jour en non-mixité, assurer des accompagnements pour les personnes victimes de violences sexistes et sexuelles, mener des maraudes, transmettre l'information sur les droits.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Existe-t-il, à votre connaissance, des dispositifs particuliers organisés par l'État pour les femmes seules, avec ou sans enfants ? Ensuite, en admettant que l'on poursuive dans la voie d'une militarisation plutôt que celle d'un accueil, quel dispositif particulier devrait-il exister pour sécuriser le plus grand nombre de femmes et enfants ? Enfin, pouvez-vous nous donner de plus amples informations sur la composition de vos associations, le nombre de salariés et de bénévoles, l'origine de vos ressources ? Bénéficiez-vous de subventions publiques ?

Mme Louise Borel. Pour les femmes enceintes et les femmes avec enfants de moins de 6 ans, les structures sont celles de la protection maternelle et infantile (PMI), à Calais et à Grande-Synthe. Dans le Dunkerquois, les centres parentaux disposent d'une capacité extrêmement limitée, entre quinze et vingt places, dont les délais d'attente peuvent s'étendre sur plusieurs semaines, voire plusieurs mois. Les femmes que nous rencontrons sont, pour la plupart, en situation de transit. Elles n'ont ni l'intention ni la possibilité de s'inscrire dans un temps d'attente aussi long, leur objectif étant de poursuivre leur parcours vers le Royaume-Uni.

Par ailleurs, il est important de souligner qu'il n'existe pas, sur le territoire du Dunkerquois, de centre d'hébergement d'urgence dédié aux femmes et aux familles. Sur le Calaisis, de telles structures existent, mais elles ne proposent qu'un accueil limité à une seule nuit. Dès lors, il apparaît essentiel d'envisager l'ouverture de dispositifs d'hébergement d'urgence sur le littoral, notamment à travers le recours au 115, afin de répondre aux besoins immédiats.

Mme Marie Fillâtre. Concernant les victimes de traite, d'exploitation et de proxénétisme forcé, il existe un dispositif national, le dispositif d'accompagnement des victimes de traite des êtres humains et de proxénétisme, avec lequel notre association est en train de créer un partenariat. Cependant, pour les dépôts de plainte que nous avons effectués pour les personnes concernées, la police ne nous a pas proposé ce type d'accompagnement. Les situations rencontrées, notamment des cas de séquestration ou de traite de l'année précédente, n'avaient donné lieu à aucune solution concrète de protection, malgré nos alertes adressées aux autorités.

Cela interroge directement sur l'existence de brigades de police spécifiquement formées sur le littoral pour accompagner ces victimes, identifier les situations de traite et intervenir au sein des campements lorsque nous sommes en mesure de signaler des cas avérés.

Mme Giulia Galati. Parmi nos propositions concrètes d'amélioration de la situation, nous jugeons également nécessaire d'établir la présence systématique des médiatrices et médiateurs interculturels.

Mme Marie Fillâtre. Le Refugee Women's Centre dispose d'un budget de 250 000 euros, issus exclusivement de financements privés, de fondations. Nous ne bénéficions d'aucun financement public. Nous avons effectué une demande en ce sens l'année dernière, mais elle nous a été refusée. Nous travaillons avec trois salariés et une quinzaine de bénévoles, plus un ou deux services civiques.

Mme Violette Vancoillie. Project Play dispose de quatre coordonnatrices à mi-temps et de quatre bénévoles. Nous vous adresserons par mail les éléments relatifs au budget.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. La traite des êtres humains concerne également malheureusement les enfants, en particulier les mineurs non accompagnés (MNA). Observez-vous une augmentation du nombre de filles parmi ces mineurs, étant entendu que les garçons peuvent également être victimes de traite ?

Lorsque nous avons interrogé les départements, des auditionnés nous ont indiqué que certaines associations sollicitées pour intervenir, mettaient parfois un mois avant d'agir, alors même que les jeunes concernés ne restent parfois que quelques jours sur le territoire. Avez-vous entendu parler de situations similaires ?

Mme Louise Borel. Le nombre de jeunes filles MNA est en très forte augmentation : nous en avons rencontré 207 en 2025, contre seulement 45 en 2024. S'agissant des dispositifs de protection de l'enfance, nous en référons systématiquement à la Croix-Rouge et à Utopia 56 pour Grande-Synthe ; et à ECPAT et France Terre d'asile pour Calais.

Mme Kate O'Neill. L'association Project Play travaille avec toutes enfants de 0 à 18 ans, mais surtout les plus jeunes, l'âge moyen étant de 6 ans.

Mme Violette Vancoillie. Certains des enfants assistent aux violences sexuelles dont leurs mères sont victimes ; beaucoup reproduisent des jeux autour de la sexualité. Mais quand il s'agit de femmes, le Refugee Women's Centre est plus inquiet.

Mme Marie Fillâtre. S'agissant des mineurs non accompagnés, l'une des recommandations essentielles consiste à mettre en place des espaces en non-mixité ainsi que des accueils de jour inconditionnels. À l'heure actuelle, de tels dispositifs sont seulement portés par le Secours catholique à Calais et le Refugee Women's Centre à Dunkerque, auxquels s'ajoute l'intervention de Médecins sans frontières pour un accueil de jour destiné aux mineurs.

En l'absence de ces espaces sûrs et non mixtes, des rapports de force s'instaureront au sein des campements, notamment pour l'accès aux biens, aux services, au matériel ou à l'information. Cet accès peut alors être conditionné, voire monnayé, ce qui expose les personnes les plus vulnérables à des formes d'exploitation, y compris sexuelles.

Il est essentiel de pouvoir garantir des lieux sécurisés et adaptés, tant pour l'hébergement que pour l'accueil de jour.

Mme Giulia Galati. Un grand nombre de victimes ne se rendent pas au commissariat pour porter plainte. Elles craignent les institutions policières, à la suite des épisodes que nous venons d'évoquer, qui interviennent en réalité de manière systématique, quotidienne.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lorsque je me suis rendue, dans le cadre de notre déplacement du mois d'avril dernier, à l'accueil de jour du Secours catholique à Calais, où se trouve votre centre, je n'ai pu m'y attarder que très brièvement. Cependant, lors de cet échange rapide, une personne que vous accompagnez m'a indiqué que, bien qu'elle ne souhaitait plus tenter le passage vers l'Angleterre, elle ne voulait pas non plus rester au CAES, où elle avait été hébergée durant une nuit. Elle expliquait notamment que l'éloignement constituait un obstacle important pour engager des démarches ou accéder aux services.

Au-delà de la logique dissuasive déployée pour empêcher les traversées, notamment parce qu'elles sont dangereuses, existe-t-il d'autres facteurs qui expliquent le refus de ces centres – en plus de leur éloignement –, y compris lorsque les personnes ne souhaitent plus tenter la traversée vers l'Angleterre ? Cet accueil se déroule pourtant dans un lieu abrité, en sécurité.

Mme Marie Fillâtre. Il n'est pas possible d'aménager des espaces en non-mixité dans les CAES. Ainsi, même lorsque certains hébergements sont orientés vers les femmes et les familles, la présence d'hommes, notamment de pères de famille, demeure inévitable. De nombreuses femmes, survivantes de violences sexistes et sexuelles, expriment alors un sentiment d'insécurité et sollicitent un accès à des lieux en non-mixité, qui font aujourd'hui défaut. Il faut également souligner que seules les femmes engageant une demande d'asile peuvent bénéficier d'une certaine protection institutionnelle, tandis que celles qui ne souhaitent pas entrer dans ce dispositif en sont exclues.

Par ailleurs, le fonctionnement des CAES, notamment dans le Pas-de-Calais, apparaît globalement opaque. Les échanges avec les institutions restent limités, et certains retours indiquent que les intervenants de la direction départementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (Ddeets) seraient incités à restreindre leurs interactions avec les associations de solidarité. Cette situation complique l'accompagnement des personnes concernées. Des témoignages font état de délais importants avant toute prise de contact avec les équipes sur place. Enfin, l'accès à un suivi psychologique demeure difficile. De fait, de nombreuses personnes reviennent sur le littoral, témoignant des insuffisances du dispositif.

Mme Kate O'Neill. Il y a quelques mois, j'ai été en contact avec une mère qui séjournait depuis plusieurs mois dans un CAES. Elle nous a sollicités pour nous faire part de sa volonté de rester en France, tout en indiquant que ses enfants n'avaient pas accès à l'école, ni même à des espaces permettant de jouer. L'environnement proposé apparaissait comme un lieu d'hébergement, certes, mais ne constituait en aucun cas un espace sécurisé et adapté au développement des enfants.

Il existe de nombreuses situations où des personnes souhaitent désormais s'installer en France sans en avoir la possibilité. Cela confirme que cette problématique dépasse le cadre strictement bilatéral entre la France et le Royaume-Uni et relève en réalité d'une logique européenne.

M. Marc de Fleurian (RN). Député Rassemblement national du Calaisais, je souhaite évoquer votre proposition de mise en place d'un accueil de jour pour femmes et enfants en non-mixité, pour reprendre vos termes. Un tel accueil avait été mis en place à partir de 2014 au camp Jules-Ferry, devenu ensuite la jungle. Quels sont les moyens que vous mettriez en œuvre pour éviter que cette jungle ne se reconstitue autour d'un accueil de jour de femmes et enfants sur la bande littorale ?

Ensuite, vous interrogez le travail qui est mené par les CAES, pourtant gérés par des associations qui, depuis des décennies, dans le Pas-de-Calais, affirment un engagement humaniste, social, solidaire, inclusif. Quelles améliorations devraient-elles engager ?

Mme Louise Borel. La théorie de l'appel d'air, selon laquelle l'ouverture d'accueils de jour dans le Calaisis provoquerait une arrivée massive de personnes supplémentaires, ne correspond pas à la réalité observée. Il a été démontré que ce phénomène ne se produit pas. En effet, personne ne décide de venir pour vivre sous une tente, exposé aux intempéries, sous la pluie et le vent.

Par ailleurs, il n'est pas question, de notre part, de remettre en cause le travail des structures telles que l'Afeji ou l'Audasse. Au contraire, nous souhaitons établir un lien étroit avec elles, afin de développer une coopération effective. La communication est parfois difficile, mais nous sollicitons en permanence la possibilité de travailler conjointement, notamment au sein de leurs dispositifs. L'État doit accorder à ces structures les moyens nécessaires, pour poursuivre leurs missions dans de meilleures conditions.

Mme Kate O'Neill. Nous ne cherchons pas à critiquer les autres associations. Simplement, nous vivons dans un pays où les droits fondamentaux existent pour toute personne. Chaque enfant a le droit d'être en sécurité. Ce n'est pas une question de papier d'identité, de statut juridique. La France a ratifié la Convention relative aux droits de l'enfant, elle a l'obligation de les respecter.

Mme Stella Dupont (NI). Il y a moins de quinze jours, lors de mon déplacement dans le Calais et le Dunkerquois, j'ai eu l'occasion de me rendre sur plusieurs sites, notamment à l'Auberge des migrants de Calais, ainsi que dans votre local.

Il existe de notables différences dans les politiques publiques menées entre le Nord et le Pas-de-Calais. À cet égard, pourriez-vous préciser, de manière concrète, quel est l'accès aux soins, à l'eau et à la nourriture pour les publics que nous ciblons aujourd'hui, à savoir les femmes et les enfants, sur chacun de ces territoires ?

Ensuite, pourriez-vous identifier les spécificités des dispositifs mis en place par les pouvoirs publics en direction des femmes et des enfants dans vos départements respectifs ? Par ailleurs, face aux manques que vous avez évoqués et compte tenu de votre rôle d'initiative, pourriez-vous détailler les partenariats et les formes d'organisation que vous avez développés pour accompagner ces publics, notamment avec des structures telles que le Secours catholique, la Croix-Rouge ou encore Médecins sans frontières ?

Mme Louise Borel. La situation diffère effectivement selon les départements. Je ne parlerai pour ma part que du Nord. Nous avons gagné au tribunal en référé liberté en décembre dernier, à la suite d'une initiative de plusieurs associations qui ont attaqué l'État pour non-respect de la dignité humaine.

Aujourd'hui, à Grande-Synthe, sur le Dunkerquois, plusieurs points d'eau ont été mis à disposition, mais ils sont en nombre insuffisant et ne permettent pas de couvrir toute la zone. En pratique, certaines femmes n'y ont pas accès parce qu'ils sont trop éloignés, ce qui devient très difficile lorsqu'elles ont des enfants à charge. La situation est similaire pour les toilettes.

L'État a été contraint d'installer des cabines de toilettes, mais uniquement sur les points de distribution. Or le campement est très étendu, et certaines femmes doivent marcher longtemps, parfois près de quarante minutes, pour y accéder. Pour une femme enceinte ou pour des femmes seules, la nuit, cela pose un problème évident, d'autant plus que ces espaces ne sont pas toujours sécurisés.

Concernant les douches, des progrès ont été réalisés avec la mise en place de navettes organisées par l'Afeji, mandatée par l'État, encore une fois après une décision de justice. Toutefois, les navettes partent des points de distribution, ce qui limite leur accessibilité. Pour l'alimentation, aucune distribution n'est assurée par l'État sur le Dunkerquois, reposant entièrement sur les associations, et sans adaptation aux besoins spécifiques des femmes, notamment l'allaitement, et des enfants.

Enfin, il n'existe pas de dispositifs suffisants pour l'entretien des vêtements, ce qui rend les conditions de vie particulièrement difficiles, même après l'accès aux douches.

Mme Violette Vancoillie. L'accès à l'eau est essentiel pour les familles et les enfants, sur le Dunkerquois comme ailleurs. Trop peu d'entre eux ont accès aux toilettes, n'ont pas d'intimité, laquelle est pourtant un autre droit fondamental de l'enfant.

Mme Giulia Galati. Des problèmes d'hygiène majeurs sont effectivement évidents, sur ces points d'eau : les toilettes ne sont pas toujours propres, les produits d'hygiène manquent, l'eau peut être contaminée. Ces accès sont encore plus compliqués pour les personnes en situation de handicap, qui sont nombreuses.

Mme Marie Fillâtre. Dans le Pas-de-Calais, sur le Calaisis, davantage de dispositifs et de moyens sont déployés que dans le Dunkerquois, ici aussi à la suite d'une décision de justice, après que les associations se sont mobilisées contre l'État. Il existe donc la possibilité d'accéder à un hébergement d'urgence via le 115, mais uniquement pour une durée très limitée, souvent une nuit. Une fois ce droit utilisé, il n'est plus possible d'y recourir immédiatement, même dans des situations particulièrement vulnérables. J'aimerais rappeler l'exemple d'une femme trans, sortie de l'hôpital après avoir subi des violences sexistes et sexuelles, qui s'est vu refuser l'accès à cet hébergement.

Nous travaillons quotidiennement avec des acteurs comme la Vie active, qui assure la distribution d'eau, de repas et l'accès aux douches. À Calais, il n'existe pas non plus de solution pour laver les vêtements. L'Audasse organise les départs vers les CAES, mais ces dispositifs restent peu accessibles : les départs ont lieu très tôt, dans des zones industrielles éloignées, difficiles d'accès pour des femmes isolées ou avec enfants. Une amélioration simple consisterait à ajouter un arrêt de bus à proximité.

Enfin, les campements sont très dispersés dans la ville à Calais, ce qui rend l'accès aux droits, aux services et aux distributions particulièrement complexes. Les familles doivent faire des choix entre se nourrir, se soigner ou se protéger. Cela complique considérablement le respect des droits fondamentaux.

Mme Stella Dupont (NI). Pour les femmes seules, aujourd'hui particulièrement nombreuses, pourriez-vous indiquer la proportion d'entre elles qui sont survivantes de violences ?

Mme Marie Fillâtre. Les survivantes de violences sont sous-identifiées, nous ne disposons pas de chiffres. Les associations de solidarité travaillent quotidiennement ensemble. Nous travaillons étroitement avec la Croix-Rouge, Médecins sans frontières, le Secours catholique, Utopia 56, Project Play, l'Auberge des migrants, mais aussi avec d'autres intervenants comme les hôpitaux, le 115, la PMI – surtout à Dunkerque – et certains CAES, quand un dialogue est possible.

Mme Stella Dupont (NI). Qu'en est-il de la coordination dans le département du Nord ?

Mme Louise Borel. La coordination des associations est identique, dans le Nord. Les associations de solidarité non mandatées se répartissent le travail pour combler les manquements de l'État et s'organisent pour couvrir au maximum les besoins des personnes. Nous nous organisons, notamment avec Salam et les différentes associations de distribution, afin de mutualiser nos actions.

En revanche, il existe une difficulté persistante concernant les associations mandatées. Que ce soit sur le Calaisis ou dans le Dunkerquois, je déplore un manque de volonté politique pour favoriser une véritable coopération. Pourtant, au niveau des travailleurs de terrain et des associations, la collaboration existe bien souvent au quotidien. Mais cette dynamique se heurte à des blocages institutionnels. En particulier, pour des dispositifs comme le 115 ou les CAES, la préfecture limite la circulation de l'information. Il existe, là aussi, un vecteur d'amélioration important.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie.

*

* *

38. Audition, ouverte à la presse, de M. Frédéric Cuvillier, ancien ministre, maire de Boulogne-sur-Mer (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous recevons maintenant M. Frédéric Cuvillier, ancien ministre chargé des transports et de la mer de 2012 à 2014, maire de Boulogne-sur-Mer et président de la communauté d'agglomération du Boulonnais, qui regroupe vingt-deux communes du littoral de la Côte d'Opale et près de 110 000 habitants.

Je vous remercie de vous être rendu disponible, monsieur le ministre, pour cette audition qui s'inscrit dans le cycle d'échanges que nous menons avec les élus du territoire concerné par l'objet de notre commission. Comme le rappelait ce matin le président de la région Hauts-de-France, M. Xavier Bertrand, les maires figurent en première ligne pour gérer les conséquences de cette question migratoire. C'est pour cela que nous tenons à recueillir votre témoignage public, comme nous avons recueilli celui des maires de Marck et de Croisilles un peu plus tôt aujourd'hui.

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

(M. Frédéric Cuvillier prête serment.)

M. Frédéric Cuvillier, maire de Boulogne-sur-Mer. Je remercie la commission d'enquête pour l'attention qu'elle porte à la situation des collectivités locales, confrontées à un drame de dimension internationale dont nous assumons concrètement les conséquences. Je vous remercie également pour la préoccupation exprimée à travers cette commission d'enquête quant aux répercussions sur les territoires, répercussions parfois dramatiquement visibles, qu'il nous appartient de gérer en termes de déploiement des moyens, mais aussi dans leurs dimensions plus discrètes et qui n'en demeurent pas moins essentielles.

En effet, ces réalités exigent la mise en place de structures adaptées afin de garantir un minimum d'humanité dans un contexte profondément dramatique. Il s'agit avant tout de vies humaines, et ce principe fondamental tend parfois à être occulté, notamment dans certains discours éloignés du terrain. Plus les propos sont distants de la réalité que nous vivons, plus ils peuvent se révéler abrupts, voire dépourvus de cette exigence d'humanité qui devrait guider l'accompagnement de telles situations.

Il convient également de rappeler le rôle de la population locale, à laquelle je souhaite rendre hommage. Depuis de nombreuses années, cette crise migratoire est aussi vécue par elle. On constate qu'à mesure que l'on se rapproche du terrain, se développe davantage le sens des responsabilités et de la retenue. Cette attitude contraste fortement avec certaines prises de position éloignées de la réalité quotidienne.

Pour autant, les conséquences de cette situation demeurent pleinement assumées par les territoires, en particulier ceux de la Côte d'Opale, mais également par d'autres régions en Europe. Cette réalité appelle une prise de conscience accrue, ainsi qu'une meilleure association des collectivités locales aux dispositifs mis en œuvre. Il est en effet indispensable de renforcer leur accompagnement, tant dans leurs missions propres que dans leur coopération avec les acteurs engagés.

À cet égard, il convient de souligner le rôle essentiel des associations et des structures d'aide, qu'il s'agisse de la Société nationale de sauvetage en mer (SNSM), de la Croix-Rouge ou d'autres organisations comme le service départemental d'incendie et de secours (Sdis).

Leur mobilisation contribue quotidiennement à assurer, dans un équilibre nécessaire, à la fois l'humanité et l'humanitaire, mais également la sécurité et le sécuritaire.

On nous invite à nous positionner sur des compétences qui ne relèvent pas de la collectivité locale. C'est la raison pour laquelle je préfère m'en tenir à mon statut d'aujourd'hui, celui d'élu local président d'une agglomération d'une dizaine de collectivités littorales. Les collectivités subissent directement les conséquences de cette crise migratoire, certaines étant liées aux relations diplomatiques, et notamment à l'évolution des accords du Touquet et aux accords qui ont suivi.

On reste marqué par les images du camp de Sangatte. À mesure que la sécurisation des flux s'est renforcée et que les zones portuaires ou du tunnel sous la Manche sont devenues hermétiques, les modes opératoires ont évolué. Il y a eu des périodes où les tentatives de passage à pied par le tunnel ont entraîné des drames. Aujourd'hui, ces voies sont quasiment fermées. Les ports sont désormais eux aussi hermétiquement tenus, ce qui a conduit les passeurs à adapter leurs pratiques.

Les tentatives de passage se réalisent désormais sur l'ensemble de la façade littorale, selon des modes opératoires nouveaux, rapides, de plus en plus sophistiqués et donc plus difficiles à anticiper. Là où l'on pouvait auparavant installer des dispositifs de surveillance sur des zones identifiées, la dispersion actuelle rend l'anticipation beaucoup plus complexe.

Les collectivités locales se retrouvent face à une réalité qu'elles ne peuvent anticiper pleinement. Il existe bien des zones plus sensibles, plus fragiles, mais la réalité de cette convergence migratoire est souvent assumée par les collectivités elles-mêmes. Concrètement, cependant, la sécurisation dépend de l'État qui nous a souvent indiqué que ce volet n'entrait pas dans nos compétences.

Dans le même temps, nous avons le sentiment d'être laissés seuls face à nos responsabilités, notamment lorsqu'il faut gérer les drames nuitamment, accompagner les équipes engagées dans le sauvetage et soutenir les dispositifs locaux. Les aides financières existent, y compris dans le cadre des accords bilatéraux, mais elles restent limitées et ciblées, en particulier concernant la vidéoprotection. Elles ne prennent pas en compte toutes les dimensions auxquelles nous sommes confrontés : la présence humaine, la sécurisation, la remise en état des sites, la gestion des déchets, la propreté. Nous essayons d'alerter sur un certain nombre de points essentiels. Par exemple, quels moyens sont alloués aux centres hospitaliers pour prendre en charge les personnes après des tentatives de traversée avortées ? Quels moyens sont donnés aux juridictions, notamment au tribunal de Boulogne, qui assume une part importante du traitement judiciaire ? Quels sont les moyens réellement accordés à la SNSM ? Il est difficilement compréhensible que les sauveteurs aient dû quémander des moyens en termes de flotte, d'équipements ou de conditions de débarquement. C'est d'autant plus choquant lorsqu'il s'agit de bénévoles qui consacrent leur engagement à sauver des vies en mer.

Dans le port de Boulogne, malgré des demandes répétées visant à obtenir des quais d'accostage adaptés, aucune réponse satisfaisante n'a été apportée. Ainsi, des personnes souvent en situation d'hypothermie, sauvées de la noyade, sont transférées dans des conditions précaires, en pleine nuit, en hiver et parfois sous des températures négatives, sans infrastructures adéquates pour assurer un accueil digne et efficace.

Faute d'équipements pérennes, nous devons nous contenter de solutions de fortune, telles que des tentes, souvent exposées aux intempéries, notamment lors des tempêtes. Cette situation résulte en partie d'une crainte de voir se reconstituer des camps, ce qui conduit à refuser l'installation de structures durables.

Certains éprouvent une grande peur à l'idée que de nouveaux camps se réimplantent sur le terrain. Mais en refusant ces installations, on se prive également de la capacité de prodiguer les premiers soins à des personnes en détresse. Lorsque ces populations arrivent en ville, à proximité de la gare, et qu'elles ne peuvent poursuivre leur trajet faute de transport ou de contact avec les passeurs, elles errent dans les rues.

Pourtant, des friches appartenant au ministère de la santé et des solidarités existent à proximité, qui pourraient permettre de mettre à l'abri ces personnes, y compris des familles, des enfants, des femmes enceintes, dans des conditions minimales d'hygiène et de sécurité. En l'absence de douches ou de toilettes, elles restent pourtant livrées à elles-mêmes. Comment peut-on laisser ces gens errer dans les rues ?

Lorsque nous y sommes autorisés ou que nous sommes sollicités par l'État, nous ouvrons des établissements communaux, mais les questions logistiques, notamment le transport, reposent sur les collectivités, les bénévoles ou les associations. Ces dernières jouent un rôle essentiel, malgré les critiques dont elles font parfois l'objet. Elles assurent la distribution de vêtements, de boissons chaudes, et accompagnent les personnes vers des structures d'accueil. Toutefois, l'utilisation d'établissements scolaires pour ces mises à l'abri reste limitée, en raison des contraintes sanitaires et de la nécessité de maintenir leur fonctionnement normal.

La question des moyens et de la coordination reste donc entière. Contrairement à certaines affirmations, tous les besoins de ces personnes ne sont pas pris en charge. Les populations demeurent fréquemment dans le froid et dans des conditions sanitaires indignes. Je ne connais aucun Iranien ou Afghan ayant traversé des continents, dont l'unique objectif serait de profiter des équipements proposés par Boulogne-sur-Mer. L'intention de ces personnes est claire dès leur arrivée : rejoindre l'Angleterre. Dès lors, lorsqu'elles parviennent à embarquer dans des conditions extrêmement difficiles et que leur tentative échoue, elles reviennent mouillées, trempées, parfois en état de grande précarité physique. Lorsqu'elles rentrent vivantes, se pose immédiatement la question de leur prise en charge.

Dans ces situations, ce sont le plus souvent les bénévoles, les collectivités et les associations qui interviennent, sous la responsabilité de l'État, bien entendu. L'ensemble fonctionne tant bien que mal, compte tenu du drame humain de cette situation.

Il est évident que ce dispositif peut être amélioré et qu'il convient de s'interroger sur les moyens réellement alloués. On évoque souvent les questions de financement, les montants, les compensations. Mais la priorité est ailleurs : il s'agit d'assurer concrètement les conditions matérielles et humaines de prise en charge. Cela suppose que les services soient dotés des moyens adéquats. En premier lieu, les services de l'État doivent être renforcés, mais les collectivités doivent également pouvoir bénéficier d'un soutien accru dans une logique de solidarité.

Dans cette perspective, il serait également opportun de maintenir les emplois aidés au sein des entreprises d'insertion, qui contribuent à la propreté et à l'entretien des espaces, notamment des rivages. Ces éléments peuvent apparaître secondaires face à l'ampleur du drame mais ils participent en réalité à la gestion globale de la situation et révèlent la nécessité d'une action cohérente.

Nous sommes confrontés à une situation qui exige un traitement particulier, impliquant l'ensemble des acteurs, qu'il s'agisse des forces de la police, de la gendarmerie, des services de secours, de la SNSM, des associations comme la Croix-Rouge, ou de la justice. Les accords bilatéraux apportent des ressources, mais il appartient à l'État d'adapter ces moyens à la réalité spécifique de cette façade maritime, confrontée à une pression migratoire constante.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous mentionnez des coûts cachés, mais je voudrais au préalable que nous évoquions les coûts apparents, notamment ceux de votre commune. À quel montant estimez-vous le coût annuel lié à cette problématique de la migration pour votre commune ? Quelle part de ce montant est-elle compensée par l'État ?

M. Frédéric Cuvillier. Nous n'avons pas quantifié le coût pour les différentes communes, d'autant plus qu'il faut aussi considérer les dizaines de petites communes concernées dans l'agglomération. Si je dois évoquer un montant, je parlerais de plusieurs centaines de milliers d'euros annuels, peut-être 2 millions d'euros qui, en coût additionné pour les collectivités, correspondent à du fonctionnement courant, à la mobilisation de moyens humains et matériels, à de l'accompagnement et à la mobilisation des services sociaux. Je ne parle là que des services municipaux, mais nous pourrions y ajouter les centres hospitaliers, les moyens déployés par les associations.

Nous avons bénéficié de financements pour l'installation de systèmes de caméras, mais cela s'est arrêté là. Il est regrettable qu'une partie de ces fonds ne puisse être consacrée à des quais d'accostage ou à tout autre équipement portuaire digne pour assurer l'évacuation de ces populations dans des conditions sécurisées.

M. le président Sébastien Huyghe. Pouvez-vous nous présenter les impacts de cette situation pour la population et les entreprises de votre territoire ? Avez-vous le sentiment qu'un certain nombre d'entreprises qui auraient pu venir s'installer sur votre territoire y ont finalement renoncé ? De même, les entreprises déjà présentes ont-elles vu leur développement entravé ? Auraient-elles plus investi en l'absence de cette crise migratoire ?

M. Frédéric Cuvillier. Nous n'avons pas souhaité que le territoire soit stigmatisé ni que l'image de la crise migratoire et humanitaire y soit associée. Nous avons souhaité, au contraire, agir solidairement, et le faire dans une certaine discrétion nécessaire pour que l'on ne lie pas nécessairement le territoire de la Côte d'Opale et du Boulonnais à la crise migratoire, qui est néanmoins bien réelle. Il n'y a pas eu, à ma connaissance, de fortes décisions économiques de délocalisation. De même, je ne veux pas associer cette crise à des situations de non-droit ou de mise en danger. Il existe trop de discours établissant des amalgames faciles, qui en viendraient à considérer que tous les maux de l'insécurité découleraient de cette situation migratoire. Je ne partage pas cette vision.

Au contraire, je constate une grande responsabilité de la part des populations, une solidarité, une acceptation, même si les situations sont parfois très anxiogènes.

Je prends l'exemple des transports en commun. Lorsque vous avez de l'ordre de 20 000 personnes chaque qui utilisent le réseau en groupes, cela crée un sentiment d'insécurité. Ces personnes prennent le bus avec un titre de transport, mais cela rend parfois difficile pour les plus jeunes de prendre le bus pour rejoindre leur établissement scolaire, soit par manque de place, soit par appréhension. Les conducteurs des bus font parfois valoir leur droit de retrait. Ces situations sont tendues et exigent de la médiation et de l'explication pour éviter de pénaliser la population.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment s'articule l'action des municipalités avec celle des associations ?

M. Frédéric Cuvillier. Les associations sollicitent régulièrement les collectivités. Lorsque nous connaissons les interlocuteurs, lorsque nous avons établi une relation de confiance avec les responsables et les militants, il s'agit de déterminer les limites acceptables. Il faut à la fois accompagner, mais aussi éviter d'ancrer durablement des situations qui ne sont pas acceptables. C'est un équilibre subtil et humain qui ne peut s'établir que lorsqu'une connaissance mutuelle est bien établie.

M. le président Sébastien Huyghe. Dans le Calaisis, il existe une coordination entre les maires du littoral. Je suppose que vous animez également cette coordination, en tant que président de la communauté d'agglomération du Boulonnais. Mais existe-t-il un tel dialogue entre les présidents d'agglomération de Boulogne, Calais et Dunkerque, les trois grandes agglomérations confrontées quotidiennement à cette crise migratoire ?

M. Frédéric Cuvillier. Sur le Boulonnais, il n'existe pas de coordination des élus en dehors du cadre institutionnel. Certains maires ont rejoint la coordination initiée par Natacha Bouchart, dont je salue l'action. Je sais combien les difficultés sont grandes, lorsqu'il s'agit de faire face à des situations aussi complexes que celles auxquelles nous sommes confrontés. Pour ma part, comme pour un grand nombre d'élus du littoral, nous n'avons pas souhaité nous inscrire dans une dynamique qui, sous couvert de coordination, pourrait s'apparenter à une forme de syndicat de *lobbying* autour de la crise migratoire.

En effet, les questions en jeu sont suffisamment sensibles pour ne pas être exacerbées. Nous privilégions une approche fondée sur le dialogue institutionnel avec l'État, estimant qu'il est préférable que les échanges soient organisés dans ce cadre, plutôt que de constituer des comités de défense des élus locaux, lesquels sont susceptibles de véhiculer des propos parfois éloignés des principes républicains. Il ne s'agit pas de nier la diversité des approches ; chacun peut légitimement adopter une position différente. Toutefois, nous considérons que ces sujets exigent d'être traités sur le fond, avec rigueur et responsabilité, plutôt que sous l'angle de la communication.

Ce souci de retenue s'inscrit dans une volonté de ne pas céder à des discours simplificateurs ou à des prises de position qui pourraient instrumentaliser la situation. Il est essentiel de rester dans un cadre respectueux des compétences respectives de l'État et des collectivités locales. À cet égard, la distinction des rôles doit être maintenue. Si l'on m'interroge en tant qu'ancien ministre ou parlementaire, je peux m'exprimer dans une perspective politique plus large. En revanche, dans mes fonctions de maire et de président d'agglomération, je me limite aux compétences qui sont les miennes.

C'est précisément en respectant cette répartition des responsabilités que nous parvenons à travailler de manière efficace.

M. le président Sébastien Huyghe. Comment qualifieriez-vous vos rapports avec l'État dans le cadre de cette crise migratoire ? Quelles sont les marges d'amélioration ?

M. Frédéric Cuvillier. Cette relation est continue, au rythme des visites qui interviennent chaque fois qu'un drame survient. Toutefois, au-delà de ces visites et des expressions de compassion ou de solidarité de la part de l'État, il convient de s'interroger sur le fond. Il serait souhaitable que la situation des collectivités locales fasse l'objet d'une attention plus concrète. Certes, il a parfois été question d'accompagnements financiers, mais ceux-ci demeurent ponctuels et inégalement répartis, ce qui est regrettable. Certaines

communes, dépourvues de moyens suffisants, se trouvent ainsi confrontées à des difficultés sans commune mesure avec leurs capacités budgétaires, humaines ou matérielles.

Dès lors, il apparaît nécessaire que l'État adopte une politique positivement discriminante permettant de renforcer les moyens alloués aux territoires concernés. Il n'est pas normal, par exemple, que les effectifs de police ne soient pas renforcés, que les commissariats ne soient pas davantage soutenus. Les forces de gendarmerie, quant à elles, sont largement mobilisées par la gestion de la question migratoire, au détriment d'autres missions. De même, la justice se trouve confrontée à des tensions accrues sans moyens supplémentaires. Les services hospitaliers, eux aussi, doivent faire face à des sollicitations nouvelles sans bénéficier de ressources adaptées.

Ces besoins sont pourtant élémentaires et relèvent de la responsabilité première de l'État. Il importe que celui-ci, dans l'ensemble de ses composantes, puisse disposer des moyens nécessaires à l'exercice de ses missions, notamment au niveau des services déconcentrés. Par ailleurs, les collectivités locales devraient être davantage associées afin d'exprimer précisément leurs besoins. Aujourd'hui, on les considère encore parfois comme si elles évoluaient dans un contexte de prospérité et de croissance, cela ne correspond pas à la réalité qui est que nous avons une crise migratoire sur les bras.

Nous avons besoin de choses simples. Il est essentiel par exemple de soutenir les associations d'insertion et les structures locales qui interviennent pour assurer la propreté et l'entretien des espaces, notamment dans les zones naturelles où des campements sont installés. Sans ces associations, sans les moyens municipaux, qui assurerait cette tâche ? Dans une région touristique comme la Côte d'Opale, dont la beauté est reconnue, ces enjeux ne peuvent être négligés.

M. le président Sébastien Huyghe. Je confirme qu'il s'agit effectivement d'une très belle région.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur le maire, vous avez expliqué que pour votre commune, les fonds Sandhurst ne servaient qu'à financer certains équipements. Au sein de cette commission d'enquête, nous cherchons des éléments chiffrés, pour fournir une meilleure transparence. Lors des trois dernières années – puisque les négociations sont triennales –, quels ont été les montants des fonds Sandhurst dont la ville de Boulogne a bénéficié ?

M. Frédéric Cuvillier. Il s'agit de 300 000 euros destinés uniquement à l'installation des réseaux de caméras.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En dépit de relations sans doute trop médiocres avec l'État, existe-t-il un dispositif vous permettant de formuler des demandes pour bénéficier de fonds Sandhurst supplémentaires ?

M. Frédéric Cuvillier. En dehors des fonds Sandhurst, il n'existe pas de dispositif particulier d'accompagnement, notamment sous la forme d'appels à projets. Lorsque nous formulons des demandes, elles portent bien souvent sur des compétences qui relèvent en premier lieu de l'État lui-même. Ainsi, lorsque j'évoque la question des infrastructures portuaires, il est vrai que le port relève de la région mais les pontons, indispensables aux services de l'État en mer, font défaut. Cette situation apparaît d'autant plus incompréhensible que notre territoire constitue également un port refuge. Dès lors, il faut s'interroger sur l'absence d'investissements dans des équipements pourtant essentiels.

Une fois encore, la solidarité nationale doit exister et l'État lui-même doit s'autoriser plus de moyens. Finalement, je plaide en faveur de moyens supplémentaires pour le préfet du Pas-de-Calais. Il est nécessaire que l'État prenne pleinement conscience de sa responsabilité et des besoins qui lui incombent directement, notamment en matière de moyens maritimes et d'infrastructures adaptées aux opérations de sauvetage en mer et de rapatriement. Cela implique la mise en place d'une véritable mission dédiée à la crise migratoire, intégrant les coûts et les équipements nécessaires pour assurer des conditions dignes d'intervention.

Il importe également de dépasser certaines doctrines ou réticences, notamment celle qui consiste à éviter toute installation pérenne par crainte de voir se reconstituer des camps. Refuser ces structures revient à se priver des moyens élémentaires pour assurer un accueil d'urgence. Il faut accepter d'ouvrir des lieux lorsque cela est nécessaire, d'autant que ces personnes ne viennent pas pour s'installer durablement, mais poursuivent un objectif précis, celui de rejoindre le Royaume-Uni.

Au regard de ces constats, il apparaît que les moyens actuellement déployés restent insuffisants ou insuffisamment adaptés. Contrairement à ce que peuvent penser les autorités britanniques, le travail est effectivement assuré par l'État français, qui respecte ses engagements et sa signature. On peut certes discuter de l'origine des accords du Touquet, envisager de les revoir, mais je me suis engagé à m'en tenir ici à ma responsabilité d'élu local. Je peux, bien entendu, formuler quelques réflexions plus larges, mais je m'attache à rester dans le cadre de mes compétences.

M. le président Sébastien Huyghe. Sachez que votre parole est totalement libre ; nous sommes à votre écoute.

M. Frédéric Cuvillier. On entend dire beaucoup de choses sur ces accords du Touquet. Certains évoquent leur dénonciation, parfois du jour au lendemain, en critiquant leur déséquilibre et les conditions dans lesquelles ils ont été mis en œuvre. Mais dénoncer un accord suppose de savoir ce que l'on propose en remplacement. Quelle alternative, quel dispositif mettre en place, notamment du côté britannique ? La véritable question se situe en réalité outre-Manche. Un signal mal préparé risquerait de produire des effets contraires à ceux recherchés, en envoyant un message d'incertitude.

Je ne conteste pas que ces accords puissent être critiqués, et j'ai moi-même eu l'occasion de dire qu'ils sont déséquilibrés. Toutefois, leur remise en cause ne peut se concevoir sans une solution alternative structurée et opérationnelle. Cela renvoie à la nécessité d'une approche européenne. Il ne s'agit pas d'une simple question bilatérale, puisque nous sommes face à des flux migratoires européens comparables à ceux rencontrés dans d'autres régions du continent.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lorsque les communes de l'agglomération ouvrent des gymnases ou des salles municipales pour accueillir les naufragés à la demande de la préfecture, existe-t-il un mécanisme de solidarité et de compensation de la part de l'État ?

M. Frédéric Cuvillier. Non. Aucune mesure n'est prévue en la matière. À l'inverse, il arrive fréquemment que nous souhaitions ouvrir des locaux, notamment à la demande d'associations, mais que l'on nous en dissuade.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Les discours publics font souvent mention de la réticence des populations locales, en évoquant des situations « intenables » pour elles. Je ne nie pas les difficultés auxquelles elles sont confrontées, pour de multiples raisons. Il est toujours très compliqué de voir la misère en bas de chez soi ou devant chez soi. Mais une partie de la population est également solidaire. Certains déplorent-ils la présence d'une sécurisation permanente ?

M. Frédéric Cuvillier. Lorsque des attroupements se forment la nuit, notamment au pied des immeubles, et que des locaux appartenant à l'État restent fermés alors qu'ils pourraient être mis à disposition, cette situation me choque profondément. Il apparaît évident que l'on pourrait ouvrir ces espaces afin d'éviter que des personnes soient amassées devant les habitations, au vu et au su des riverains. Ces derniers, d'ailleurs, éprouvent à la fois de la tristesse et de la compassion face à ces scènes, tout en ressentant une forme d'incompréhension. Beaucoup savent que ces personnes ne sont pas venues pour visiter la ville, et cette réalité alimente un sentiment mêlé d'humanité et de désarroi.

En tant que maire, j'assume la responsabilité de considérer qu'il est nécessaire d'ouvrir des locaux lorsque la situation l'exige. Il ne s'agit pas, contrairement à certaines idées, de créer des points de fixation, mais bien de répondre à une urgence humaine. Je vais même plus loin ; je propose que ces structures puissent être gérées par nos services municipaux eux-mêmes. En effet, nous savons que, sans l'appui des collectivités, l'État se trouve souvent démuné. Lorsque les représentants de l'État s'adressent aux maires, leurs moyens d'action apparaissent limités, ce qui rend indispensable un travail en bonne intelligence entre les différents niveaux de responsabilité.

Ce dialogue est essentiel, mais il doit s'accompagner d'une prise en compte réelle des réalités locales. Nous connaissons notre territoire, nous comprenons les attentes de nos habitants, qui peuvent se traduire par une forme d'exaspération. Il est donc nécessaire de disposer de moyens supplémentaires, notamment en matière de sécurisation, même si cette question dépasse parfois le seul cadre migratoire.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Quel regard portez-vous sur le « un pour un » ?

M. Frédéric Cuvillier. Je dois reconnaître que je n'ai jamais réellement compris le sens, ni la portée de ce « troc ». Ses effets semblent très limités, se traduisant par quelques centaines de situations seulement. Dans ces conditions, il apparaît difficile d'en percevoir l'efficacité, et je n'ai, à ce titre, jamais été convaincu de sa pertinence réelle.

M. Marc de Fleurian (RN). Monsieur le maire de Boulogne-sur-Mer, je souhaite évoquer avec vous les différentes évolutions de l'action de l'État vis-à-vis des collectivités locales au cours des dernières décennies. Votre expérience est bien établie : vous avez été député, maire, ministre entre 2012 et 2014. Quelle évolution avez-vous perçue au fil des différents gouvernements, des majorités successives ?

M. Frédéric Cuvillier. Le changement d'attitude de l'État correspond à l'adaptation du mode opératoire. Les épisodes associés à la jungle de Calais et à Sangatte restent gravés dans les esprits. À l'époque, des décisions de démantèlement ont été prises, sans réponse suffisante. Parallèlement, une volonté très ferme de sécurisation portuaire s'est concrétisée, et le port de Calais est aujourd'hui quasi infranchissable.

Vous me demandez si un changement de comportement politique est intervenu selon les gouvernements successifs. Un changement est effectivement intervenu après la signature des accords du Touquet, une erreur qui a été à l'origine de nombreuses problématiques. Le démantèlement de Sangatte, sans accompagnement, a amené à des difficultés.

Les moyens ont été mobilisés, mais ils restent insuffisants au regard de l'ampleur de la situation. En se limitant à une simple négociation bilatérale d'indemnisation, on manque une partie du sujet ; l'exigence est plus large. Désormais, la question doit être portée à l'échelle européenne, puisque le Royaume-Uni est devenu un pays tiers et que la France constitue une frontière de

l'Union européenne. L'Europe doit s'engager dans un dialogue exigeant et ne pas laisser la France seule, dans des discussions bilatérales dont on sait combien nos voisins et amis savent les mener.

Mme Stella Dupont (NI). Élu(e) du Maine-et-Loire, je me rends régulièrement dans votre territoire depuis 2019 ; j'y étais encore il y a une quinzaine de jours. Vous avez parlé à plusieurs reprises du port de Boulogne, qui n'est pas adapté pour un tel accueil. Je m'interroge notamment sur la manière dont l'accostage et le débarquement s'effectuent après un naufrage, la manière dont les naufragés sont accueillis au port.

Une fois que la SNSM dépose ses naufragés, souvent trempés, transis de froid, différents services sont supposés les prendre en charge ; qu'il s'agisse de la Protection civile ou d'autres acteurs diligents par l'État, mais parfois, ce n'est pas le cas. Vous avez vous-même parlé de bénévoles qui interviennent et j'ai pu recueillir les mêmes échos. Quelle est votre perception de cette situation ?

M. Frédéric Cuvillier. Les centres délocalisés constituaient une très bonne initiative de la part de Bernard Cazeneuve. Ainsi, toutes les régions avaient été appelées à accueillir des centres de regroupement, pour éviter la concentration sur la zone littorale. Cela a été beaucoup dénoncé par certains, alors qu'il s'agissait selon moi de l'une des solutions ; afin d'éviter la concentration sur une seule zone et permettre une réorientation ou une expulsion, une expatriation des personnes qui n'ont pas à être en situation illégale ou irrégulière, dans une démarche plus humaine et dans des dimensions acceptables. Cette approche a donné lieu à un certain nombre de réussites. C'était une belle démarche à l'époque ; je n'ai pas connaissance qu'elle se poursuive aujourd'hui.

Les infrastructures portuaires actuelles ne sont pas adaptées. Vous avez entendu les témoignages des secouristes, de la SNSM et des services de l'État ; les pontons ne sont pas conçus pour accueillir des personnes en grande fragilité, ni des civières. Lorsqu'il faut débarquer des blessés ou des personnes à bout de forces, parfois de nuit, avec un marnage de plusieurs mètres, la situation devient extrêmement difficile. Les migrants ne regardent pas les coefficients de marée avant de partir.

Sur les quais, la situation est tout aussi problématique. Les structures sont insuffisantes, les tentes peu adaptées, mal protégées contre les intempéries, et les conditions d'accueil restent précaires. Il est compréhensible de vouloir éviter les regroupements, mais des infrastructures minimales pour les premiers secours sont indispensables. Aujourd'hui, ces interventions se font dans des conditions trop légères, alors même que les personnes concernées arrivent souvent après un passage éprouvant dans une eau glacée. Cela n'est pas acceptable.

Mme Stella Dupont (NI). Connaissez-vous les critères utilisés par l'État pour diligenter la Protection civile sur place ? Les naufragés sont parfois obligés de parcourir plusieurs kilomètres à pied car les infrastructures portuaires sont éloignées des moyens de transport, alors même que ces personnes sont trempées, transies de froid.

M. Frédéric Cuvillier. Je ne suis pas en mesure de préciser avec exactitude qui intervient, car nous les découvrons généralement lorsque nous arrivons sur site. En revanche, il faut souligner que depuis de nombreuses années, l'État a fait le choix de maîtriser entièrement le mode opératoire des interventions. Il contrôle ainsi à la fois le débarquement et la prise en charge des personnes, mais aussi, dans certains cas, l'absence de prise en charge, notamment lorsque les personnes sont jugées encore aptes à poursuivre leur route par leurs propres moyens. Il arrive également que des moyens de transport soient mobilisés afin de conduire certains migrants vers des structures plus éloignées, comme d'anciens hôtels, encore faut-il que ces moyens soient disponibles et accessibles.

Ce dispositif se heurte à des paradoxes. En effet, certains migrants peuvent refuser d'être orientés vers ces structures, par crainte d'être ensuite dirigés vers des dispositifs qu'ils redoutent, ce qui complexifie encore la situation. Il ne s'agit pas ici de faire porter une responsabilité exclusive à l'État, car les situations rencontrées demeurent particulièrement difficiles et souvent inextricables. Toutefois, certaines réalités que vous évoquez ne sont ni tolérables ni acceptables et il est à craindre qu'elles perdurent, faute de solutions structurelles capables d'endiguer durablement ces drames.

Dans ce contexte, il apparaît indispensable de disposer de structures d'accueil adaptées. Il est également nécessaire de renforcer les moyens, tant au niveau des services de l'État que des collectivités locales, qui se trouvent en première ligne face à ces situations et assument les surcoûts afférents. Si certaines collectivités disposent de ressources humaines suffisantes, comme la ville de Boulogne, ce n'est pas le cas de toutes. Nombre de petites communes, dotées de deux ou trois agents municipaux, doivent affronter des situations d'une extrême gravité, parfois en pleine nuit, avec des élus eux-mêmes directement confrontés à la détresse humaine et, parfois, à la mort.

Il existe pourtant des moyens de faire ; les structures ne manquent pas. Encore faut-il s'adresser à celles qui sont adaptées à la situation, les aider et les financer.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie, monsieur le ministre, de vous être rendu disponible et d'avoir répondu avec franchise à nos questions.

*

* *

39. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Didier Daens, directeur général d'Apogée Propreté Conseil, M. Jean-Antoine Villau-Garcia, Directeur QHSE et ancien directeur opérationnel chez Ramery Assainissement et maintenance industrielle à Dunkerque, et Mme Lydie Clermont, directrice juridique du Groupe Ramery (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Les entreprises Ramery Environnement et Apogée Propreté Conseil sont missionnées par les pouvoirs publics pour intervenir sur le territoire du Calaisis et du Dunkerquois lors des opérations de démantèlement des campements de personnes migrantes.

Nous sommes en visioconférence avec M. Didier Daens, directeur général d'Apogée Propreté Conseil. Sont présents avec nous M. Jean-Antoine Villau-Garcia, directeur qualité, hygiène, sécurité, environnement et ancien directeur opérationnel à Dunkerque de Ramery assainissement et maintenance industrielle, et Mme Lydie Clermont, directrice juridique du groupe Ramery.

Madame, messieurs, notre commission s'intéresse au déploiement qualitatif et quantitatif des moyens sur le terrain pour faire face aux conséquences de la situation migratoire. C'est dans ce cadre que nous vous entendons, au titre des prestations pour lesquelles vos entreprises sont missionnées.

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

(M. Didier Daens, M. Jean-Antoine Villau-Garcia et Mme Lydie Clermont prêtent serment.)

M. Didier Daens, directeur général d'Apogée Propreté Conseil. Nous sommes une entreprise familiale basée à Calais, qui intervient sur le littoral depuis de nombreuses années et emploie 100 équivalents temps plein. Nous travaillons dans les domaines de la propreté tertiaire et du nettoyage industriel, auxquels il faut rajouter les prestations de services associées, en l'occurrence de la manutention. Nous intervenons sur la Côte d'Opale, à Calais, Dunkerque, Boulogne-sur-Mer et au Touquet. Depuis mai 2017, nous effectuons des prestations concernant la gestion et le transport des déchets évacués des campements illicites de migrants. Des missions nous ont été confiées, à la suite d'un marché public, établi le 1^{er} avril 2020, sur le secteur du Calaisis. Sur le bassin du Dunkerquois, nous intervenons depuis août 2023, également dans le cadre d'un marché public.

À Calais, nous collectons les déchets et effets personnels présents sur les sites, selon le protocole de la direction départementale de l'économie, de l'emploi, du travail et des solidarités (Ddeets) du Pas-de-Calais, établi en octobre 2021. Cette tâche concerne le réacheminement de l'ensemble à la ressourcerie et la mise en déchetterie de l'ensemble des déchets non valorisables, avec bordereau de suivi de déchets. Lors de chaque intervention, nous faisons signer systématiquement un bon auprès des forces de l'ordre. Le volume des déchets s'élève à 66 540 kg en 2025. Les effets qui ont été redistribués chez Face Valo représentent 35 tonnes. En 2025 toujours, 167 opérations ont été menées ; nous nettoions les terrains et évacuons les déchets.

Depuis le 6 avril, la sous-préfecture de Dunkerque a mis en place un protocole concernant le transport et le transfert des tentes chez l'association Aféji pour revalorisation et redistribution.

Je précise que nous avons remporté l'appel d'offres à Calais en 2019 – il y avait quatre entreprises candidates – avec prise d'effet en avril 2020, reconduit jusqu'au 31 mars 2024. Lors du renouvellement, notre société était la seule candidate et le nouveau marché a pris effet au 1^{er} avril 2024.

Sur le bassin dunkerquois, un appel d'offres a été réalisé en mai 2023, pour un démarrage en août 2023 d'un contrat de quarante-huit mois reconduit par tacite reconduction. Il y avait là encore une seule entreprise candidate.

Dans le Calaisis, les moyens humains sont composés de cinq équivalents temps plein (ETP) et de quatre agents qualifiés, équipés de deux à trois véhicules. Selon les opérations, nous utilisons deux fourgons de 13 mètres cubes et 20 mètres cubes, les personnels étant équipés des équipements obligatoires (gants, combinaisons jetables, chaussures de sécurité). Occasionnellement, suivant les opérations, nous pouvons utiliser des pelles mécaniques de 3,5 tonnes et de 7,5 tonnes. Deux chefs d'équipe travaillent sur le bassin calaisien, avec quinze à vingt agents qualifiés.

Sur le bassin dunkerquois, suivant la demande de la sous-préfecture et selon le taux d'occupation des sites, nous déployons deux chefs d'équipe et de quinze à trente agents qualifiés, deux à trois véhicules selon les opérations. Nous employons des petits matériels, des pinces coupantes, des brouettes. Occasionnellement, selon les opérations, nous employons ici aussi des pelles mécaniques.

Sur le bassin calaisien, nous entretenons des liens directs avec les services de la Ddeets, de la sous-préfecture de Calais et des forces de l'ordre. Systématiquement, un rapport d'activité hebdomadaire est restitué par la Ddeets 62 sur les volumétries de déchets et sur les problèmes que les services peuvent rencontrer. Les forces de l'ordre nous accompagnent lorsque nous intervenons sur site, après leur sécurisation des lieux.

Sur le bassin dunkerquois, le lien direct est mené avec les services de la sous-préfecture de Dunkerque, le chef de bureau et son adjointe, les forces de l'ordre. Lors des opérations sur le bassin dunkerquois, figurent systématiquement des commissaires de justice, un ou deux selon la quantité d'interventions que nous devons réaliser. Un rapport d'activité est envoyé systématiquement une fois l'opération effectuée. Lors des opérations, les équipes agissent sous l'autorité du ou des commissaires de justice, qui considèrent les effets sur site. Nos équipes remettent systématiquement aux commissaires de justice les papiers, les téléphones, le numéraire, les cigarettes et la contrebande.

À Dunkerque, les opérations d'évacuation sont réalisées en exécution d'une ordonnance du tribunal judiciaire. Un commissaire de justice exécute la décision, les agents de l'entreprise sont placés sous son autorité et l'assistent dans sa mission.

S'agissant des principaux obstacles ou difficultés rencontrées dans l'exécution des missions, nous avons subi des dégradations des véhicules, nos équipes peuvent être interpellées sur place par les associations qui nous filment ou nous prennent en photos. Ces situations peuvent être difficiles pour les équipes, qui désirent continuellement effectuer leur travail du mieux qu'elles le peuvent.

Vous nous demandez ensuite des détails concernant la prise en charge des déchets, en dehors du matériel nautique. Nous prenons en charge les embarcations, que nous transférons à Calais chez Face Valo, pour rétribution aux affaires maritimes. La Ddeets nous demande également d'intervenir sur des périmètres un peu plus éloignés de la base du Calaisis, par exemple dans la commune de Béthune, distante de soixante-dix kilomètres. La procédure

est exactement la même : quand nous récupérons des effets, nous les ramenons chez Face Valo afin qu'ils soient distribués. Sur le bassin dunkerquois, nous intervenons également dans les gymnases, après les naufrages.

Sur le bassin dunkerquois, nous intervenons selon les protocoles mis en place par les autorités. Les consignes sont données sur le site par le commissaire de justice présent lors des opérations. Nous travaillons sous la direction des forces de l'ordre ou du commissaire de justice sur chaque opération.

Notre mission se termine dès la livraison des déchets ou dépose des épaves marines. Nous évacuons les déchets, dont la volumétrie peut être particulièrement élevée. Sur le bassin dunkerquois, le commissaire de justice saisit les groupes électrogènes et les tronçonneuses, qui sont pour le moment stockés, dans l'attente d'un traitement définitif.

M. Jean-Antoine Villau-Garcia, ancien directeur opérationnel à Dunkerque de Ramery assainissement et maintenance industrielle. J'interviens aujourd'hui en qualité d'ancien directeur opérationnel de l'activité concernée par cette audition. Ramery assainissement et maintenance industrielle, anciennement dénommée Ramery Propreté, développe des prestations de nettoyage de process industriels et d'assainissement, incluant l'entretien des réseaux et la gestion globale des déchets, au bénéfice de clients industriels et de collectivités, principalement sur le territoire des Hauts-de-France. Elle s'appuie sur deux agences distinctes : l'une implantée à Barlin, près de Béthune, orientée vers le bassin minier et la métropole lilloise, et l'autre située à Dunkerque, tournée vers le littoral dunkerquois.

L'activité de la société dans ce domaine a débuté en octobre 2007. Dans le contexte qui nous réunit aujourd'hui, nous avons répondu en 2018 à un appel d'offres public lancé par les autorités, dans un contexte de pression migratoire structurelle sur le littoral dunkerquois. L'objectif poursuivi par l'État était d'éviter la constitution de campements en proposant aux personnes concernées une orientation vers des structures d'accueil adaptées. Dans ce cadre, il nous a été confié une mission consistant à intervenir sur les terrains évacués afin de procéder au nettoyage des déchets et à l'enlèvement des abris de fortune laissés sur place, après évacuation des personnes et de leurs effets personnels par les forces de l'ordre. Cette mission, clairement définie dès les réunions préparatoires, consistait à démonter ces abris, les charger dans des bennes et procéder à leur destruction.

Concrètement, le déroulement des opérations s'articulait en plusieurs phases. En amont de chaque intervention, une réunion de préparation était organisée en sous-préfecture, réunissant l'ensemble des parties prenantes. Sur le terrain, la première étape était systématiquement assurée par les forces de l'ordre, qui procédaient à l'évacuation des personnes et de leurs effets personnels. Une fois cette phase réalisée, nos équipes intervenaient sous leur encadrement, afin de démonter les abris de fortune et de les évacuer vers les bennes mises à disposition pour leur destruction.

À l'issue de notre intervention, les services techniques des communes prenaient le relais pour procéder au nettoyage des détritiques et résidus. L'ensemble de ces opérations devait être réalisé dans un délai contraint, lié notamment à la présence des forces de l'ordre, condition indispensable au déroulement des interventions.

Sur le plan contractuel, le marché nous a été attribué le 13 décembre 2018, pour une durée initiale d'un an, avec possibilité de reconduction sur trois périodes annuelles successives, sans pouvoir excéder quatre ans. À l'échéance de ce délai, un avenant a permis de prolonger l'activité pour six mois supplémentaires, jusqu'au 30 juin 2023, date à laquelle les prestations ont pris fin.

Les documents contractuels comprenaient la notification de l'accord-cadre, le cahier des clauses particulières valant acte d'engagement détaillant les modalités de la durée d'intervention, ainsi que l'avenant précisant les modalités de prolongation.

Sur le plan économique, le chiffre d'affaires généré par cette activité a été de 246 573 euros en 2019, 295 666 euros en 2020, 343 548 euros en 2021, 280 532 euros en 2022 et 108 370 euros en 2023. À titre de comparaison, l'agence de Dunkerque réalise un chiffre d'affaires global d'environ 5 millions d'euros, ce qui représente un volume marginal dans l'ensemble de ses opérations.

Les moyens humains mobilisés reposaient sur une équipe d'environ vingt personnes, composée de deux chefs d'équipe issus des effectifs permanents pour assurer la coordination, de trois opérateurs expérimentés pour la conduite d'engins, et d'un ensemble d'environ quinze intérimaires. La coordination des opérations reposait sur les réunions en sous-préfecture, associant l'ensemble des acteurs concernés : la sous-préfecture, la police, la police aux frontières, les associations, les mairies concernées, les sites industriels de proximité, le grand port maritime de Dunkerque ; et, lorsque cela les concernait, les sociétés de gardiennage et les huissiers.

Chaque réunion permettait de préciser les objectifs et terrains concernés, les lieux d'intervention, les horaires de *briefing*, les moyens mobilisés, les modalités logistiques, notamment l'emplacement des bennes, et les points de vigilance en fonction des conditions constatées sur le terrain.

M. le président Sébastien Huyghe. Lors de ces interventions, vos équipes sont-elles confrontées à des difficultés particulières ? Existe-t-il des moments de tension spécifiques ?

Ensuite, vos agents ont-ils reçu une formation spécifique pour ces interventions, lesquelles interviennent dans un contexte particulier ? Sont-ils sensibilisés à la présence de personnes vulnérables et à la gestion des effets personnels ?

M. Didier Daens. Il n'y a pas plus de heurts que ça, en dépit de la présence de certaines associations qui génèrent parfois un peu de tension. Cependant, ces situations sont généralement maîtrisées.

Nous nouons des liens directs et réguliers avec les sous-préfectures de Dunkerque et de Calais. Pour ma part, j'effectue un point au moins une à deux fois par semaine auprès de l'ensemble des collaborateurs, qui sont managés de près. Je leur demande une discrétion absolue. Notre image passe par notre comportement sur le terrain.

M. Jean-Antoine Villau-Garcia. Notre intervention s'inscrivait systématiquement dans un cadre sécurisé. À chaque fois que nous arrivions sur un site, celui-ci était déjà encadré par les forces de l'ordre, et les personnes présentes avaient quitté les lieux. De ce fait, nous n'avons pas eu de contact direct, ni même indirect, avec ces dernières. Nous opérons dans un espace maîtrisé, sous la supervision des autorités, sans être exposés à des tensions ou à des comportements hostiles envers nos équipes.

S'agissant des formations, notre organisation reposait sur des procédures rigoureuses et constantes. Avant chaque intervention, nous mettions en place des « briefs » de poste, ainsi que des quarts d'heure sécurité, en particulier lorsque nous faisions appel à du personnel intérimaire, dont la composition pouvait varier d'une opération à l'autre. Ces moments permettaient d'exposer clairement le contexte, le déroulement des opérations, les consignes à respecter, ainsi que les

comportements attendus et ceux à proscrire. Les équipes étaient également invitées à se référer systématiquement aux chefs d'équipe, chargés de coordonner l'ensemble des actions sur le terrain.

En ce qui concerne la gestion des effets personnels, les consignes étaient précises. Tout objet de valeur ou document administratif, tel que des téléphones ou des pièces d'identité, était immédiatement remis aux forces de l'ordre présentes. Concernant les autres effets personnels, notamment ceux retrouvés à proximité des abris de fortune, les modalités ont évolué.

Initialement, il nous avait été demandé de collecter ces biens et de les stocker pendant une durée d'un mois, conformément à un avenant au marché public. Une procédure encadrée prévoyait leur restitution éventuelle via la sous-préfecture. Toutefois, en pratique, aucune demande de restitution n'a été enregistrée, et aucun suivi n'a été assuré. En conséquence, après ce délai d'un mois, les objets étaient détruits.

Par la suite, il a été décidé de laisser ces effets personnels sur place, conformément au dispositif initial, les forces de l'ordre étant censées avoir procédé en amont à l'évacuation des personnes avec leurs biens.

M. le président Sébastien Huyghe. Si j'ai bien compris, c'est dans un deuxième temps que vous avez laissé les effets personnels sur place.

M. Jean-Antoine Villau-Garcia. Le contrat a débuté en décembre 2018 et, dès février 2019, un avenant a été introduit à la suite des difficultés rencontrées sur le terrain concernant les effets personnels. La sous-préfecture a alors mis en place une procédure spécifique afin d'encadrer leur collecte et leur éventuelle restitution. Toutefois, après plusieurs mois d'application et plusieurs opérations de collecte ayant conduit au stockage d'effets personnels dans nos locaux, nous n'avons jamais été sollicités, malgré les signalements systématiques effectués auprès de la sous-préfecture.

Face à cette absence de suivi et de demandes de restitution, il nous a semblé plus pertinent de revenir aux dispositions initiales du contrat, consistant à laisser les effets personnels sur place.

M. le président Sébastien Huyghe. Si je comprends bien, les associations récupèrent maintenant les effets personnels et les mettent éventuellement à disposition des personnes qui viennent les réclamer.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Je souhaiterais, dans un premier temps, obtenir des précisions concernant l'activité de chacune de vos sociétés, notamment sur le nombre d'interventions réalisées sur chaque territoire. En effet, il nous a été indiqué qu'il y aurait eu moins de démantèlements et d'expulsions à Dunkerque qu'à Calais, et il serait utile de disposer d'éléments comparatifs précis à cet égard.

Vous nous avez présenté certains chiffres relatifs à votre société sur les cinq dernières années. En revanche, monsieur Daens, je ne dispose pas encore des documents auxquels vous avez fait référence. Afin de nous permettre de mieux apprécier la réalité des opérations, je vous invite à nous communiquer les montants correspondant à l'année 2025, ou à défaut un ordre de grandeur.

Par ailleurs, il serait utile que vous nous précisiez la fréquence des interventions, leur durée moyenne, ainsi que le nombre de personnes concernées à chaque opération. Certains de ces éléments ont été évoqués, mais de manière incomplète pour l'ensemble des sociétés.

M. Didier Daens. Sur le bassin calaisien, nous avons réalisé 167 opérations sur l'exercice 2025. En revanche, pour le bassin dunkerquois, les données dont je dispose ne sont pas aussi précises à cet instant ; je me rapprocherai de la sous-préfecture de Dunkerque afin de vous transmettre les éléments exacts. À titre indicatif, nous pouvons néanmoins estimer une fréquence d'une à deux interventions hebdomadaires, soit environ quatre à cinq opérations mensuelles, qui se distinguent toutefois nettement, dans leur nature, de celles conduites sur le bassin calaisien.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quel est le chiffre d'affaires annuel associé ?

M. Didier Daens. Le chiffre d'affaires hors taxe correspondant à l'exercice 2025 s'élève, pour le bassin calaisien, à 324 000 euros, et pour le bassin dunkerquois, à 271 000 euros.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quelles sont les durées d'interventions et combien de personnels sont-ils mobilisés ?

M. Didier Daens. Les moyens humains mobilisés varient en fonction du niveau d'occupation des sites, évalué en amont par la sous-préfecture et les forces de l'ordre, qui nous préviennent la veille. Les interventions mobilisent généralement entre vingt-cinq et quarante collaborateurs, selon l'ampleur des opérations. Enfin, en termes de durée, les opérations débutent le plus souvent entre six heures trente et sept heures le matin, après une notification la veille permettant d'ajuster les dispositifs, et s'achèvent aux alentours de douze heures trente ou treize heures.

M. Jean-Antoine Villau-Garcia. Je ne dispose pas des chiffres précis, mais en fonction des périodes, les opérations intervenaient à peu près deux fois par semaine, à peu près tous les deux ou trois jours. La taille moyenne d'une équipe était d'une vingtaine de personnes ; les interventions duraient environ cinq heures, les durées étant principalement liées à la contrainte horaire de présence des forces de l'ordre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Existe-t-il un protocole, un document permettant d'encadrer la collaboration entre les agents de nettoyage, la police, les entreprises de collecte ? Celui-ci est-il redéfini chaque année ou figure-t-il dans l'appel d'offres ?

M. Didier Daens. Des documents existent depuis plusieurs années, mais sont fréquemment révisés par la Ddeets. À titre d'exemple, lors des opérations dans le Calaisis, nous devons laisser les bidons d'eau, la nourriture et les produits sensibles de cuisine, mais nous évacuons le bois, les matelas, les objets de construction, les bouteilles de gaz, les sacs et déchets plastiques vides, ainsi que les vélos.

En revanche, nous devons « ressourcer », revaloriser chez Face Valo, les sacs de couchage, couvertures, duvets, tentes et bâches, vêtements et chaussures, trousse de toilette, médicaments, sacs à dos, cabas et tout objet personnel (téléphones, portefeuilles, poussettes). Ces matériels sont ensuite redistribués ou revalorisés pour la population.

Sur le bassin dunkerquois, comme je vous l'indiquais précédemment, le protocole a récemment été modifié. Les tentes sont restituées chez Afégi, où elles sont reconditionnées pour être distribuées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Les consignes sont-elles identiques dans le Dunkerquois et dans le Calaisis ?

M. Didier Daens. Dans le Dunkerquois, un protocole existait déjà, mais il a été modifié depuis le 6 avril, concernant la restitution des tentes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous vous demanderons de nous faire parvenir ces documents, qui sont importants.

M. Jean-Antoine Villau Garcia. Concernant la coordination avec les services de l'État, et comme je l'ai précisé en préambule, nous disposions, avant chaque opération, d'une réunion de préparation organisée en sous-préfecture. Cette réunion avait pour objet de coordonner l'ensemble des intervenants, notamment lorsque les lieux d'intervention s'étendaient sur plusieurs communes. Les représentants présents, les agents municipaux mobilisés, n'étaient pas nécessairement les mêmes d'une opération à l'autre, ce qui renforçait la nécessité de ces échanges préparatoires.

Au fil du temps, le format de ces réunions a évolué. Initialement organisées de manière formelle en sous-préfecture, elles ont progressivement laissé place à des comptes rendus diffusés en amont des opérations. Nous avons ainsi accompagné, sur le terrain, la mise en œuvre progressive de ces dispositifs et leurs ajustements successifs.

De manière générale, entre 2019 et 2023, période durant laquelle ce contrat a été exécuté, le déroulement des opérations a évolué, au fil du temps.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans un article publié il y a quelques mois dans *Libération*, le sous-préfet de Dunkerque a assumé avoir donné l'ordre de saisie des tentes sans restitution. Qui donne les ordres concernant la saisie d'effets personnels ? S'agit-il de la préfecture, du commissaire de justice ?

Ensuite, à une époque plus lointaine, ont été documentées des lacérations de tentes ou des tentes traînées lors de la saisie par des agents de nettoyage. Cette pratique se poursuit-elle ? Une consigne a-t-elle été transmise par les pouvoirs publics ?

M. Jean-Antoine Villau-Garcia. S'agissant de la répartition des consignes, celles-ci sont d'abord définies en réunion de sous-préfecture, où l'ensemble des acteurs se coordonne quant aux modalités des opérations. Une fois sur site, ce sont exclusivement les forces de l'ordre qui assurent l'encadrement et qui délivrent les instructions aux équipes. Lors de ces réunions préparatoires, il était clairement établi que notre mission consistait à intervenir uniquement après que les forces de l'ordre ont procédé à l'évacuation des personnes présentes ainsi que de leurs effets personnels. Notre rôle se limitait alors à démonter les abris de fortune, à les charger dans des bennes et à les détruire.

Concernant les faits évoqués dans la presse relatifs à d'éventuelles lacérations de tentes, force est de constater que ce sont des choses qui se sont déroulées. Toutefois, aucune consigne n'a jamais été donnée par l'entreprise en ce sens. Les instructions transmises à nos opérateurs étaient strictement limitées au démontage des abris de fortune, généralement fixés à des arbres ou à d'autres supports. Il s'agissait de sectionner les liens, retirer les structures et les acheminer directement vers les bennes. À aucun moment, sur la période considérée, il n'a été question d'agir autrement que dans ce cadre. La destruction des abris relevait exclusivement des dispositions prévues dans le marché public et des consignes confiées lors des réunions préparatoires.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ces travaux sortent-ils de l'ordinaire ? Certains de vos agents refusent-ils de participer à ces missions ? Vous ont-ils déjà indiqué avoir reçu

sur place des ordres qui ne correspondaient pas aux consignes que votre société leur avait données ?

M. Jean-Antoine Villau-Garcia. Aucun agent n'a refusé de participer à ces opérations. Comme je vous l'ai indiqué précédemment, nous n'étions pas en contact avec les personnes évacuées préalablement par les forces de l'ordre.

Environ 75 % des équipes sont composées de personnels intérimaires, qui peuvent changer d'une opération à l'autre. Je n'ai jamais reçu d'instructions ni de remontées du terrain évoquant des ordres de lacération des tentes.

M. Didier Daens. Les terrains sur lesquels nous intervenons sont particulièrement accidentés. Lorsque l'on doit retirer une tente située à plusieurs dizaines de mètres, dans des environnements difficiles, il n'est pas rare de rencontrer des éléments dangereux tels que des morceaux de métal, des pointes ou encore du barbelé. Dans ces conditions, il peut arriver qu'une tente se déchire lors de son enlèvement.

Pour notre part, nous n'avons pas recours à du personnel intérimaire. Cette organisation s'inscrit dans une logique propre à notre activité, qui vise notamment à préserver l'emploi et à assurer une continuité dans le travail réalisé par nos équipes. Sur le plan opérationnel, nous intervenons toujours sous l'encadrement des forces de l'ordre et des commissaires de justice. Lorsque nous arrivons, les lieux sont systématiquement évacués, ce qui limite les risques de tensions.

Enfin, je précise que nous avons mené quarante-cinq opérations sur le bassin dunkerquois en 2025.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si je comprends bien, dans le protocole, chaque objet est défini à l'avance comme relevant d'une affaire personnelle ou d'un déchet à détruire. Est-ce bien le cas ?

M. Didier Daens. Les consignes sont déployées par le commissaire de justice, mais nous savons quand même reconnaître un téléphone, un portefeuille ou une pièce d'identité, quand nous en voyons. Nous savons faire la différence avec une bâche déchirée...

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'entends bien, mais prenons un exemple : un biberon vide est-il considéré comme une affaire personnelle ou comme un produit à jeter ?

M. Didier Daens. Il s'agit d'une affaire personnelle. Soyez convaincue que nous nous efforçons d'accomplir notre travail de la meilleure des manières possibles, avec rigueur.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie de vous être rendus disponibles pour répondre à nos questions.

*

* *

40. Audition, ouverte à la presse, de Mme Claire Hédon, Défenseure des droits, Mme Céline Roux, adjointe à la Défenseure des droits en charge du respect de la déontologie des forces de sécurité, et M. Marc Loisel, directeur de la protection des droits – affaires publiques (7 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Pour la dernière audition de cette journée, nous accueillons Mme Claire Hédon, Défenseure des droits, Mme Céline Roux, adjointe à la Défenseure des droits chargée du respect de la déontologie des forces de sécurité, et M. Marc Loisel, directeur de la protection des droits et des affaires publiques.

Mesdames, monsieur, je vous remercie de vous être rendus disponibles afin d'échanger avec nous sur la situation des personnes migrantes présentes dans le Calais et le Dunkerquois.

Cette question a fait l'objet de travaux approfondis de votre institution en 2015, puis en 2018, et plus récemment, dans un avis de décembre 2025, plusieurs observations ont été formulées concernant les pratiques de maintien de l'ordre.

D'une façon plus générale, il est important pour nous de recueillir votre avis et de savoir quel regard vous portez sur la situation et ses perspectives d'évolution.

Avant de vous donner la parole, 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 d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(Mme Claire Hédon, Mme Céline Roux et M. Marc Loisel prêtent serment.)

Mme Claire Hédon, Défenseure des droits. Je vous remercie de me donner la parole dans le cadre de cette commission d'enquête.

Je commencerais par rappeler brièvement ce qu'est l'institution, afin de montrer comment la question que vous avez évoquée traverse plusieurs de nos domaines de compétence. Le Défenseur des droits est inscrit dans la Constitution. Ses domaines de compétence et ses missions, qui sont précisés par la loi de 2011, sont les suivants : la défense des droits des usagers de services publics, qui représente environ 90 % des réclamations et qui constitue une énorme part de l'activité ; la défense et la promotion de l'intérêt supérieur et des droits de l'enfant, sujet sur lequel nous reviendrons en évoquant les mineurs non accompagnés (MNA) et les familles ; la lutte contre les discriminations ; le respect de la déontologie des forces de sécurité ; la protection et l'orientation des lanceurs d'alerte, qui est une compétence ajoutée en 2016 et renforcée en 2022 par la loi dite Wasserman.

Dans ces cinq domaines de compétence, la loi de 2011 nous donne deux missions, qui sont à la fois de protéger les droits – donc de traiter les réclamations qui relèvent de ces domaines de compétence – et de promouvoir les droits et les libertés. Dès le début, le législateur a considéré que notre rôle n'était pas uniquement de résoudre des cas individuels. Il nous revient également de dire ce qu'il faudrait faire pour que les droits soient mieux respectés. C'est à ce titre-là que nous rédigeons des rapports, que nous menons des enquêtes et que nous rendons des avis au Parlement.

S'agissant de nos modes d'intervention, nous partons en médiation dans 80 % des cas. C'est notre principal outil d'intervention. Quand la médiation n'est pas possible, nous rendons des décisions portant recommandation. Nous ne sommes pas la justice. Nous n'avons

pas de pouvoir de contrainte, mais d'importants pouvoirs d'enquête qui nous sont très utiles. Le secret des affaires ne peut pas nous être opposé, sauf dans le domaine de la défense. Nous pouvons également faire des observations devant les tribunaux, ce que nous avons justement fait dans des situations concernant la région de Calais. Nous pouvons en outre publier un rapport spécial. Toutes les décisions relatives à l'organisme mis en cause sont anonymisées, mais si celui-ci n'a pas du tout suivi nos recommandations, nous pouvons faire du *name and shame*, avec une publication au *Journal officiel* et une médiatisation. Nous prenons néanmoins toutes les mesures de précaution. Avant d'en arriver là, nous menaçons de le faire. Ces deux ou trois dernières années, nous n'avons pas eu à concrétiser cette menace. C'est assez efficace.

Une particularité de l'institution est de disposer de 260 agents, essentiellement des juristes basés au siège, et de 650 délégués territoriaux bénévoles, qui reçoivent une grande partie des réclamations. Nous pouvons également compter sur 82 jeunes ambassadeurs et ambassadrices des droits en service civique, les Jade.

Comme vous l'avez dit, l'institution du Défenseur des droits suit depuis de nombreuses années la situation des personnes exilées à la frontière franco-britannique. Dès 2015, elle avait alerté sur la situation particulièrement inquiétante observée à Calais. On avait publié à l'époque le rapport « *Exilés et droits fondamentaux : la situation sur le territoire de Calais* ». En décembre 2018, trois ans après, elle a publié un nouveau rapport dans lequel elle constatait que les atteintes aux droits fondamentaux ne s'étaient pas résorbées. Elles s'étaient au contraire aggravées et déplacées vers d'autres territoires, notamment Grande-Synthe, Ouistreham ou Paris.

Ces constats ont été réaffirmés par plusieurs travaux récents, ainsi que par plusieurs déplacements. J'évoquerai les deux derniers. Du 9 au 11 octobre 2024, une mission conduite par Céline Roux, mon adjointe chargée de la déontologie des forces de sécurité, s'est rendue, avec des juristes du Défenseur des droits, à Lille, Calais, Boulogne-sur-Mer et Dunkerque. Au mois d'avril dernier, je me suis également rendue à Lille, Arras et Calais. À cette occasion, j'ai pu échanger avec de nombreuses associations, visiter un accueil de jour destiné aux mineurs non accompagnés, rencontrer les forces de sécurité intérieure du Nord, ainsi que les chefs de juridiction.

Les décisions que nous avons rendues récemment confirment la persistance, et parfois l'aggravation, des difficultés rencontrées par les personnes exilées. D'autres instructions sont toujours en cours. J'y ferai référence, mais elles sont encore dans la phase contradictoire et pas du tout au stade des conclusions.

Nous sommes donc réunis pour aborder les accords du Touquet du 4 février 2003. Trois mois après la fermeture du centre d'hébergement de Sangatte en novembre 2002, ces accords ont permis la création de bureaux à contrôles nationaux juxtaposés dans les ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord. Ils ont conduit à déplacer une partie du contrôle de la frontière britannique sur le territoire français, en confiant aux forces françaises la mise en œuvre de ce contrôle côté français. C'est précisément pour cette raison que nous avons dénoncé ces accords dans nos rapports de 2015 et 2018.

Ce dispositif a ensuite été renforcé par le traité de Sandhurst du 18 janvier 2018, qui a intégré un volet de lutte contre l'immigration dite clandestine, ainsi qu'un dispositif spécifique concernant les mineurs non accompagnés.

Les arrangements financiers et opérationnels conclus entre la France et le Royaume-Uni ont encore renforcé cette logique. L'accord du 14 novembre 2022 prévoyait ainsi le versement de 72,2 millions d'euros par le Royaume-Uni à la France pour la

période 2022-2023. En contrepartie, la France s'engageait à augmenter de 40 % les forces de sécurité consacrées à la lutte contre l'immigration clandestine dans cette zone.

Ces financements britanniques pèsent sur l'action publique conduite sur le littoral. Ils contribuent à faire de cette frontière un espace fortement surveillé, où l'essentiel des moyens est consacré à la fois à dissuader la création de points de fixation et à empêcher les traversées. Le contraste est frappant : les moyens consacrés au contrôle sont considérables, alors que ceux dédiés à l'accueil, l'information, l'hébergement et la protection restent insuffisants.

Depuis le Brexit, cette frontière a encore changé de nature. Elle n'est plus seulement la frontière entre deux États liés par des accords bilatéraux. Elle est également devenue une frontière extérieure de l'Union européenne. Ce changement n'est pas que symbolique. Il emporte des conséquences très concrètes. Ainsi, la combinaison des deux logiques connexes que sont l'exercice du contrôle de la frontière britannique sur le territoire français, par des autorités françaises, et celle de la dissuasion, par tous les moyens, de tout ancrage le long de cette frontière, est à l'origine de graves atteintes aux droits sur le territoire français. Elles engagent donc la responsabilité des pouvoirs publics français.

J'aimerais désormais revenir sur un certain nombre de situations vécues par les personnes exilées sur notre territoire.

Tout d'abord, je voudrais vous alerter sur les conditions de vie indignes auxquelles sont confrontées les personnes exilées dans les campements.

Avant une tentative de traversée, ou entre deux tentatives, ces personnes vivent principalement dans des campements situés dans la zone industrielle de Calais et dans la zone portuaire de Dunkerque. Ces lieux prennent différentes formes : petits groupes de tentes, occupation de hangars désaffectés ou zones de campement plus étendues.

À Calais, les forces de sécurité ont notamment évoqué, lors de nos échanges, deux hangars pouvant héberger environ 500 personnes chacun, dans des tentes installées sur des palettes. À Dunkerque, nous avons également constaté l'existence d'une vaste zone de campement, où les conditions de vie sont très difficiles, même lorsqu'un point d'eau est présent.

Ces situations ne sont pas nouvelles. Dès 2018, mon institution alertait déjà sur le fait que les personnes exilées vivaient bien souvent sans abri, sans accès suffisant à l'eau, à l'alimentation, à l'hygiène ou à l'assainissement. À titre d'exemple, notre institution a récemment été impliquée dans deux contentieux concernant les conditions d'accès à l'eau à Ouistreham et à Caen, soit plus au sud que Dunkerque.

Or même lorsque les personnes occupent un terrain sans droit ni titre, les autorités publiques restent tenues de garantir des conditions de vie matérielles décentes. À plusieurs reprises, le Conseil d'État a d'ailleurs considéré que ces situations pouvaient relever de traitements inhumains ou dégradants.

Ces conditions de vie abîment profondément la santé des personnes, leur santé physique et leur santé psychique. Les pathologies liées à la grande précarité se conjuguent souvent avec des troubles psychiques importants, nourris par la violence des parcours d'exil, mais aussi par les conditions d'attente sur le territoire français : l'errance, l'incertitude, la peur des contrôles, l'absence de perspectives, l'épuisement physique et psychologique.

Dans ce contexte, les associations et les collectivités locales se retrouvent très souvent en première ligne. Faute d'une politique d'accueil suffisamment structurée et durable, elles

répondent aux besoins les plus élémentaires : distribuer des repas, orienter vers des soins, informer sur les droits ; accompagner dans les démarches administratives ou porter secours après les naufrages ou les tentatives échouées. Mais ces acteurs de la solidarité ne peuvent pas se substituer durablement à l'action publique. Ils ne devraient pas avoir à pallier, jour après jour, l'insuffisance des pouvoirs publics.

J'aimerais également évoquer les évacuations répétées des campements où vivent les personnes exilées, car elles contribuent à les rendre toujours plus invisibles et à rendre leurs conditions de vie encore plus difficiles.

Ces évacuations peuvent être menées dans le cadre civil ou dans un cadre administratif.

Lorsqu'elles sont conduites sur le fondement d'ordonnances sur requête, ces évacuations reposent sur une procédure civile dérogatoire, en marge de tout contradictoire. Elle ne permet donc pas toujours aux personnes concernées d'être informées, représentées ou entendues. Or ces décisions touchent directement à leurs lieux de vie, à leurs biens, à leur accès à l'aide humanitaire, et parfois à la situation d'enfants ou de personnes vulnérables.

Il arrive que ces évacuations soient menées dans le cadre d'enquêtes de flagrance, soit dans un cadre pénal. Pourtant, ce fondement est dépourvu de base légale. En effet, la procédure pénale a pour finalité la recherche des auteurs d'une infraction et la manifestation de la vérité. Elle n'a pas vocation à devenir l'instrument d'opérations d'évacuation à visée administrative.

Dans une décision du 23 mars 2026 relative à des expulsions de personnes exilées menées par les forces de l'ordre les 6 avril 2021 et 17 février 2023, j'ai rappelé que le délit d'installation sans titre sur le terrain d'autrui peut certes justifier l'ouverture d'une enquête pénale, mais qu'il ne saurait, à lui seul, fonder l'expulsion des occupants.

J'ai recommandé au ministre de l'intérieur de diffuser une instruction précisant les cadres juridiques permettant de procéder à des expulsions. J'ai également recommandé au garde des sceaux, ministre de la justice, de diffuser à nouveau, auprès de tous les parquets, la note de la direction des affaires criminelles et des grâces en date du 8 juillet 2009.

Ces expulsions hors cadre privent les personnes expulsées des garanties que peuvent leur apporter les procédures légales, notamment les garanties prévues par la circulaire du 26 août 2012 relative à l'anticipation et à l'accompagnement des opérations d'évacuation des campements illicites. J'ai donc recommandé au ministre de l'intérieur d'assurer l'effectivité des garanties prévues par ce texte.

Ces évacuations ne résolvent pas la situation. Elles dispersent les personnes, les éloignent des associations et rendent leur accompagnement encore plus difficile.

Je tiens à préciser que nos décisions en déontologie des forces de sécurité, comme en discrimination et en droit des enfants, passent devant un collège composé de personnalités nommées par la présidente de l'Assemblée nationale, le président du Sénat, le premier président de la Cour de cassation, le vice-président du Conseil d'État et le président du Conseil économique, social et environnemental (Cese).

J'aimerais maintenant revenir sur les traversées en mer qui sont devenues de plus en plus dangereuses.

Les départs ont souvent lieu de nuit, lorsque les conditions météorologiques le permettent, et les pratiques évoluent. En 2024, notre équipe de juristes a ainsi relevé le phénomène dit des *taxis-boats*. Certaines embarcations partent d'un point éloigné des campements, puis récupèrent des personnes qui attendent déjà dans l'eau.

Depuis 2018, les embarcations utilisées sont de plus en plus précaires et dangereuses. Elles ne sont plus toujours correctement compartimentées, parfois dépourvues de plancher, avec un fond reposant sur une membrane fine et fragile. Les moteurs sont moins puissants. Or bien souvent, les passagers ne savent pas nager et ne disposent pas de gilets de sauvetage adaptés.

Les conséquences sont dramatiques. De nombreux décès ont été constatés, en particulier de femmes et d'enfants, souvent placés au centre du bateau pour des raisons de taille et de poids. Dimanche dernier encore, deux femmes ont trouvé la mort en tentant de traverser la Manche pour rejoindre le Royaume-Uni.

L'année 2024 a été la plus meurtrière jamais enregistrée à la frontière, avec au moins quatre-vingt-neuf morts, dont au moins soixante-seize en mer, et je ne compte pas les disparus. Ces naufrages ont lieu de plus en plus près des côtes françaises, ce qui montre que les drames se produisent dès le départ. Au cours des trois dernières années, soixante-cinq décès ont eu lieu à moins de 300 mètres des côtes françaises, dans des conditions d'embarquement chaotiques.

Dans ce contexte, la lutte contre les réseaux de passeurs est évidemment indispensable. Cette économie criminelle nourrit des violences entre réseaux, contre les personnes migrantes et contre celles qui tentent d'embarquer sans avoir payé. Mais la seule pression policière ne fait pas disparaître le phénomène. Elle peut aussi déplacer les points de départ, rendre les passages plus discrets, plus rapides, plus désorganisés et donc plus dangereux.

C'est là que se révèle toute l'ambivalence de la politique conduite sur le territoire. Les pouvoirs publics affirment vouloir empêcher les traversées pour protéger la vie, mais sur le terrain, je constate que cette politique de mise en échec des traversées ne suffit pas à protéger les personnes.

J'aimerais d'ailleurs rappeler que cette politique soulève de nombreuses questions de déontologie. L'objectif assigné aux forces de l'ordre est de faire obstacle aux traversées par tout moyen proportionné, afin de prévenir les atteintes à la vie. En principe, l'intervention doit cesser lorsque l'embarcation chargée s'éloigne du rivage, en raison du risque de chavirage ou de blessures. Les opérations terrestres consistent principalement à disperser les groupes candidats au départ et à neutraliser le matériel de traversée, notamment en détruisant les embarcations pour empêcher leur réutilisation.

Ces interventions se déroulent parfois dans un contexte de forte tension. Les forces de sécurité peuvent se retrouver en situation d'asymétrie numérique importante, avec quelques agents face à plusieurs dizaines de personnes.

L'usage de gaz lacrymogène est décrit comme fréquent. Le recours au lanceur de balles de défense (LBD) a également été évoqué, notamment en cas d'attaques contre les forces de l'ordre. Je veux néanmoins rappeler avec fermeté que tout usage de la force doit toujours être apprécié au regard des principes de nécessité et de proportionnalité. Nous sommes régulièrement saisis, depuis 2022, de situations dans lesquelles les forces de sécurité ont fait usage d'armes lors d'interventions destinées à empêcher des traversées vers le

Royaume-Uni. J'ai donc rappelé ces exigences fondamentales, par exemple dans une décision du 17 décembre 2025 relative à l'usage d'armes de force intermédiaire par les forces de sécurité intervenant sur les plages du Nord et du Pas-de-Calais.

La mission que nous avons conduite en 2024 nous a aussi permis de relever le développement de moyens de surveillance plus intrusifs : drones, caméras thermiques et caméras dites intelligentes, financées par le Royaume-Uni, qui seraient capables de distinguer des groupes de touristes de groupes de migrants. Cela soulève des questions essentielles : quel est le fondement légal de ces dispositifs ? Quels paramètres sont utilisés ? Quels contrôles sont exercés ? Comment prévenir les risques de ciblage discriminatoire ?

J'aimerais également appeler votre attention sur les conditions dans lesquelles sont assistées les personnes exilées après des naufrages ou des échecs de traversée. En principe, une assistance doit être proposée par les pouvoirs publics aux personnes secourues. Or d'après les échanges que nous avons eus avec les forces de sécurité et les associations, cette assistance n'est pas systématiquement proposée. En pratique, en dehors des situations de blessure grave ou de risque manifeste, les associations semblent souvent seules à assurer l'assistance immédiate : fournir des vêtements secs, de la nourriture, une orientation, des premiers secours, ou simplement une présence humaine. Pourtant, l'assistance après un naufrage ou une tentative échouée ne peut être abandonnée à la seule initiative associative. Elle relève de la responsabilité des pouvoirs publics, surtout lorsque les personnes viennent d'être exposées à un risque vital.

Je tiens à rappeler un principe essentiel : en droit international comme en droit européen, une opération de sauvetage ne s'achève pas au moment où les personnes sont débarquées. Elles doivent être accompagnées dans un lieu sûr, c'est-à-dire un lieu où leur vie n'est plus en danger, où elles pourront bénéficier d'une prise en charge de leurs besoins fondamentaux par les pouvoirs publics et où elles pourront être identifiées et orientées vers une protection adaptée.

Cette exigence s'applique à toutes les personnes secourues. Il convient toutefois de souligner que l'articulation entre le sauvetage et la prise en charge de la mise à l'abri, de l'hébergement et de la mise en œuvre du droit d'asile mériterait d'être organisée.

La mise en œuvre du droit d'asile n'est évidemment pas prévue dans le protocole de sauvetage. Aucune procédure de recueil des demandes ou d'information sur le droit d'asile n'est envisagée dans ce cadre. L'orientation vers un centre d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES), qui est un hébergement du dispositif national d'accueil dédié aux demandeurs d'asile, n'est envisagée que comme une solution d'hébergement d'urgence vers laquelle serait orientée uniquement les personnes les plus vulnérables.

Cela m'amène à aborder la question des alternatives à la traversée proposées aux personnes exilées. Ces solutions sont insuffisantes. Des dispositifs de mise à l'abri existent, notamment par l'orientation vers des centres d'accueil et d'examen des situations administratives, mais ces centres sont souvent situés loin du littoral, parfois à plusieurs centaines de kilomètres.

Nous avons aussi constaté que les forces de sécurité évoquent parfois indifféremment des mesures de mise à l'abri ou d'éloignement. Cette confusion des termes interroge sur l'objectif réel du dispositif.

Une mise à l'abri ne peut être efficace que si elle s'accompagne d'un hébergement adapté, d'une information claire, d'un accompagnement juridique et administratif, et de perspectives pour les personnes concernées. À défaut, elle sera perçue non comme une

protection mais comme une mesure d'éloignement du littoral. Il en va de même pour l'accès à l'asile.

On entend souvent dire que les personnes présentes sur le littoral ne souhaiteraient pas rester en France, mais nous avons constaté qu'elles connaissent très mal les solutions qui peuvent exister pour elles en France. Là encore, les obstacles sont nombreux. Depuis 2016, le guichet unique de dépôt des demandes d'asile se trouve à Lille, comme les structures de premier accueil des demandeurs d'asile. Or pour des personnes qui vivent sur le littoral, dans une très grande précarité, sans ressources et avec un accès difficile aux transports, un simple trajet est une gageure. De plus, les contrôles de billets dans les trains à destination de Lille sont très fréquents, notamment en gare de Calais-Ville, où ils concerneraient au moins un train sur trois. Or aucune aide matérielle ou financière n'est prévue pour permettre ces déplacements, car l'allocation pour demandeur d'asile n'est versée qu'après le dépôt effectif de la demande.

Faute d'informations claires et d'accès aux démarches administratives, beaucoup restent dans une incertitude juridique qui finit par les dissuader d'engager une telle demande. Pourtant, dans un contexte où les personnes concernées viennent notamment de pays comme le Soudan, l'Érythrée, l'Afghanistan, la Syrie, l'Irak ou l'Iran, la question de l'accès à la protection internationale n'est pas secondaire. Elle est, dans de nombreux cas, nécessaire.

Une véritable alternative à la traversée supposerait, au minimum, une information accessible, fiable et répétée sur les droits, un accès à l'enregistrement des demandes d'asile, des dispositifs de mise à l'abri réellement protecteurs, ainsi qu'un accompagnement social, juridique et sanitaire adapté. Sans cela, les personnes se retrouvent face à un choix impossible : rester sur le littoral dans des conditions indignes, ou tenter une traversée toujours plus dangereuse.

Enfin, j'aimerais vous alerter sur la situation d'un public particulièrement vulnérable, les mineurs non accompagnés. Depuis le 1^{er} janvier 2021, le règlement Dublin III ne s'applique plus entre le Royaume-Uni et les États membres de l'Union européenne. L'amendement dit Dubs, qui permettait à certains mineurs non accompagnés demandeurs d'asile, particulièrement vulnérables, de rejoindre le Royaume-Uni en sécurité, a également été supprimé du droit britannique. Il n'existe donc plus de voie légale réellement accessible permettant aux mineurs non accompagnés présents dans le Calais de rejoindre des proches au Royaume-Uni. La seule voie théoriquement ouverte, celle du regroupement familial, est très restrictive et peu adaptée à la situation de ces enfants.

Dès 2020, j'avais alerté le ministre de l'intérieur sur l'impasse dans laquelle risquaient de se trouver ces mineurs en l'absence de mécanisme de réunification familiale. Six ans plus tard, aucune voie légale spécifique de réunification familiale n'a été négociée pour ces mineurs. Cette absence alimente les tentatives de traversée, y compris dans des conditions périlleuses, sur des embarcations précaires, parfois en présence d'enfants très jeunes, voire de nourrissons.

L'expérimentation de l'accord dit du « un pour un », ou « *one in, one out* », ne permet pas de remédier à cette difficulté. Ce texte est source d'inquiétudes pour nous. Pour rappel, il prévoit que les mineurs non accompagnés sont exclus de son champ d'application. Néanmoins, le fait qu'il subordonne l'accès à une voie légale d'entrée au Royaume-Uni à la traversée périlleuse par une autre, grâce à des réseaux de passeurs, questionne sur le principe même du dispositif.

L'accord prévoit un examen de la minorité sans toutefois renvoyer aux cadres de droit commun, c'est-à-dire le code de l'action sociale et des familles pour la France. La procédure

à l'arrivée en France est obscure. D'après les associations, une fois arrivées en France, les personnes seraient « hébergées sans pouvoir sortir » par une association durant trois jours. À l'issue de ces trois jours, « sur la base du volontariat », elles seraient orientées vers un CAES. Si les personnes refusent cette orientation, elles seraient libérées et leur serait notifié un sauf-conduit de huit jours, identique à celui notifié à la sortie d'une zone d'attente.

Cependant, deux points m'interrogent. Tout d'abord, quelles sont les garanties procédurales entourant ce processus de détermination de minorité ? En outre, que se passe-t-il pour les mineurs non accompagnés qui n'ont pas été détectés au Royaume-Uni – en cas de minorité contestée et non évaluée – et qui arrivent en France dans le cadre de cet accord ? J'ai d'ailleurs été alertée de la situation d'un mineur dont la minorité était contestée au Royaume-Uni et qui avait été intégré à cette procédure, avant qu'une intervention extérieure ne permette de le faire sortir du dispositif.

Je suis également préoccupée par les opérations d'interception en mer et par la prise en charge des mineurs après ces opérations. Nous avons été saisis de situations diverses. Ces dossiers sont en cours d'instruction. Je n'ai donc pas arrêté mes constats ni formulé de recommandations. Nos services finalisent actuellement les notes qui sont soumises au contradictoire, car le contradictoire concerne toutes nos décisions. Les préoccupations que j'évoque ici doivent donc être appréciées avec prudence et en utilisant du conditionnel.

J'ai donc été saisie de situations dans lesquelles des mineurs non accompagnés, présents à bord d'embarcations interceptées ou secourues n'auraient fait l'objet d'aucune prise en charge adaptée à leur arrivée. Certains se seraient retrouvés trempés, sur la plage ou au port, sans orientation vers les services de l'aide sociale à l'enfance (ASE).

Au-delà des opérations en mer, la politique de lutte contre les points de fixation aurait profondément modifié les conditions de vie des mineurs dans le Calais. Là où ils pouvaient auparavant être présents dans des campements identifiés, ils seraient aujourd'hui dispersés dans une multitude de lieux de vie informels, de petite taille, éparpillés sur le territoire, parfois inconnus des associations elles-mêmes.

Cette dispersion rendrait leur repérage plus difficile, leur accès à la protection plus aléatoire, et leur exposition aux réseaux plus forte. Elle compliquerait aussi l'intervention des associations et des dispositifs de maraude, qui ne pourraient couvrir l'ensemble de ces lieux mouvants.

Les opérations de démantèlement soulèveraient, de ce point de vue, des difficultés particulières. D'après les éléments portés à notre connaissance, elles ne seraient pas toujours précédées d'un diagnostic social permettant d'identifier les mineurs présents. Elles ne s'accompagneraient pas nécessairement d'une mise à l'abri préalable. Aucun document d'information ne serait remis aux mineurs. Il n'existerait toujours pas de rapport d'opération retraçant précisément la présence de mineurs ou de mineurs non accompagnés.

Dans certains cas, des mineurs pourraient être orientés vers les CAES, répartis sur l'ensemble du territoire, alors même que ces structures n'ont pas vocation à accueillir des mineurs non accompagnés. Ce qui me préoccupe encore davantage, c'est qu'il n'existerait pas de suivi systématique permettant de savoir quels mineurs ont été déplacés, où ils ont été conduits, ni dans quelles conditions leur situation a ensuite été examinée.

Le dispositif de maraude reste évidemment un outil utile, mais il serait insuffisant au regard des besoins. Son fonctionnement reposerait surtout sur des signalements téléphoniques, souvent effectués par les associations. Encore faudrait-il que le mineur soit identifié, que

l'association puisse joindre la maraude, que celle-ci puisse intervenir, et que le mineur puisse attendre dans un lieu, parfois pendant plusieurs heures et sans garantie de passage. Dans une décision du 24 janvier 2025, j'ai d'ailleurs rappelé l'importance d'ouvrir des lieux d'accueil de jour à proximité des lieux de vie, afin de permettre aux mineurs demandant protection d'attendre la maraude en sécurité. C'est quelque chose que nous demandons depuis plusieurs années.

À ces difficultés s'ajouterait la saturation persistante de l'accueil provisoire d'urgence. Le nombre de places serait très inférieur aux besoins. Des refus d'accueil continueraient d'être opposés à des mineurs demandeurs de protection, parfois oralement, parfois par téléphone aux associations, qui se retrouveraient chargées d'en informer elles-mêmes les enfants concernés. Plus grave encore, l'accueil provisoire d'urgence serait inaccessible la nuit dans certaines circonstances, les commissariats et les services compétents refusant de prendre en charge ou d'orienter des mineurs après 18 heures. Une telle situation est difficilement conciliable avec les exigences du code de l'action sociale et des familles et avec l'article 20 de la Convention internationale des droits de l'enfant.

En outre, même lorsque les mineurs accèderaient à l'accueil provisoire d'urgence, l'accompagnement resterait insuffisant. Les premières démarches ne seraient pas toujours engagées. Or pour un mineur non accompagné, quand l'accès à la demande d'asile est pertinent, il est essentiel que la procédure puisse être engagée rapidement. Elle permet d'ancrer l'enfant dans un parcours de protection, de renforcer l'accroche éducative et de réduire le risque de fugue ou d'emprise.

Enfin, je suis particulièrement inquiète de la situation des mineurs présentant des indicateurs de traite des êtres humains – ce point est peu abordé. Dans le Calaisis, la question des réseaux de traite est documentée depuis des années, notamment concernant des mineurs vietnamiens. Pourtant, des situations récentes montrent que le repérage est insuffisant et que des mineurs potentiellement victimes de traite ne bénéficient pas toujours d'une mise à l'abri immédiate.

Pour conclure, je dirais que la frontière franco-britannique ne peut pas être pensée uniquement comme un espace de contrôle et de surveillance. Elle est aussi, et peut-être d'abord, un lieu où se croisent et vivent des femmes, des hommes et des enfants dont les droits fondamentaux doivent être garantis.

Ce que je constate sur le littoral, avec une profonde inquiétude, ce n'est pas seulement une crise migratoire : c'est une crise de l'accès aux droits, de la protection de l'enfance, de l'hébergement et de la prise en charge des personnes les plus vulnérables. En acceptant les termes de l'accord du Touquet, la France a accepté d'assumer la responsabilité de ses effets concrets sur les droits humains. Elle doit donc s'engager à veiller à ce que ces droits soient respectés et protégés.

Présidence de Mme Stella Dupont, vice-présidente de la commission

Mme Stella Dupont, présidente. Je vous remercie pour vos propos. Avec Mme la rapporteure, nous nous disions qu'après des semaines d'auditions et de déplacements sur place, ils constituaient une synthèse précise et éclairante de ce que nous avons pu nous-mêmes constater.

La situation des naufragés, telle que vous l'avez évoquée, me préoccupe particulièrement. Je pensais qu'à leur débarquement à Dunkerque, à Calais ou à Boulogne, ils bénéficiaient d'une prise en charge, notamment humanitaire et sanitaire, par des acteurs adaptés.

Or la réalité n'est pas tout à fait celle-ci. Cette prise en charge par les pompiers, la protection civile ou d'autres acteurs qui les conduisent vers les CAES existe parfois, mais parfois il n'y a rien du tout. Vous l'avez dit vous-même. Il arrive que des adultes, et également des mineurs, se retrouvent seuls sur un port à devoir se débrouiller. Connaissez-vous le cadre et les critères retenus par les services de l'État pour diligenter une prise en charge spécifique par tel ou tel acteur ? Pour ma part, je ne les connais pas et cette information intéresserait beaucoup la commission.

Mme Claire Hédon. On n'a pas de précisions sur ces critères. Les blessés, quand il y en a, sont pris en charge. Mais si les personnes ne sont pas blessées, nous avons eu, à plusieurs reprises, des échos concernant une non-prise en charge.

Mme Céline Roux, adjointe à la Défenseure des droits chargée du respect de la déontologie des forces de sécurité. Nous faisons des constats empiriques, en menant des auditions plus ou moins formelles et en nous déplaçant, comme nous l'avons fait en octobre 2024. S'agissant des instructions de la police ou de la gendarmerie, on a une note du préfet du Nord du 24 janvier 2022, qui nous a semblé insuffisante, puisqu'elle se borne à prévoir que « les personnes secourues doivent se voir proposer une assistance », sans plus de précision quant à la nature ou aux modalités de cette assistance. On a également pris connaissance d'une note de service de la gendarmerie du Pas-de-Calais du 4 avril 2023, qui prévoit une offre d'assistance distincte de l'intervention des secours uniquement en présence de personnes vulnérables et en cas de température très basse, ce qui nous paraît insuffisant et nous questionne sur le plan juridique. En outre, lors de nos déplacements et de nos entretiens avec les personnes sur place, on a pu constater que la prise en charge était uniquement associative. Ce sont les associations qui font ce travail d'assistance, qui apportent des couvertures et qui prennent les gens en charge. Elles nous ont aussi indiqué que les forces de sécurité les appellent parfois pour faire ce travail d'assistance, parce que celles-ci ne sont pas en mesure de le faire elles-mêmes.

Mme Claire Hédon. Ce ne sont pas forcément des associations mandatées. Il y a les deux sur place et, en l'occurrence, ce sont des associations non mandatées qui nous ont signalé ça.

Mme Céline Roux. Il y a un dispositif de mise à l'abri dans les campements. Une maraude y est effectuée tous les jours pour proposer une mise à l'abri. Mais ce dispositif n'est pas mis en œuvre après les naufrages ou après les échecs de tentatives de prendre la mer.

M. Marc Loiselle, directeur de la protection des droits et des affaires publiques. Vous posez la question des critères, mais, plus que celui des critères, le problème est celui de l'organisation de la prise en charge.

Les personnes qui sont sauvées le sont par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross), qui intervient dans une logique de sauvetage. Son rôle est d'éviter les noyades, de raccompagner ces personnes à quai et de prévenir les services d'urgence en cas de blessure. Ensuite, la prise en charge n'est pas directement liée au Cross. Il y a un problème d'organisation et une sorte d'impensé dans la conception de cette articulation entre le Cross et le sauvetage en mer d'une part, et la prise en charge, soit par les services préfectoraux, soit par la direction départementale du travail de l'emploi et des solidarités pour l'hébergement, d'autre part.

Mme Claire Hédon. Les forces de sécurité sont chargées du sauvetage et il est vrai qu'elles ne sont pas chargées d'organiser l'hébergement et la mise à l'abri derrière.

Mme Stella Dupont, présidente. Tout à fait, mais c'est un point que nous devons approfondir.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans la décision que vous avez rendue en décembre 2025, vous préconisez d'exclure l'emploi des armes pour bloquer une embarcation. Pour quelles raisons ?

Tout à l'heure, l'association Project Play nous relatait notamment des propos d'enfants, qui ne comprenaient pas pourquoi ils étaient la cible de gaz lacrymogènes lors d'interventions de police. Avez-vous des préconisations spécifiques au sujet des gaz lacrymogènes ?

Mme Claire Hédon. Les gaz lacrymogènes sont utilisés, mais aussi les LBD. On ne dit pas qu'il ne faut pas utiliser ces armes. Il y a des moments où il faut les utiliser : quand c'est nécessaire et proportionné. Les utiliser juste pour empêcher des gens de partir, alors qu'il n'y a pas de mise en danger des forces de l'ordre, n'est pas raisonnable, selon nous. Pourquoi ? Parce qu'il y a des risques pour les personnes. C'est uniquement pour ça.

Je suis frappée – et on a déjà rendu plusieurs décisions à ce sujet – de l'usage qui peut être fait des gaz lacrymogènes par les forces de sécurité. C'est quand même une arme intermédiaire et elle est parfois utilisée de façon beaucoup trop proche du visage, parfois à dix centimètres. Je parle ici de ce qui se passe à Calais mais aussi des manifestations. Il y a une vraie question sur l'emploi des gaz lacrymogènes.

Les armes doivent être utilisées quand elles sont nécessaires et de manière proportionnée. C'est le cas quand les forces de l'ordre se font attaquer et on ne doute pas que ces situations existent. En revanche, elles n'ont pas à l'être pour empêcher les gens de partir, parce qu'il y a un risque.

Mme Céline Roux. Ça ne nous paraît pas conforme aux dispositions du code de la sécurité intérieure qui autorisent l'usage des armes. Cet usage n'est pas nécessaire et encore moins proportionné pour empêcher les traversées.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'avais bien précisé que je visais les cas où il s'agissait d'empêcher une embarcation de prendre la mer.

Mme Claire Hédon. Oui. C'est moi qui ai élargi le propos.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. De nouvelles méthodes d'interception ont été introduites en novembre ou décembre 2025, à peu près au moment de la sortie de votre rapport. Elles ont déjà été mises en œuvre six ou sept fois. Du point de vue du code de la sécurité intérieure, pensez-vous qu'elles sont dangereuses et que l'utilisation d'armes devrait être exclue dans ce cadre-là ?

Mme Claire Hédon. Avant de laisser mon adjointe vous répondre, je voudrais évoquer un point important, qui est celui du port et de l'activation des caméras. Ils sont essentiels pour qu'on puisse savoir comment les choses se sont déroulées. Or dans le contrôle de la déontologie des forces de sécurité, tous domaines confondus, nous sommes frappés du nombre de fois où les caméras ne sont pas déclenchées. Je pourrais d'ailleurs plutôt dire des rares fois où elles le sont. C'est très dommage, parce qu'elles protègent les forces de sécurité elles-mêmes. On a encore du mal à le faire comprendre. C'est un point absolument essentiel pour les forces de sécurité.

Mme Céline Roux. S'agissant des nouvelles techniques, vous évoquez les interventions en mer contre les *taxis-boats*, alors que les personnes n'ont pas encore embarqué et, dans certains cas, qu'elles ont déjà embarqué. On n'a pas encore été saisi de ce genre de

situations, qui sont nouvelles. Il est donc difficile d'engager définitivement la parole de l'institution.

Néanmoins, si on tire le fil de la décision rendue en décembre 2025, selon laquelle, sur la plage, l'usage des armes ne doit pas être autorisé, il ne devrait pas l'être non plus en mer. À mon avis, si l'institution devait se prononcer prochainement, elle dirait que l'usage des armes en mer n'est pas possible, encore moins que sur terre. Est-ce qu'on jugerait illégale l'intervention en elle-même ? On ne s'est pas encore prononcé. Il faudrait que la question soit soumise à notre collège. En tout cas, on aurait sans doute une réflexion là-dessus.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je comprends que vous ne puissiez pas nous répondre, mais je poursuis néanmoins. Parmi les six à sept interventions qui ont été menées avec ces nouvelles méthodes, au début, il n'y avait que trois personnes à bord, ce qui pouvait les justifier. Les forces de l'ordre pouvaient considérer en effet qu'elles n'arrêteraient que les passeurs, assimilant un barreur à un passeur. Cette position peut faire débat, mais, du point de vue de leurs responsabilités, le cadre juridique était plutôt respecté. En revanche, lors des dernières interventions, il y avait parfois dix, douze, quatorze ou seize personnes à bord. On a vu des vidéos où il semblait y avoir des mineurs dans l'embarcation. Dans cette situation, peut-on considérer qu'on sort des clous ?

Mme Claire Hédon. Le problème, c'est la prise de risque. Il y a un risque de heurter le bateau, de le faire couler et de mettre encore plus en danger les personnes. Néanmoins, pour avoir échangé récemment avec les forces de sécurité à Calais et avec le préfet, il est vrai que les passeurs s'adaptent régulièrement aux méthodes mises en œuvre et à leur évolution. Au début, ils n'étaient qu'un ou deux dans les *taxis-boats* et maintenant ils récupèrent à plusieurs endroits les groupes d'exilés qui cherchent à traverser.

Notre préoccupation, c'est le risque de faire couler le bateau et qu'il y ait des noyades. Mais cet équilibre entre ne pas mettre en danger les personnes et éviter qu'elles partent, parce que c'est aussi un danger de traverser la Manche, est compliqué à trouver.

On peut d'ailleurs ajouter que pas mal de passages sont tout de même réussis, sinon ils ne continueraient pas à passer par là.

Mme Céline Roux. Le terme « équilibre » que vient d'employer la Défenseure des droits est essentiel, car la question juridique est celle de la proportionnalité.

Si ces nouvelles interventions ont été autorisées par une circulaire, une note ou une instruction, on ne l'a pas encore eue, mais je pense qu'elles soulèvent une question juridique. Il sera intéressant d'étudier les contentieux et de voir ce que disent les juridictions, et peut-être prochainement le Défenseur des droits s'il est saisi.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La commission aura bientôt la circulaire et l'avis juridique sur lequel elle est fondée.

Lors des visites ou des auditions que vous avez pu mener, avez-vous pu vous procurer, même s'il y en a peu, les enregistrements issus des caméras-piétons des policiers ? Permettent-ils d'effectuer des constatations particulières ou mettent-ils surtout en évidence tout ce qu'on manque en n'en ayant pas davantage ?

Mme Claire Hédon. Dès que nous sommes saisis d'une situation liée à des problèmes de déontologie des forces de sécurité, nous demandons les images. C'est notre premier réflexe et nous le faisons très rapidement, parce que la durée de conservation des

images est limitée. Très souvent, l'explication qui nous est donnée est que les caméras n'ont pas été déclenchées parce que c'était en pleine nuit et qu'on n'y voyait pas grand-chose, donc que ça n'aurait servi à rien. On explique que ce n'est pas vrai et qu'on peut quand même voir des choses. Leur déclenchement systématique est indispensable.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous avons abordé tout à l'heure la question des personnes victimes de traite, notamment des femmes, des mineurs non accompagnés ou des enfants. Elle est insuffisamment prise en compte. Le conseil départemental, je ne sais plus si c'était celui du Nord ou du Pas-de-Calais, nous expliquait que malgré le repérage, effectué notamment par l'association Ecpat, l'éloignement du public cible rendait difficile la prise en charge. Une association comme Koutcha, qui est formidable mais a très peu de moyens, ne peut pas se déplacer sur une journée pour prendre en charge ces enfants.

Au-delà de la traite, l'association que nous auditionnions tout à l'heure soulignait que le nombre de femmes, et de femmes seules, avait augmenté ces derniers temps, en particulier l'année dernière. Dans une très forte proportion, elles sont victimes de violences et de violences sexuelles, soit sur la route de l'exil, soit en France. Avez-vous des préconisations à ce sujet ? J'ai le sentiment qu'il est insuffisamment traité, sans doute parce que ces femmes étaient moins nombreuses par le passé.

Mme Claire Hédon. Nous sommes frappés par le fait que ces questions de femmes victimes de violences et de traite des êtres humains – les deux peuvent être mêlées – sont insuffisamment posées. De façon plus générale, la question de la traite des êtres humains sur le territoire français, entre autres en matière de délinquance juvénile et de trafic de drogue, est peu évoquée. Or, à mon avis, elle est beaucoup plus souvent présente que ce qu'on peut imaginer.

Vous avez parlé des femmes victimes de violences sexuelles, mais les jeunes mineurs en sont également souvent victimes. Ça se dit et se sait moins, car il y a encore plus de honte.

Mme Céline Roux. Pour être honnête, la surreprésentation récente des femmes ou des enfants ne nous a pas été signalée lors de nos déplacements et nous ne l'avons pas non plus constatée par nous-mêmes. Nous n'avons donc pas vraiment approfondi ce sujet.

Mme Claire Hédon. Les femmes se cachent encore plus. Je l'ai constaté lors des visites que j'ai pu faire dans les campements.

M. Marc Loisele. L'une des solutions pour offrir la protection la plus adaptée serait d'améliorer les conditions d'hébergement.

Mme Claire Hédon. Parfois, les jeunes mineurs non accompagnés bénéficient d'une mise à l'abri, puis ils partent. Il faut accepter qu'ils puissent revenir. Plusieurs allers-retours sont parfois nécessaires pour réussir à les prendre en charge. Or on considère souvent que s'ils sont partis, ils ne peuvent plus revenir.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. S'agissant des victimes de la traite, j'aurais pensé que le procès dit du Trocadéro aurait des suites, ce qui n'a malheureusement pas été le cas.

Parmi vos préconisations, vous évoquiez la nécessité d'un cadre pour la destruction du matériel nautique. C'est un sujet qui fait l'objet de tensions et de débats. Puisque la volonté

affichée est d'empêcher le départ, il est logique que le matériel soit détruit, mais certaines pratiques donnent lieu à des dérives. Quel cadre souhaiteriez-vous ?

Mme Claire Hédon. Le risque dépend du moment où il est détruit. Il n'y a pas de souci quand c'est au bord de la plage, mais c'est différent quand le bateau est déjà un peu en mer. Une énorme partie des gens ne savent pas nager et, très souvent, les mineurs n'ont pas de gilet de sauvetage, particulièrement les petits enfants. Or ils peuvent se noyer dans une cinquantaine de centimètres d'eau, même dans vingt centimètres. Pour nous, c'est ce risque le problème.

Mme Céline Roux. Le cadre juridique nous est apparu insuffisant. Il n'y a pas d'instruction, de méthode ou de règles concernant ces destructions de biens. Il nous semble donc nécessaire de les faire préciser.

Mme Claire Hédon. C'est un autre point important. Beaucoup de choses reposent sur les forces de sécurité, mais elles n'ont pas forcément de consignes claires, ce qui les met en difficulté.

Mme Céline Roux. À ce propos, nous avons été frappés par la présence de très nombreux réservistes, avec un énorme *turnover* de personnes qui viennent de toute la France et ne connaissent pas du tout le terrain. Nous avons parfois du mal à trouver notre chemin pour aller dans les campements dans la zone industrielle à Calais. Donc, nous nous sommes renseignés auprès des forces de sécurité. Or celles-ci étaient arrivées le matin même de Toulouse. Elles ne pouvaient pas nous aider. Elles étaient là sans savoir, avec un sentiment diffus de perte de sens et d'inutilité. C'est aussi très compliqué pour les forces de sécurité, d'autant qu'elles sont confrontées à des situations humaines très difficiles.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il y a souvent beaucoup de réservistes aux frontières. C'est également le cas à Menton. On en a rencontré lors de notre déplacement. D'ailleurs, l'argument de leur présence est parfois avancé par les forces de l'ordre comme une explication après des dérives ou des dérapages. Les réservistes doivent être encadrés.

M. Marc de Fleurian (RN). Je suis le député du Calaisis et je vous remercie de votre présence.

Je voudrais d'abord saluer le travail des forces de sécurité qui sont engagées dans la lutte contre l'immigration irrégulière et clandestine. Elles sont capables de faire preuve d'une grande souplesse opérationnelle, de basculer d'une posture d'interception à terre et jusque dans la zone de l'estran – sujet juridique qui nous occupe –, à une posture de sauvetage, quitte à exposer leur propre vie, à se mettre à l'eau et à utiliser leurs propres affaires sèches pour prendre soin des naufragés après l'intervention.

Je salue également l'engagement des réservistes qui sont effectivement très nombreux dans le cadre de cette mission. Toutefois, à ma connaissance, ils tournent de manière récurrente. Certains peuvent intervenir pour la première fois dans la zone, mais ils reviennent ensuite toujours dans le même secteur, soit Oye-Plage, soit Hardelot, soit Marck, etc.

Je voudrais par ailleurs rappeler aux forces de l'ordre qui pourraient suivre cette audition que la caméra les protège, y compris de nuit, parce qu'elle capte le son. Lorsque l'intervention débute, elles sont concentrées sur un tas d'éléments car la situation est difficile, mais il faut qu'elles utilisent cette caméra.

J'ai interrogé plusieurs des personnes auditionnées sur l'accueil de jour. Cette solution est souvent proposée mais je la replace dans le contexte du centre Jules-Ferry. En effet, le campement qui est devenu le bidonville de la jungle s'était constitué autour de cet accueil de jour destiné aux femmes et aux enfants. En cas d'ouverture d'un nouvel accueil de jour – solution à laquelle je suis plutôt réticent –, quelles garanties pouvons-nous avoir que cette situation ne se reproduise pas ? Aucun Calaisien n'a envie de revivre cet épisode.

Mme Claire Hédon. Cette question est importante, car sous prétexte de ne pas vouloir de fixation, afin de ne pas reconstituer ce qui a pu exister, on maltraite les personnes et on porte atteinte à leurs droits fondamentaux. Je comprends bien le problème, mais il conduit à expulser les gens et à les rendre de plus en plus invisibles ; cela se traduit par des atteintes à leurs droits fondamentaux. Or mon seul curseur est le respect des droits fondamentaux des personnes – que ce soient des femmes, des enfants, des hommes – et le respect de leur dignité. Ma fonction, et celle de l'institution du Défenseur des droits, est de veiller au respect des droits fondamentaux des personnes. C'est pour ça qu'elle a été créée.

Nous préconisons des solutions d'accueil de jour, entre autres pour les MNA, et également de nuit, puisqu'il n'y a rien de prévu à partir de 18 heures.

Sous prétexte de ne pas vouloir de fixation, on porte atteinte à la dignité des personnes. La France a accepté de contrôler la frontière de la Grande-Bretagne du côté français. Or on a quelques fondamentaux dans nos principes républicains. Le respect de la dignité des personnes est précisément un fondement de notre démocratie et de notre République.

M. Marc de Fleurian (RN). Vous remplissez votre mission ; je remplis la mienne. C'est de là que naît l'intérêt de cette commission. Je suis dans une posture politique. Il est possible de respecter les droits fondamentaux des personnes migrantes. Le choix leur appartient. Il existe des centres d'accueil et d'examen des situations administratives.

Mme Claire Hédon. C'est plutôt un non-choix. Comme je l'ai dit tout à l'heure, elles ne sont pas informées des possibilités. Quand elles sont orientées vers des CAES, on ne leur dit pas où ils se trouvent. C'est la surprise et ils sont parfois très loin. En outre, beaucoup de personnes sont « dublinées » et savent qu'elles ne peuvent pas déposer une demande d'asile.

En fait, c'est un non-choix. Le fait de partir en Grande-Bretagne peut être un choix à cause de la langue ou de la présence de proches, mais c'est souvent un non-choix. Quand le dépôt de la demande d'asile doit se faire à Lille, y aller est une vraie difficulté. Donc non, ce n'est pas le choix des personnes de se retrouver dans cette situation-là. Elles sont dans une situation de non-choix.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué des caméras thermiques permettant de distinguer les touristes et les personnes exilées. Pouvez-vous nous apporter quelques précisions à ce sujet, parce que c'est extrêmement choquant ?

Mme Claire Hédon. C'est du matériel qui aurait été donné par la Grande-Bretagne. On aimerait bien savoir comment ça fonctionne, comment c'est utilisé. On ne le sait pas. Or vous connaissez les erreurs qui sont possibles avec la reconnaissance faciale par des caméras. Si nous sommes contre, c'est précisément à cause des risques d'erreurs et des risques de discrimination. Mais on n'en sait pas tellement plus.

L'usage qui en est fait est une question à poser aux forces de sécurité. Il me semble tout de même très difficile de distinguer un touriste d'un exilé, sauf à aller vers de la discrimination vis-à-vis de certains touristes, qui seront considérés comme des exilés possibles parce qu'ils sont de couleur. Il faut se dire les choses clairement.

Mme Stella Dupont, présidente. Mme la rapporteure essayera d'obtenir une réponse à ce sujet.

Votre institution suit la situation du littoral depuis fort longtemps. Quelles évolutions avez-vous constatées au cours des dix dernières années ? Quelles sont les grandes tendances dans ce domaine ?

Par ailleurs, vous rédigez de nombreux rapports, vous formulez des recommandations, vous rendez des avis et des décisions. Sont-ils mis en application et de quelle manière, régulière, partielle ou insuffisante ? Quelle est l'écoute de l'État à propos du respect des droits fondamentaux ?

Enfin, lorsque nous nous sommes rendus dans le Calaisis, j'ai visité le centre de rétention administrative (CRA) de Coquelles. Je vous ai alertée par écrit sur l'état d'insalubrité de beaucoup de ces centres, mais celui-ci est particulièrement insalubre, au niveau des douches et à cause d'une infestation de punaises de lit. Le danger est donc évident à la fois pour les personnes retenues et pour le personnel. De quels moyens d'action disposez-vous pour intervenir dans ce type de situations ?

Mme Claire Hédon. Pour ce qui est des tendances, elles sont clairement à une dégradation des conditions d'accueil. Ne pas vouloir d'une fixation à certains endroits dégrade ces conditions d'accueil et rend la vie des personnes encore plus difficile. Dès qu'un point se structure un peu, il y a dispersion et évacuation des campements. Donc les conditions d'accueil se dégradent, les conditions de santé se dégradent. Or comme vous l'avez dit, il y a quand même de plus en plus de femmes et d'enfants. Ça ne va pas du tout en diminuant.

En outre, la prise de risque pour traverser et passer en Grande-Bretagne est, de façon générale, de plus en plus grande. Dans un système qui consiste à empêcher le passage – ce qui ne me pose pas de problème –, la conséquence est une prise de risque croissante. Les personnes sont prêtes à tout. C'est ce que nous observons sur les dix dernières années.

S'agissant de nos recommandations, j'ai du mal à en trouver spontanément qui, à propos de Calais et de sa région, ont pu être suivies. Nous pourrions répondre plus précisément après cette audition. Je sais qu'elles sont utiles.

Nos rapports avec les forces de sécurité, avec les préfets, sont excellents, courtois, constructifs. En fait, on leur est utile, en leur faisant remonter nos observations et les difficultés que nous pouvons rencontrer. Donc, tous les échanges que j'ai avec les forces de sécurité en général et au plus haut niveau avec le ministre de l'intérieur sont constructifs et cordiaux. Mais on est chacun dans notre position.

On sait que la décision qu'on a rendue sur la façon dont sont prises les décisions d'évacuation de campements sera suivie d'effets. En effet, on a juste rappelé la loi et la manière dont elle devait être appliquée. Donc, on n'a pas tellement de doutes sur le fait que ce sera mis en œuvre.

S'agissant des CRA, comme des zones d'attente, on est assez effrayé de ce qu'on y observe et de la violence qui y est générée. Dans ce contexte, l'augmentation du nombre de jours de maintien en CRA me paraît extrêmement dangereuse.

À ce propos, je voudrais vous alerter sur les questions d'éloignement et sur ce qu'on a pu observer dans les zones d'attente. On a été saisi de la situation d'une femme mise sous camisole, c'est-à-dire le casque, les poignets fixés et les jambes fixées pour pouvoir la mettre dans l'avion et l'expulser vers son pays d'origine. C'est effrayant. Ce sont des méthodes utilisées en psychiatrie, normalement contrôlées par le juge des libertés. C'est une dérive qui nous inquiète énormément. On l'a vue en CRA également.

Mme Céline Roux. On a des images de l'utilisation de ce dispositif appelé DPI, dispositif de protection individuelle. Il est utilisé dans les zones d'attente et dans les CRA sans aucun cadre légal, alors qu'en psychiatrie, la contention et l'isolement font l'objet d'un cadre très précis – il y a eu plusieurs censures du Conseil constitutionnel –, avec un contrôle du juge des libertés et de la détention. Là, c'est le même dispositif. On a des images très frappantes qui montrent qu'il est utilisé sans qu'aucune disposition législative le permette.

Mme Claire Hédon. En psychiatrie, ces méthodes, dont certains psychiatres contestent parfois l'utilité, sont utilisées pour protéger les personnes elles-mêmes. C'est dans ce cadre qu'elles sont parfois utilisées. Là, c'est pour expulser quelqu'un. Une fois encore, qu'on veuille expulser des personnes dans leur pays d'origine n'est pas le souci : le problème, c'est le respect de la dignité des personnes. C'est notre seul curseur.

Mme Stella Dupont, présidente. À titre personnel, je n'avais pas connaissance de tels faits et de la contention d'étrangers dont on souhaite qu'ils soient reconduits dans leur pays d'origine. Comment pourrions-nous accéder aux images dont vous disposez ?

Mme Claire Hédon. À partir du moment où vous nous les demandez, nous vous les transmettons. Elles ne sont pas disponibles sur notre site internet, à la différence de nos décisions, mais nous vous les donnerons, bien sûr.

Mme Stella Dupont, présidente. Merci beaucoup.

Mme Claire Hédon. Nous avons rendu deux décisions, que nous vous transmettons aussi. Quand on a vu ces images une fois, on les garde en tête. D'ailleurs, nous avons ces images, parce que le policier a déclenché sa caméra.

Mme Stella Dupont, présidente. Une certaine opacité entoure les zones d'attente. Je me suis rendue dans certaines d'entre elles, mais on est peu nombreux à le faire. Il faudrait rappeler et renforcer le cadre dans lequel elles fonctionnent.

Je vous remercie, madame la Défenseure des droits. Je remercie également votre équipe et je clos cette journée d'auditions.

*

* *

41. Audition, ouverte à la presse, de M. Patrice Vergriete, maire de Dunkerque (12 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous recevons M. Patrice Vergriete, maire de Dunkerque et président de la communauté urbaine de Dunkerque depuis 2014 – à l’exception de la période comprise entre l’été 2023 et l’été 2024, durant laquelle il a exercé les fonctions de ministre délégué chargé du logement, puis des transports.

Après avoir entendu les maires de Calais, de Boulogne-sur-Mer, de Croisilles ou encore de Marck, ainsi que le président de la région Hauts-de-France et les représentants des départements du Nord et du Pas-de-Calais, notre déplacement sur le littoral, il y a quelques semaines, nous a apporté la confirmation suivante : les conséquences de la situation migratoire, initialement concentrées sur le Calaisis, se sont désormais étendues dans des proportions importantes au Dunkerquois. C’est la raison pour laquelle il était essentiel, monsieur le maire, de vous entendre dans le cadre de cette commission d’enquête.

Avant de vous donner la parole, 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 d’enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

(M. Patrice Vergriete prête serment.)

M. Patrice Vergriete, maire de Dunkerque. Je partage votre constat : si, dans un premier temps, le Calaisis a constitué le point central des départs des émigrants vers l’Angleterre, le Dunkerquois est désormais le territoire le plus touché. Nous comptons en permanence entre 800 et 1 500 émigrants, notamment sur le site de Loon-Plage ; à son pic, ce chiffre peut monter jusqu’à 2 500 personnes.

Je tiens à insister sur ces ordres de grandeur car je me souviendrai toujours d’une discussion avec un ancien sous-préfet de Dunkerque. Nous faisions alors l’estimation suivante : jusqu’à 400 ou 500 émigrants, la situation reste gérable et le territoire peut à peu près s’en sortir. En revanche, dès que ce seuil est dépassé, nous n’y arrivons plus totalement et les services publics commencent à être affectés. Puisque nous nous situons désormais en permanence dans une fourchette allant de 800 à 1 500 personnes, vous mesurez à quel point les répercussions sont considérables.

Les impacts sont de deux natures. Il y a d’abord, évidemment, les problématiques liées aux campements, notamment dans les zones de Loon-Plage et de Mardyck. J’y reviendrai sans doute tout à l’heure mais puisque vous vous êtes rendus sur place, vous avez une idée précise de la réalité de ces lieux, qui ne méritent d’ailleurs pas tout à fait le nom de « campements ».

L’autre manifestation de cette présence d’émigrants vers l’Angleterre, ce sont les départs de *small boats* – du côté de Gravelines et de Grand-Fort-Philippe, mais aussi sur la commune de Dunkerque, à Malo-les-Bains, où ils sont très fréquents. Ce qui a le plus changé, c’est l’absence de saisonnalité. Auparavant, nous pouvions identifier des périodes de départ ; ce n’est plus le cas. Les tentatives ont lieu tout au long de l’année et la présence de candidats est constante. Le phénomène s’est donc largement amplifié dans la durée : c’est désormais non seulement une question de nombre mais aussi d’étalement dans le temps. Si vous vous étiez rendus ce matin sur la plage de Malo-les-Bains, vous auriez sans doute été témoins d’un départ. Sauf météo particulièrement défavorable, ces lancements de bateaux sont désormais quotidiens.

Au-delà du fait qu'ils font de nous les spectateurs de drames humains sur lesquels je reviendrai, ces départs provoquent également des confrontations avec les forces de l'ordre, qui engendrent parfois des scènes de guérilla nocturne dans les rues de Dunkerque, de Gravelines ou de Grand-Fort-Philippe, ce qui affecte évidemment la population. Voilà quelles sont, concrètement, les manifestations de la présence de ces émigrants sur le territoire dunkerquois.

Si la Côte d'Opale est touchée par ces départs d'émigrants, c'est en raison de sa géographie. Au fond, elle subit le phénomène migratoire sans que ses représentants aient la moindre prise sur lui ni ne soient associés aux réflexions nationales ou internationales en la matière. Ce qui ressort en premier lieu, c'est donc un profond sentiment d'impuissance. En matière de sécurité, on dit souvent qu'il n'y a rien de pire que l'impuissance, or c'est précisément ce que ressentent les habitants de la Côte d'Opale : ils ont l'impression de ne rien maîtriser et de ne pas avoir voix au chapitre. À cet égard, je vous remercie de m'avoir invité pour m'exprimer au nom de la population de l'agglomération dunkerquoise.

Ensuite, de mon point de vue de maire de Dunkerque, la stratégie globale – dont les accords du Touquet ne sont qu'un élément – constitue un quadruple échec.

Le premier échec a trait à la situation des émigrants eux-mêmes : nous sommes confrontés à des morts, à des conditions de vie indignes et à des réseaux de traite d'êtres humains qui renforcent les mafias. Ne m'appuyant ici que sur des témoignages oraux qui m'ont été rapportés, je ne peux apporter de preuves formelles, mais vous l'avez vu lorsque vous vous êtes rendus dans ces campements : ce qui s'y passe est indigne de notre République et inacceptable sur le sol français. C'est un premier constat d'échec : la stratégie actuelle ne protège pas ces hommes et ces femmes qui cherchent à émigrer vers le Royaume-Uni.

Le deuxième échec concerne les populations locales, qui sont pénalisées. À Loon-Plage, par exemple, les habitants font face à un paysage désolant. Des espaces qui étaient encore récemment végétalisés ont été complètement rasés ; les bois de proximité qui s'y trouvaient s'apparentent désormais plutôt à des dépotoirs. S'y ajoutent, régulièrement, des tirs d'armes à feu. Imaginez-vous ce que représente le fait d'entendre, depuis chez soi, des tirs de kalachnikov ? Certes, ils ne vous sont pas destinés, mais on ne peut vivre ainsi en France en 2026. Nos services publics se retrouvent par ailleurs saturés. Les migrants se déplacent des campements vers les points de départ des *small boats* par groupes entiers. Lorsqu'ils montent dans un bus, ils le remplissent instantanément ; à l'arrêt suivant, il n'y a plus de place pour les autres usagers. Cet afflux massif, concentré sur certains horaires, m'a d'ailleurs contraint à mettre en place des transports supplémentaires pour assurer le trajet des écoliers et des étudiants. La stratégie employée a donc échoué à protéger les populations et à leur garantir une vie normale. J'y reviendrai en évoquant l'attitude des maires, mais il est terrible, pour les habitants, d'être ainsi les spectateurs quotidiens de drames humains sur la plage de Dunkerque.

Le troisième échec est financier : il s'agit du coût pour les collectivités et, par extension, pour la population. Si vous le souhaitez, je pourrai transmettre à votre commission les chiffres exacts. Les dépenses en question couvrent les transports publics, la gestion des déchets, l'installation de douches et de toilettes, mais aussi le remboursement des franchises d'assurance aux personnes dont les véhicules ont été dégradés. Pas plus tard que la semaine dernière, à Malo-les-Bains, quatre véhicules ont été incendiés ; c'est la communauté urbaine qui prend en charge ces frais, car nous refusons que les habitants portent la responsabilité financière d'une situation qui les dépasse. Sur les quatre dernières années, Dunkerque a enregistré 2,6 millions d'euros de dépenses pour seulement 1,1 million de recettes, soit un déficit de 1,5 million. Pour la communauté urbaine, les dépenses s'élèvent à 2 millions contre 1,6 million de recettes. Je précise, car c'est essentiel, que cette charge se concentre sur les deux dernières années ; pour la seule année écoulée, le déficit de la communauté urbaine atteint 350 000 euros. Ce montant

correspond aux bus supplémentaires – non remboursés par les Britanniques – ainsi qu’aux nouvelles injonctions du tribunal administratif nous imposant l’installation de blocs sanitaires et de douches complémentaires. Quant à la ville, le non-remboursement des opérateurs de vidéoprotection, depuis deux ans, représente une perte de 700 000 euros. Au total, pour l’année dernière, le coût net assumé s’élève à 1 million d’euros. Ce chiffre n’inclut pas le temps de travail des agents, notamment celui du directeur général des services de la communauté urbaine, qui consacre 10 à 15 % de son activité à ce seul dossier. En intégrant ces éléments, nous dépassons largement le million d’euros de reste à charge. Bien entendu, nous nous tournons vers l’État pour obtenir des remboursements que nous attendons toujours.

Cependant, ce coût n’est pas le plus grave pour nos collectivités. Le plus grave, c’est la mobilisation de la police nationale de Dunkerque sur la seule question migratoire. Selon nos estimations, les deux tiers des effectifs du commissariat de Dunkerque, en équivalents temps plein (ETP), sont actuellement affectés à la prévention des départs d’émigrants. Ce sont autant de policiers nationaux en moins dans les rues pour lutter contre le narcotrafic, la délinquance de proximité ou l’errance agressive en centre-ville. C’est la raison pour laquelle les maires de l’agglomération dunkerquoise exigent, depuis très longtemps, la création d’une brigade dédiée, spécialement affectée aux problématiques migratoires. Il n’est pas normal que les effectifs du commissariat soient détournés de leur mission première : le traitement de la délinquance ordinaire. Cette situation explique d’ailleurs pourquoi la police municipale de Dunkerque est l’une des plus importantes de la région : nous sommes contraints de compenser. Ce temps substantiel représente donc un coût supplémentaire qui doit également être intégré au total, car il n’est absolument pas compensé par les Britanniques. Je tiens à votre disposition les chiffres précis qui le démontrent.

Enfin – c’est le quatrième échec –, la stratégie actuelle n’a pas de sens. On demande à des policiers d’empêcher des personnes en situation irrégulière de quitter le territoire français. Certains me confient leur mal-être : on leur répète qu’ils agissent ainsi pour protéger des vies humaines, alors que les émigrants dont ils ont entravé le départ recommenceront dès le lendemain et finiront, tôt ou tard, en mer. Soutenir que l’on protège ces personnes est donc un mensonge, et les policiers le savent très bien. Il y a là un vrai problème de sens, d’autant plus que 71 % des personnes qui traversent la Manche ou la mer du Nord obtiennent l’asile au Royaume-Uni. Ce chiffre rend la situation totalement incompréhensible. Si 71 % de ces personnes sont éligibles à l’asile, elles devraient pouvoir franchir la frontière par le train, plutôt que de risquer leur vie sur des embarcations de fortune, de mobiliser les forces de l’ordre et de peser sur les finances de nos collectivités.

Je voudrais conclure en présentant les solutions qui m’apparaissent absolument indispensables. Je les défends depuis 2015, époque à laquelle j’avais signé une première tribune dans la presse locale pour donner l’alerte.

Il me semble d’abord urgent de distinguer asile et immigration, deux questions bien distinctes qui sont confondues dans le débat actuel. En ce qui concerne l’asile, je propose depuis 2015 – époque où le Royaume-Uni était encore membre de l’Union européenne – l’instauration d’un droit d’asile européen. Cela impliquerait une instruction commune à l’échelle du continent, assortie d’une liberté de mouvement pour ceux qui l’obtiennent. Une telle mesure réglerait 71 % du problème. Si l’instruction des demandes d’asile au Royaume-Uni se faisait depuis le continent, ces personnes traverseraient la Manche par le train, de manière tout à fait légale. Quant aux 29 % restants, il s’agit d’immigration illégale et c’est une responsabilité qui incombe au Royaume-Uni. Certes, le débat sur la gestion de l’immigration irrégulière et des reconduites à la frontière existe aussi en France, et je ne vais

pas le refaire ici ; mais en l'espèce, le cas qui nous occupe relève des Britanniques et non des Français.

Les propositions que je défends sont avant tout politiques. Pour être clair, je ne crois plus à la théorie de l'appel d'air, que l'on nous sert depuis vingt ans sur le territoire dunkerquois. Il est désormais urgent d'adopter une véritable stratégie politique à l'égard de ces personnes, et celle-ci dépasse la simple question des accords du Touquet. La seule stratégie viable, selon moi, repose sur l'instruction des demandes d'asile au Royaume-Uni depuis le continent européen. Je suis convaincu que l'essentiel du problème serait ainsi résolu. J'ai bien conscience que le climat politique outre-Manche n'y est pas favorable et que l'on cherche, là-bas aussi, à amalgamer asile et immigration. Néanmoins, en ma qualité de maire de Dunkerque, ma demande est celle-ci : nous devons permettre cette instruction depuis le continent et tendre, à terme, vers un droit d'asile européen garantissant la liberté de mouvement à ceux qui l'obtiennent.

M. le président Sébastien Huyghe. Je rebondis sur vos propositions. Pourquoi préconiser une instruction sur le continent ? Si les 71 % ayant obtenu l'asile rejoignent le Royaume-Uni en toute sécurité, je ne mesure pas bien ce qu'il adviendra des 29 % restants. Vous affirmez qu'ils relèvent de la responsabilité des Britanniques, mais s'ils sont déboutés alors qu'ils se trouvent encore sur le continent – et donc, en grande partie, en France –, le Royaume-Uni leur refusera l'accès. Je crains que ces personnes ne se retrouvent à nouveau dans des campements, sous le joug des passeurs, dans l'attente d'un passage clandestin : le problème resterait alors entier. Ne serait-il pas plus logique que ces personnes rejoignent le sol britannique par leurs propres moyens, par train ou par ferry, afin que les Britanniques assument pleinement leur responsabilité en décidant qui ils gardent et en procédant eux-mêmes à l'éloignement de ceux qu'ils ne souhaitent pas accueillir ?

M. Patrice Vergriete. Je serais déjà très heureux que nous réglions 71 % du problème. Si ma première proposition, qui consiste à instruire les demandes de droit d'asile au Royaume-Uni depuis le continent, était mise en œuvre, il ne resterait que 29 % de la population actuelle et nous retomberions sur les chiffres que j'évoquais tout à l'heure : une concentration inférieure à 500 personnes. À ce niveau, nous sortirions de l'effet de masse et la situation deviendrait gérable localement. Je le redis : si nous parvenons à régler les trois quarts du problème, je signe tout de suite, même si la question des 29 % restants – qui relèverait alors de l'immigration illégale puisqu'il ne s'agirait plus de bénéficiaires potentiels du droit d'asile – ne se résout pas facilement.

S'agissant de ces 71 %, j'ajoute que l'instruction ne doit pas nécessairement se faire depuis la France. Dans mon esprit, dès qu'une personne arrive en Grèce, en Italie ou en Espagne, elle devrait pouvoir d'emblée solliciter l'asile au Royaume-Uni. Pourquoi attendre d'être sur la Côte d'Opale pour entamer ces démarches ? Si cette possibilité était effective dès l'entrée sur le continent européen, le passage par la France ne serait même plus nécessaire. Cela suppose un accord entre les pays européens. Certes, le Royaume-Uni a quitté l'Union européenne – j'avais fait cette proposition avant le Brexit –, mais le droit d'asile repose sur des conventions internationales que nous avons tous signées. Nos critères d'éligibilité sont très proches ; ce n'est au fond qu'une question d'interprétation de ces textes et de critères d'instruction. Rien n'empêche techniquement le Royaume-Uni, la France, l'Italie, l'Espagne, la Grèce, l'Allemagne ou la Suède de s'accorder sur des procédures communes. Ce serait un pas considérable vers un véritable accord international. Pour tout vous dire, un tel dénouement, s'agissant des 71 % de demandeurs légitimes, est un scénario dont je rêve.

Quant aux 29 % restants, il s'agit d'une immigration irrégulière qui relève de la responsabilité du Royaume-Uni. Dès lors que cette immigration se concentre sur la Côte d'Opale et concerne des personnes qui cherchent à rejoindre illégalement leur territoire, il

incombe aux Britanniques de définir les conditions de reconduite vers les pays d'origine. Ils ne peuvent s'exonérer de la responsabilité d'une immigration clandestine dont ils sont la destination finale. N'étant pas ministre de l'intérieur, je ne prétends pas fixer les modalités techniques de ces procédures – vous débattiez fréquemment, ici à l'Assemblée nationale, des outils de lutte contre l'immigration illégale. Mais j'insiste : si nous réglons 71 % du problème, même sans résoudre immédiatement les 29 % restants, je serai satisfait. Cela tarirait le financement des mafias, mettrait fin à l'indignité vécue par ceux qui sont éligibles à l'asile et permettrait enfin aux populations de la Côte d'Opale de vivre décemment. Pour un tel résultat, je signe sans hésitation.

M. le président Sébastien Huyghe. Je souhaite approfondir ce point car le but est de parvenir à des propositions pertinentes. Ce taux de 71 % de demandeurs obtenant l'asile concerne des personnes qui ont déjà réussi à atteindre le sol britannique. Pensez-vous que ce chiffre resterait identique si l'instruction se faisait en amont, avant l'arrivée au Royaume-Uni ? On peut se demander si les Britanniques ne sont pas, d'une certaine manière, contraints de régulariser ces personnes une fois qu'elles se trouvent sur leur territoire. Leur réglementation intérieure – l'inexistence d'une carte nationale d'identité ou le manque de contrôles sur l'emploi de travailleurs en situation irrégulière – crée une situation de fait accompli, conduisant à accepter qu'une majorité de migrants illégaux, déjà présents sur leur sol, y demeurent. Si l'examen des dossiers avait lieu ailleurs, n'aboutirait-on pas à un chiffre bien inférieur ?

Ensuite, j'ai bien compris que vous ne croyez pas au phénomène de l'appel d'air. Cependant, admettons que ce taux de 71 % d'acceptation soit maintenu si l'instruction a lieu sur le continent. Une telle proportion de personnes autorisées à entrer légalement au Royaume-Uni n'enverrait-elle pas un signal officiel aux candidats à l'émigration ? Si les chances de succès sont si élevées, cela pourrait inciter un nombre bien plus important de personnes à se mettre en route vers le Royaume-Uni. Par conséquent, même si le ratio de 29 % demeurait identique, le nombre de déboutés augmenterait mécaniquement en valeur absolue. Nous risquerions alors de nous retrouver, sur la Côte d'Opale, dans une situation dont l'ampleur serait finalement assez proche de celle que nous déplorons.

M. Patrice Vergriete. Sincèrement, je n'y crois pas. L'instruction des demandes d'asile sur le continent réglerait une grande partie du problème.

Prenons du recul. Les pays européens sont à peu près tous concernés par les mêmes problématiques démographiques. Ils ont signé les mêmes conventions sur les réfugiés et partagent, au fond, les mêmes valeurs. Pourquoi leur est-il si difficile de s'accorder sur les critères d'un asile commun, qui se substituerait aux asiles français, britannique – car j'inclus ici le Royaume-Uni – ou allemand ? Ceux qui obtiendraient un tel asile seraient libres de leurs mouvements en Europe.

Même si le contexte politique ne facilite pas les choses et si nous sommes plombés par des idéologies d'un autre temps, je crois que nous pouvons nous accorder sur nos valeurs communes. À vrai dire, puisqu'il s'agit de valeurs, cet accord aurait dû être trouvé dès le début de la construction de l'Europe, avant la création du marché unique.

Les critères seraient clairs et identiques au Royaume-Uni, en France, en Italie et en Allemagne. Ceux qui ne les satisferaient pas relèveraient de l'immigration illégale en Europe. Politiquement, l'Europe y gagnerait beaucoup, beaucoup plus en tout cas qu'en jouant la division. De fait, les émigrants qui arrivent à Dunkerque pour partir au Royaume-Uni sont déjà passés par plein d'endroits. J'ai discuté avec des mineurs non accompagnés qui avaient même été réduits en esclavage. On trouve toutes les histoires possibles et imaginables.

Outre qu'une telle solution serait efficace et clarifierait la situation sur la Côte d'Opale, elle renvoie au sens même du projet européen. C'est ça, le projet européen !

M. le président Sébastien Huyghe. Je ne partage pas tous vos propos, mais nous n'allons pas en débattre ici. Un tiers de ceux qui entrent de manière illégale dans l'Union européenne ne le font que pour transiter vers le Royaume-Uni.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Alors que nous approchons de la fin des auditions de la commission d'enquête, il est intéressant d'échanger sur des propositions.

Je comprends entre les lignes que vos relations avec l'État ne sont pas au beau fixe. Disposez-vous d'espaces pour lui transmettre vos constats, vos revendications ? Comment sont traitées les demandes que vous formulez en tant que maire ?

M. Patrice Vergriete. En réalité, mes relations avec l'État sont très bonnes. Nous vivons la même situation que les représentants de l'État au niveau local et nous partageons les mêmes constats – parfois même les mêmes idées.

Les policiers me font parfois part de leur mal-être. Ils ont l'impression de mener un travail de Shadok. Pourquoi empêcher les émigrants de prendre la mer, quand on sait qu'ils tenteront de nouveau de le faire le lendemain ? Normalement, le travail de policier a du sens : protéger les populations. Or, dans ces missions, les policiers n'ont pas l'impression de protéger les émigrants.

Les rapports avec le préfet et le sous-préfet sont très bons. Nous essayons de nous entraider au mieux, et nous avons pris des engagements mutuels. Quand il faut engager des dépenses pour améliorer les conditions de vie des émigrants, c'est la communauté urbaine qui avance les fonds. Quand je demande qu'une brigade dédiée aux émigrants soit créée afin de garantir des pratiques professionnelles adaptées et de réorienter les policiers nationaux de Dunkerque vers le traitement de la délinquance ordinaire, les préfets relaient ma demande auprès du ministère de l'intérieur, et l'appuient à fond parce qu'ils y croient. Nous essayons de résoudre ensemble le problème.

Préfet ou maire, nous subissons la même situation et nous essayons de la gérer au mieux, chacun avec ses moyens, en se montrant compréhensif. Mon point de vue sur les préfets n'est donc pas du tout critique et, selon moi, le préfet est plutôt quelqu'un qui aide le territoire.

Ce que je remets en cause, ce ne sont donc pas les représentants de l'État, mais la stratégie que l'État leur demande d'appliquer, qui n'a selon moi pas de sens et constitue un quadruple échec.

Nous autres, maires de la Côte d'Opale, n'avons pas été associés à l'élaboration de l'accord « *one-in, one-out* ». Quand nous l'avons découvert, nous étions effarés. Nous savions tous, sans exception, que cette politique échouerait et les représentants de l'État étaient d'accord avec nous.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le ministère de l'intérieur est largement aux manettes pour la renégociation des fonds Sandhurst pour 2026-2029. Vous a-t-il consulté pour connaître vos besoins, qu'ils soient récurrents ou nouveaux ?

M. Patrice Vergriete. Oui. Nous ne nous privons pas de communiquer nos coûts. Certains sont couverts, d'autres non. Par exemple, les opérateurs vidéo ne sont plus financés au titre des fonds Sandhurst depuis deux ans. De même, ces fonds ne couvrent pas le coût des

services supplémentaires de bus nécessaires pour transporter les émigrants, ou la prise en charge des franchises d'assurance, quand une voiture ou un bus sont incendiés – et il est probable que la prochaine génération de financements ne couvrira pas non plus ces coûts.

Pour autant, nous ne cesserons pas de financer ces actions, car je ne souhaite pas que les Dunkerquois soient pénalisés par une situation qui dépasse leur territoire. Il est normal, dans ces cas, que la collectivité intervienne. Toutefois, je trouve injuste que les coûts liés aux dégradations de véhicules, notamment, soient assumés par le contribuable dunkerquois et non le contribuable français. Nous demandons à l'État ; pour l'instant, nous attendons.

C'est surtout au cours des deux dernières années que la différence entre les recettes et les dépenses s'est accrue – l'an dernier, il nous a même manqué 1 million d'euros. Rappelons que, en dépenses par habitant, l'agglomération de Dunkerque est celle qui a été le plus ponctionnée par l'État dans la loi de finances pour 2026. La communauté urbaine de Dunkerque a perdu 14 millions, et la ville 4 millions.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Une part très importante des moyens déployés par l'État pour ces questions et l'intégralité des fonds Sandhurst sont consacrées à l'achat de matériel pour les forces de l'ordre – ce que j'appelle, pour ma part, l'approche sécuritaire. Quelles actions mènent les collectivités en soutien aux personnes exilées ?

M. Patrice Vergriete. Quand l'afflux d'émigrants coïncide avec les heures de pointe dans les transports publics, nous ouvrons des services de bus supplémentaires. Mais c'est d'abord pour permettre aux enfants d'aller à l'école. De même, la prise en charge des franchises en cas de dégradation de véhicule est destinée à la population locale.

Nous consacrons également des sommes importantes pour mettre des bennes à disposition, organiser les ramassages de déchets, nettoyer le camp. Ces services bénéficient à la fois aux émigrants et à la population du territoire, en améliorant le cadre de vie.

La collectivité a pris à sa charge l'installation de citernes d'eau, de toilettes et de douches destinées spécifiquement aux émigrants. Nous avons toujours satisfait les demandes d'installation de citernes formulées par les associations, même si l'État nous demandait de ne pas forcément le faire. Nous avons également ouvert aux émigrants un accès aux douches et aux toilettes de certains gymnases.

Le tribunal administratif nous a toutefois demandé de mettre à disposition davantage de douches. Or il est complexe de créer des arrivées d'eau sur les terrains occupés par les émigrants. En tout, nous estimons que les injonctions du tribunal administratif conduiront à 3,5 millions de dépenses par an – soit un montant assez important. Ces dépenses sont intégralement destinées aux émigrants ; nous avons commencé à les engager.

Au titre des dépenses sécuritaires, mentionnons le centre de supervision urbaine (CSU), qui est géré par la ville de Dunkerque. Les opérateurs vidéo alertent l'État s'ils constatent un départ de *small boats* sur les caméras – évidemment, la plage et la digue sont particulièrement surveillées. Mais en fin de compte, la dimension sécuritaire occupe une part relativement faible des dépenses des collectivités ; l'essentiel de nos dépenses est plutôt destiné à la population dunkerquoise ou orienté vers l'amélioration des conditions de vie des émigrants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le président du directoire du port de Dunkerque nous a confirmé que l'État avait demandé le déboisement de 212 hectares de terrains gérés par

Dunkerque-Port sur lesquels vivent actuellement les personnes exilées. Quel regard portez-vous sur cette demande ? La commune a-t-elle reçu des demandes similaires ?

Vous êtes par ailleurs président du conseil de surveillance du centre hospitalier de Dunkerque. Avez-vous déjà été alerté de cas de prise en charge insuffisante ou de refus de prise en charge d'une personne migrante ? Avez-vous des propositions à formuler à l'ARS ou à la direction de l'hôpital ?

M. Patrice Vergriete. Le déboisement est un drame pour le territoire dunkerquois. Avant, Loon-Plage, c'était très joli, avec de la végétation ; les habitants ne voyaient même pas les activités industrielles du port. Le déboisement leur donne le sentiment que leur cadre de vie se dégrade.

Les représentants de l'État sur le terrain, notamment le préfet et le sous-préfet, essaient de faire de leur mieux. Je peux comprendre que la stratégie actuelle les conduise à demander ces déboisements pour protéger les policiers qui évacueront les campements, même si la mesure a des effets dramatiques pour les habitants de Loon-Plage. Ce que je comprends moins, c'est la stratégie elle-même, qui ne me paraît pas bonne.

Enfin, on ne m'a pas fait remonter de cas de refus de prise en charge ou de mauvaise prise en charge dans le centre hospitalier. La population dunkerquoise ne jette pas du tout un regard hostile sur les émigrants. Tout à l'heure, en rentrant chez moi, à Malo, je verrai sans doute passer un groupe d'émigrants en route vers la plage. Je n'ai jamais entendu de propos hostile de Dunkerquois à leur égard dans les bus, dans le centre hospitalier, ou dans la rue. Je n'ai jamais vu ni entendu parler d'agression d'émigrant.

Quand on voit des gosses, des bébés, dans les groupes d'émigrants, et qu'on sait que le soir même, ils monteront dans des bateaux de fortune et mettront leur vie en danger, ce qu'on ressent est terrible. Les Dunkerquois sont les spectateurs impuissants d'un drame de portée internationale. C'est d'abord comme cela que la population vit la situation.

La population ressent également de la lassitude. Elle en a ras-le-bol d'une situation qui dure depuis trop longtemps, marre des tirs de kalashnikov, marre des scènes de guérilla urbaine et d'être réveillée à deux ou trois heures du matin par des tirs de grenade lacrymogène. Pensons aux habitants de Loon-Plage qui entendent des tirs toutes les nuits et qui voient leur cadre de vie se dégrader, parce que tout un bois est rasé.

Plutôt que d'hostilité, je parlerais donc d'un ras-le-bol, qui est souvent tourné vers les autorités davantage que vers les émigrants eux-mêmes. C'est la stratégie qui n'est pas acceptée ; moi-même, je vous ai dit combien je la rejetais.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez évoqué des dégradations de véhicules. Les représentants des forces de l'ordre sur place m'ont indiqué qu'il n'y avait pas de surplus de délinquance lié à la présence des candidats à l'émigration vers le Royaume-Uni, que ces gens ne sont là que pour tenter la traversée et ne s'attaquent ni aux biens ni aux personnes. Le confirmez-vous ?

D'où viennent les dégradations de véhicules que vous évoquez ? La délinquance semble plutôt être le fait des passeurs. Je pense aux tirs de kalashnikov et aux jambisations, qui leur servent à dissuader les migrants de leur désobéir – un coup de couteau dans l'artère fémorale a ainsi coûté la vie à un migrant il y a quinze jours.

Un collectif des maires s'est formé. Le maire de Boulogne-sur-Mer m'a toutefois indiqué qu'il n'existe aucune organisation commune à Dunkerque, Calais et Boulogne-sur-Mer. Ne serait-il pas utile que les présidents de ces trois agglomérations puissent agir de manière concertée, puisque leurs territoires sont confrontés à des problèmes similaires ?

M. Patrice Vergriete. Je partage le constat des forces de l'ordre : la présence des émigrants n'aggrave pas la délinquance. Les émigrants sont comme nous tous. À vrai dire, même si certains ont déjà commis des actes de délinquance, ils sont plutôt moins délinquants que les Français ; ils se préoccupent surtout de partir vers le Royaume-Uni. Ce ne sont ni des anges, ni des démons.

Je ne fais pas partie du collectif des maires que vous évoquez, car je n'ai pas forcément le même regard que ses membres sur les manières d'améliorer les choses – je pense que vous l'avez senti en nous auditionnant. Par exemple, le collectif des maires ne propose pas de créer un droit d'asile européen. Au fond, tant mieux si nos approches diffèrent, car c'est cela la démocratie : des divergences sur des problèmes politiques.

Ma conviction personnelle reste qu'avant la problématique répressive, il y a la politique et que nous ne résoudrons ce problème que par un accord politique, mais je n'ai pas le sentiment que le collectif des maires soit tout à fait sur cette ligne.

Sans doute que nous ne nous sommes pas encore suffisamment mis d'accord sur les diagnostics. La situation a pris une ampleur particulièrement importante dans le Dunkerquois, mais tout le monde ne le reconnaît pas forcément.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Je comprends la contradiction dans laquelle se trouvent les élus locaux, entre le devoir d'aider ces personnes – qui en ont besoin – et la contrainte budgétaire. Comme vous nous l'avez d'ailleurs dit, l'écart entre les moyens qu'il vous faudrait et les moyens dont vous disposez se creuse, et je n'en suis pas surprise.

Mobilisez-vous le centre communal d'action sociale (CCAS) pour établir des diagnostics sociaux, un prérequis avant toute destruction de – je préfère appeler les choses par leur nom – bidonville ? De même, qu'en est-il de la scolarisation des enfants ? Vous pourriez me répondre que la question est vaine, puisque ces personnes ne font que passer. Mais il arrive qu'elles restent plus longtemps que prévu, pour telle ou telle raison. Comment se passe le dialogue avec les services de l'État au sujet de ces obligations préalables au démantèlement ? Est-il envisageable que vous ne soyez pas contraint de vous substituer à eux, notamment pour les diagnostics sociaux ?

M. Patrice Vergriete. Durant mon premier mandat de maire, entre 2014 et 2020, nous avons mis le paquet sur le contact avec les personnes émigrant vers l'Angleterre – nous avons mobilisé l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) ainsi que des interprètes et j'étais moi-même allé sur place – afin de leur présenter leurs droits et la possibilité qu'elles avaient de demander l'asile en France car elles répondaient aux critères requis, en les assurant que nous pourrions, avec le concours d'associations, les accompagner dans cette démarche, mais aussi les aider à apprendre le français et à scolariser leurs enfants. Ce fut un échec total. En dix ans, nous n'avons convaincu qu'une seule famille, qui s'est installée à Tétéghem. Nous n'y arrivons pas car tout ce qui compte pour ces gens, c'est « UK, UK, UK » ! Est-ce parce que les passeurs les menacent s'ils ne vont pas jusqu'au bout ? Parce qu'ils connaissent déjà l'anglais ? Parce qu'ils sont attendus par des proches en Angleterre ? Parce que la carte d'identité n'y existe pas ? Je n'en sais rien, mais au bout du compte, nous

avons totalement échoué à les convaincre de s'installer plus durablement. Tous ou presque ne nous ont fait qu'une seule et même réponse : UK.

Malgré nos efforts et les moyens importants que nous y avons consacrés pour inverser la logique, nous avons donc fini par prendre le parti de considérer que ces personnes étaient de passage. Pourtant, nous savons faire. Nous savons accueillir les réfugiés. À Dunkerque, en particulier, le tissu associatif permet de les intégrer. Mais rien n'y fait : elles ne le veulent pas.

Quant aux conditions de vie des émigrants, nous essayons de limiter la casse. Nous ouvrons des points d'eau, des toilettes, l'accès aux douches. Nous accompagnons les associations, qui font un travail difficile – et sont parfois pointées du doigt. Mais les maires ont aussi le devoir de protéger leurs populations, par lesquelles ils sont élus, et de réduire autant que possible l'impact d'un phénomène qui nous dépasse – comme je le fais avec les franchises en cas de destruction d'un véhicule, par exemple.

M. Jean-Pierre Bataille (LIOT). Interrogez-vous les pouvoirs publics sur les dépenses non prises en charge dans les autres communes ? Savez-vous, par exemple, si les dépenses liées aux opérateurs vidéo sont remboursées dans le Boulonnais et le Calaisais mais pas chez vous, ou si tout le monde subit les mêmes reculs ?

L'accord « un pour un » ne peut-il pas s'expliquer en partie par la volonté des Britanniques de ramener de 71 % à 50 % le taux de personnes dont la demande d'asile est acceptée ?

Êtes-vous, comme le président de la région, résolument favorable à ce qu'il soit mis un terme aux accords du Touquet et de Sandhurst, comme chaque État a la possibilité de le faire unilatéralement et moyennant un délai d'extinction de deux ans ?

Enfin, les pouvoirs publics vous alertent-ils déjà sur l'éventualité d'une propagation des hantavirus, et quel impact pensez-vous qu'une nouvelle crise sanitaire, si elle se produisait, aurait sur les pauvres migrants qui se trouvent sur notre sol ?

M. Patrice Vergriete. Le covid n'a pas changé la situation des émigrants : ils ont continué de passer par les campements. Un nouveau virus ne les arrêterait pas davantage. Les mises à l'abri ne fonctionnent pas : les émigrants ne veulent tout simplement pas rester.

Il existe un collectif de maires centré autour de Calais. À Dunkerque, l'équivalent est la conférence des maires de l'agglomération, qui se réunit toutes les deux ou trois semaines, et la question y est évidemment abordée. Nous travaillons main dans la main : en cas de problème, le maire de Loon-Plage, par exemple, appelle immédiatement le directeur général des services de la communauté urbaine – ou l'inverse.

Je n'ai pas vérifié si certaines dépenses étaient mieux prises en charge dans le Pas-de-Calais que dans le Nord. On s'interroge parfois sur la répartition des forces de l'ordre, car les passeurs adaptent leur stratégie en conséquence. Si les forces de l'ordre sont très concentrées autour de Calais – comme c'est plutôt le cas en ce moment –, l'activité des passeurs se déplace à Dunkerque voire en Belgique, et inversement, selon une logique de vases communicants. Les solutions que je propose n'ont pas pour but de déplacer le problème ailleurs, mais de le résoudre dans son ensemble.

J'ai été d'emblée sidéré par le texte de l'accord « un pour un », car il ne peut pas marcher. Les flux ne cesseront pas parce que les émigrants sont attendus en Angleterre par une famille ou un travail. Je n'ai jamais cru au principe *one-in, one-out*.

Quant aux accords du Touquet et à leur éventuelle rupture, ils ne sont au fond que l'un des éléments de la stratégie. Placer la frontière britannique en France plutôt qu'en Angleterre n'est que le symptôme d'une mauvaise stratégie, d'une mauvaise approche politique du problème. Je ne suis pas opposé aux accords du Touquet en tant que tels, mais à la stratégie bilatérale de gestion de la question migratoire. Il faut la revoir dans son ensemble et envisager un droit d'asile européen. Cela passera par la conclusion d'un autre accord – ce qui supposerait *de facto* de mettre fin aux accords du Touquet, qui reposent sur l'illusion selon laquelle on pourrait empêcher des gens de franchir la Manche. À chaque nouvelle mesure répressive, ils trouveront comment la contourner : aujourd'hui ce sont des bateaux, demain peut-être des ULM.

Mme Stella Dupont (NI). Depuis 2019, je constate sur le terrain des différences notables de prise en charge par l'État entre le Calais et le Dunkerquois, que je ne comprends pas car la République est une. Comment l'expliquez-vous ? Pourquoi la situation n'est-elle pas plus équilibrée, en dépit d'une décision de justice ? Tout le monde essaie de faire de son mieux : les agents de l'État que je rencontre sont engagés et font tout leur possible dans le cadre qui leur est imposé. Pourtant, le dénuement et l'indignité dans lesquels vivent les exilés candidats au passage sont inacceptables.

Au campement de Mardyck, j'ai rencontré récemment des exilés – et parmi eux, plus de femmes et d'enfants que dans le passé – et des bénévoles – souvent M. et Mme Tout-le-monde qui viennent beurrer des tartines, donner un petit-déjeuner et faire preuve d'une générosité qu'il faut saluer. Mais le campement est très sale, les poubelles sont partout. Je crois comprendre qu'il est fréquent que les agents chargés du ramassage des déchets voire des transports exercent leur droit de retrait. Qu'en est-il ?

Les lieux de mise à l'abri sont éloignés du littoral, ce qui explique que les exilés n'y aillent pas. Je comprends, bien sûr, que l'État ne les situe pas plus près des lieux d'embarquement, au risque de les encourager, mais c'est le serpent qui se mord la queue : en fin de compte, les gens se retrouvent au milieu de nulle part dans des conditions extrêmes.

Certaines actions portent leurs fruits : à Calais, par exemple, dans le cadre du plan Grand Froid, l'État a mis à disposition un bâtiment certes spartiate mais sécurisé par des forces de l'ordre et piloté par des agents publics. Ne serait-il pas pertinent de renouveler l'expérience ailleurs, pour en mesurer tous les avantages et les inconvénients ? Ce n'est certes pas simple, mais ce serait un moyen d'extraire une partie des exilés de l'emprise des passeurs – même si, comme vous, je m'interroge sur la stratégie globale.

De nouveaux appels à projets sont prévus dans le cadre des fonds Sandhurst. Comment vous organisez-vous pour y répondre et que pensez-vous de la brièveté des délais ?

Enfin, de quelle source tenez-vous que 71 % des exilés qui traversent la Manche obtiennent l'asile au Royaume-Uni ? On entend sur ce point toutes sortes de chiffres.

M. Patrice Vergriete. Je tiens ce chiffre de *La Voix du Nord*, qui l'a publié en une ; il n'est pas impossible qu'il nous ait été fourni par les Britanniques eux-mêmes, du moins ne l'ont-ils jamais démenti.

Il est vrai que l'intervention de l'État n'est pas la même dans le Pas-de-Calais et dans le Nord, et j'ai déjà prôné un meilleur équilibre auprès du préfet de région, qui essaie de faire au mieux avec les moyens qu'il a. Mais je ne veux pas opposer publiquement Calais à Dunkerque. L'épisode de la jungle à Calais – où ont cohabité jusqu'à 6 000 émigrants – a été très marquant, mais tout déplacement de moyens a souvent pour effet que les émigrants se déplacent eux aussi. Je demande surtout une brigade dédiée à la question migratoire dans le Dunkerquois qui permettrait de libérer nos policiers nationaux, afin qu'ils s'occupent de la délinquance ordinaire – je crois d'ailleurs savoir que cette demande devrait trouver une issue favorable.

Il existe aussi un plan Grand Froid à Dunkerque : ce sont les gymnases de la ville qui sont utilisés, la Croix-Rouge en assurant l'équipement. Il vise surtout les familles – on ne pourrait pas accueillir jusqu'à 2 500 personnes dans les gymnases – car, en période scolaire, il faut avant tout mettre à l'abri les enfants et leurs parents accompagnateurs.

Je n'ai pas connaissance de cas dans lesquels des agents de la ville ou de la communauté urbaine de Dunkerque auraient demandé à exercer leur droit de retrait. Il arrive souvent que les exilés, pour se rendre de leur campement au lieu de départ des *small boats*, doivent emprunter une ligne de bus dans son intégralité ; le conducteur, constatant le mécontentement des usagers, nous alerte parfois, car il ne peut gérer tout à la fois les deux publics. Mais ces alertes sont liées davantage à l'affluence qu'au comportement : c'est l'importance du flux qui génère des tensions. C'est pourquoi nous avons parfois mobilisé des bus supplémentaires, notamment pour transporter les écoliers le matin – cette dépense n'ayant pas été remboursée.

Oui, les campements sont sales, et même davantage : quand il pleut, le sol se transforme en boue et les conditions deviennent très difficiles. À Loon-Plage ou à Mardyck, on a parfois, c'est vrai, le sentiment d'un bidonville ou pire, d'un dépôt plus que d'un campement.

Si les émigrants avaient la volonté de rester sur place, on pourrait trouver des solutions, par exemple en construisant. Mais les gens veulent partir et pensent qu'ils vont y parvenir le soir même ou le lendemain. Comme ils ne se projettent pas dans le temps, on ne construit pas ; c'est ce qui explique que leurs conditions de vie – ou plutôt de survie – ne soient pas leur priorité, d'où une situation dramatique.

M. le président Sébastien Huyghe. Combien de temps, en moyenne, les migrants restent-ils sur la Côte d'Opale ? On leur a fait miroiter qu'ils traverseront la Manche au plus vite et dans de bonnes conditions – d'ailleurs, tous sont sans bagage ou presque – mais ils restent souvent plus longtemps.

M. Patrice Vergriete. C'est très variable ; cela peut aller jusqu'à plusieurs semaines. Tout dépend sans doute du montant que les émigrants acceptent de payer. Les passeurs ont des stratégies cyniques consistant par exemple à faire partir ceux qui paient moins d'abord pour occuper les forces de l'ordre.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie pour votre témoignage, votre analyse et vos propositions.

*

* *

42. Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Camille Martel, docteure en géographie, et M. Julien Goudichaud, journaliste et documentariste (19 mai 2026)

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 barriens 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 scrutions 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 à 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 crève 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 crève 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 décalent 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 Zambiattei 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

dépît 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 devons 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. »

*

* *

43. Audition conjointe, ouverte à la presse, de représentants de la police nationale : Mme Virginie Brunner, directrice générale adjointe de la police nationale, et Mme Valérie Maureille, directrice zonale de la police nationale Nord ; de la gendarmerie nationale : M. le général de corps d'armée Bruno Arviset, major général adjoint de la gendarmerie nationale, M. le général de corps d'armée François Agostini, commandant de la région de gendarmerie des Hauts-de-France, et M. le colonel Ronan Lelong, chef du bureau de la synthèse budgétaire à la direction générale de la gendarmerie nationale ; de la gendarmerie maritime : M. le général de division Régis Blanchard, commandant de la gendarmerie maritime, et Mme la colonelle Françoise Poulain, commandante du groupement de la gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord (21 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mesdames et messieurs les représentants de la police nationale, de la gendarmerie nationale et de la gendarmerie maritime, je vous remercie de vous être rendus disponibles pour répondre aux questions de la commission d'enquête.

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

(M. François Agostini, M. Bruno Arviset, M. Régis Blanchard, Mme Virginie Brunner, M. Ronan Lelong, Mme Valérie Maureille et Mme Françoise Poulain prêtent successivement serment.)

Mme Virginie Brunner, directrice générale adjointe de la police nationale. La police nationale déploie des dispositifs très importants en zone Nord. La direction générale de la police nationale n'a cependant aucun rôle opérationnel. Elle ne pilote pas, à proprement parler, ces dispositifs. Elle met des moyens et des renforts à disposition des effectifs territoriaux qui, eux, les conduisent, sous l'autorité des magistrats et du préfet. C'est Valérie Maureille qui a la charge de coordonner les dispositifs mis en œuvre par les directeurs départementaux et interdépartementaux du Nord et du Pas-de-Calais.

Nous comptons dans le Nord 5 400 agents, toutes directions confondues, soit un peu plus de la moitié des effectifs de la direction zonale de la police nationale (DZPN) Nord, et 3 200 dans le Pas-de-Calais, soit à peu près à 30 % des effectifs de la DZPN. Il s'agit donc d'effectifs significatifs. Ils consacrent un peu plus de 35 % de leur activité à la lutte contre l'immigration clandestine.

Notre maître-mot en la matière, notamment dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine sur le littoral, c'est la préservation de la vie humaine. C'est tout ce qui guide nos dispositifs appliqués au quotidien par les forces de police. Je salue leur action, ainsi que celle des gendarmes.

Les membres des forces de sécurité intérieure mènent une mission compliquée sur le terrain. Même confrontés à des oppositions marquées, ils continuent à essayer de préserver la vie humaine et de réduire le risque de naufrage. Car c'est cela l'essentiel : ne pas avoir de naufragés au cours des traversées.

Au fil des ans, nous avons mis en place plusieurs dispositifs, qui ont évolué et se sont renforcés. De plus en plus innovants, ils font appel aux outils technologiques que nous avons à notre disposition. Nous essayons d'avoir une empreinte sur le terrain et de mobiliser

l'ensemble de nos effectifs, issus de toute la palette des métiers de la police, de la sécurité publique à la police judiciaire en passant par la police aux frontières (PAF) et les unités de CRS, pour la lutte contre l'immigration clandestine.

Nous menons également tout un travail d'entrave des organisations criminelles organisant les traversées, non seulement sur le littoral, mais aussi en arrière. C'est pour l'essentiel la direction nationale de la police aux frontières qui en est chargée, notamment par le biais de l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Oltim). Nous avons démantelé plus de quarante-trois filières à destination du Royaume-Uni. Nous obtenons des résultats significatifs, qui ont augmenté au cours des dernières années.

Je souligne que le travail de renseignement, pour nous, est fondamental pour démanteler les filières. Il s'effectue dans le cadre de la Certim, la cellule d'échanges sur le trafic de migrants, et dans le cadre de nos échanges avec différents partenaires.

Tous nos dispositifs visent à dissuader les migrants de s'embarquer et à préserver la vie humaine.

M. le général de corps d'armée Bruno Arviset, major général adjoint de la gendarmerie nationale. Je fais miens les propos de Virginie Brunner. Nous sommes confrontés aux mêmes difficultés.

Depuis une dizaine d'années, nous avons vu le phénomène prendre de l'ampleur et notre mission devenir de plus en plus compliquée. Nous avons donc adapté et renforcé notre dispositif, qui s'étend sur les quelque 232 kilomètres de côtes de la zone Nord, dont une partie est en zone police, et sur le nord de la Normandie, en Seine-Maritime, jusqu'aux environs de Dieppe. Il a fallu l'étoffer au fil du temps car, les plages du nord étant mieux tenues, les migrants et les passeurs se sont reportés toujours plus au sud pour embarquer.

La région des Hauts-de-France ne disposant pas des moyens suffisants pour tenir en permanence l'intégralité de ce littoral, nous avons été amenés à faire appel à des renforts nationaux issus de toute la France, qu'il s'agisse de réservistes ou de gendarmes mobiles, placés sous l'autorité du commandement territorial. La direction générale de la gendarmerie nationale (DGGN) ne se charge que d'organiser les renforts et de travailler à l'échelon national, notamment sur les accords de Sandhurst.

Si la mission est de plus en plus compliquée, c'est parce que les passeurs font prendre de plus en plus de risques aux migrants. Par ailleurs, ces derniers opposent une résistance de plus en plus marquée quand ils sont décelés sur les plages. Il y a quelques années, nous étions bien moins la cible de violences. En règle générale, quand nous décelions des migrants, ils prenaient la fuite, abandonnant leur matériel. Tel n'est plus le cas. Ils ont des modes d'action consistant à résister pour arriver au rivage coûte que coûte.

C'est ce qui rend la mission encore plus difficile. Chez nous, tout est dicté par la sauvegarde de la vie humaine. Nous ne pouvons pas les laisser prendre des risques inconsidérés. S'ils montent dans les embarcations et partent en mer, nous savons l'issue dramatique que cela peut avoir.

M. le général de division Régis Blanchard, commandant de la gendarmerie maritime. La gendarmerie maritime est une formation spécialisée de la gendarmerie, placée pour emploi auprès du chef d'état-major de la marine. Forte d'environ 1 150 personnels, elle est entièrement financée par le budget de la marine nationale. Elle exécute les missions que

cette autorité d'emploi lui confie, pour lesquelles nos compétences et nos savoir-faire de gendarmes sont utiles.

Ces missions relèvent de deux grandes catégories : elles sont militaires – la défense et la sécurité des bases, des installations, des bâtiments, des personnels et des intérêts de la marine – ou plus proprement civiles – relevant du préfet maritime dans le cadre des responsabilités qui lui incombent en matière d'action de l'État en mer, en métropole.

En métropole, chacun de nos trois commandants de groupement – la colonelle Françoise Poulain commande celui de la Manche et de la mer du Nord, basé à Cherbourg – est placé auprès d'un des trois préfets maritimes, sur chaque façade maritime. Ils jouent le rôle de grand collaborateur en matière d'action de l'État en mer. Le préfet maritime est l'employeur opérationnel du quotidien des unités. L'administration centrale, elle, a un rôle organique de lien avec l'état-major de la marine, à Balarç, et avec la DGGN pour ce qui concerne la doctrine d'emploi de la gendarmerie et la préparation des missions.

L'action de l'État en mer vous a été présentée lors d'une précédente audition. Nos unités sont compétentes sur une vaste zone : les quelque 257 personnels du groupement ont à traiter les 700 kilomètres de côte qui vont de la baie du Mont-Saint-Michel à la frontière belge. Il est donc clair que nous n'agissons jamais seuls. Nous agissons sous l'autorité du préfet maritime dans le cadre de la fonction garde-côtes en mer et sauvegarde maritime, en lien avec les autres administrations qui déploient des moyens en mer. En tant que gendarmes, nous agissons aussi en collaboration notamment avec les forces de sécurité intérieure et nos camarades des brigades nautiques côtières de la gendarmerie départementale.

C'est dans ce cadre que nous intervenons en mer, depuis 2018, date de l'apparition de flux de migrants traversant la Manche. Nous avons dû nous adapter à plusieurs reprises. En 2022, plusieurs naufrages tragiques nous ont amenés à affecter toutes nos unités navigantes aux tours de permanence organisés par le préfet maritime pour venir au secours des embarcations de migrants en difficulté. Sur le plan judiciaire, les trop nombreux morts en mer nous ont amenés à créer des cellules d'enquête *ad hoc* pour l'identification des victimes, afin qu'elles ne demeurent pas anonymes.

En 2023, date de l'apparition du phénomène des *taxi-boats*, nous nous sommes encore adaptés. Le secrétariat général de la Mer et la marine nous ont confié une mission d'expérimentation de modes d'action visant à les intercepter en sécurité.

L'objectif était de compléter l'action menée sur les côtes par nos camarades des forces de sécurité intérieure pour empêcher les embarquements périlleux et contribuer à sauver des vies ainsi qu'à contrer l'action des passeurs. Ces missions ont débuté fin 2025. Elles sont menées de manière régulière sur les côtes des départements du Nord et du Pas-de-Calais, avec un double souci d'efficacité et de sécurité des interventions.

Les gendarmes maritimes ont été amenés à se recentrer sur ces missions, ce qui a créé un effet d'éviction des missions de notre cœur de métier. Mais ce mouvement est peu à peu contrebalancé par l'effet des moyens accordés dans le cadre du traité de Sandhurst et par les concours de recrutement de Frontex à venir, dont les lauréats intégreront les tours de permanence *Search and Rescue* (SAR, recherche et sauvetage maritimes).

Comme les gendarmes départementaux et les policiers, nos gendarmes sont confrontés, dans ces missions, à la mort et à des situations dramatiques. Ce n'est pas facile pour eux. Ils font preuve de professionnalisme dans la préparation et la conduite des missions, lesquelles contribuent à sauver des vies, ce qui est dans notre ADN.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vais poser toutes mes questions d'un coup, et je vous laisse vous organiser pour y répondre.

D'abord, considérez-vous que les effectifs et les moyens dont vous disposez sont adaptés à la pression migratoire observée sur le périmètre de la mer du Nord et de la Manche ? Quelles sont les principales difficultés auxquelles sont confrontés vos agents sur le terrain ? Quand ils sont envoyés sur notre territoire – je suis un élu des Hauts-de-France –, bénéficient-ils d'une formation spécifique aux particularités de notre littoral ?

S'agissant des réseaux de passeurs, observez-vous des évolutions dans leurs modes opératoires pour répondre aux actions que vous avez déjà opposées à leurs stratégies ? J'imagine que leur mode de fonctionnement évolue en permanence pour essayer de contourner les stratégies que vous déployez.

Comment caractériseriez-vous les réseaux de passeurs qui opèrent sur le littoral ? S'agit-il surtout de filières structurées à l'échelle internationale, comme c'est le cas des réseaux de narcotrafiquants, ou plutôt de réseaux diffus, opportunistes, composés de gens qui, présents sur le territoire, se disent qu'organiser le passage de l'autre côté de la Manche peut leur rapporter beaucoup ?

La coopération avec vos homologues britanniques vous semble-t-elle efficace ? Y a-t-il des marges d'amélioration ? La frontière, intracommunautaire quand le Royaume-Uni était membre de l'Union européenne, est devenue une frontière extérieure : ce changement a-t-il induit des évolutions de la manière de fonctionner ? Qu'attendre de la montée en puissance de Frontex ? Nos précédentes auditions laissent penser que le fait que nous soyons devenus une frontière extérieure de l'Union européenne n'a pas encore fondamentalement changé les choses. Pour vous, quelles sont les perspectives de ce point de vue ?

Mme Virginie Brunner. Les effectifs de la police nationale dans le département du Nord s'élèvent à 5 450 personnes, soit à peu près 50,8 % des effectifs de la DZPN – qui couvre 336 communes dans cinq départements, et vingt-huit circonscriptions de police. Dans le département du Pas-de-Calais, la police nationale compte 3 230 personnes, soit à peu près 30,2 % des effectifs de la DZPN.

Au sein de ces effectifs, la PAF emploie 511 personnes dans le Nord et 665 dans le Pas-de-Calais. Parmi les 5,9 millions d'habitants des Hauts-de-France, 3,4 millions vivent en zone police. La proportion est de 64 % dans le Nord et de 61 % dans le Pas-de-Calais. Ces effectifs n'incluent pas ceux qui sont alloués dans le cadre des accords de Sandhurst.

M. le général de corps d'armée François Agostini, commandant de la région de gendarmerie des Hauts-de-France. Nos effectifs engagés comptent environ 700 militaires. Le centre de gravité est formé des réservistes. En effet, comme l'a dit mon camarade Arviset, les moyens organiques ne suffisent pas à l'accomplissement de la mission. La gendarmerie a donc choisi de faire venir des réservistes de toute la France pour la mener à bien.

Nous employons 360 réservistes issus de diverses formations administratives et régions métropolitaines. Leur turnover induit une importante mission logistique. Les sections de réservistes territoriaux viennent pour deux semaines environ accomplir les missions sur les plages de la région. La manœuvre logistique représente 2 millions d'euros par mois en coûts d'hébergement, sur la base de conventions hôtelières conclues avec des établissements situés sur le trait de côte, et en coûts d'alimentation associés. Notre organisation est montée en puissance pour assurer cette logistique.

Pour le reste, les effectifs rassemblent des militaires de différents statuts. Le socle, ce sont les gendarmes départementaux car, pour bien s'orienter, il faut bien connaître son territoire. Forts de leur ancrage territorial, les gendarmes départementaux orientent l'action des militaires agrégés au dispositif. Ils sont une grosse centaine. Il faut y ajouter un escadron de gendarmes mobiles financé par les Britanniques dans le cadre des accords de Sandhurst, soit 72 militaires – ce sont en fait plusieurs escadrons qui tournent tout au long de l'année. Enfin on compte environ 130 réservistes propres à la région. Le total est donc d'environ 700 militaires.

Je considère que la mission est accomplie, dans la mesure où nous obtenons un taux d'interception de 63 %.

Ce taux d'interception est le résultat des actions positives des forces de l'ordre pour entraver tout passage. Il est composé des interpellations de trafiquants ou de passeurs, des neutralisations définitives d'embarcations et des découvertes de matériel, ces trois éléments concourant à empêcher la traversée. Compte tenu de la difficulté à tenir un vaste espace, dans lequel les migrants font preuve d'une grande capacité d'adaptation et profitent des interstices moins bien tenus, ce taux d'interception de 63 % est un taux robuste.

La résistance d'une chaîne repose sur son maillon le plus faible. Pour réussir cette mission, nous devons donc tenir le territoire de manière homogène. Collectivement, nous avons progressé en la matière : cette homogénéité se renforce année après année et rend les passages toujours plus compliqués, même s'ils ont été nombreux en 2025. Nous devons rester en permanence dans une posture de surveillance, en utilisant le renseignement pour détecter les actions des migrants.

Vous l'aurez compris, l'action de la gendarmerie n'est pas tournée vers le démantèlement des filières, qui relève davantage de la PAF. Elle se concentre sur le trait de côte, de préférence sur ce que j'appelle la petite profondeur, celle de l'*hinterland*.

En effet, nous préférons intervenir légèrement en amont de l'arrivée sur la plage car le niveau de frustration est très élevé lorsque nous intervenons sur le sable, au moment de la mise à la mer. C'est ce moment qui est propice au développement de confrontations, dont Bruno Arviset rappelait qu'elles sont même devenues un mode d'action : un groupe de migrants s'interpose pendant que les autres mettent le bateau à la mer. C'est presque une tactique des migrants pour nous empêcher de prévenir, contre leur gré, tout drame.

Je rappelle que la température de l'eau est actuellement de 10 degrés – 7 degrés il y a peu – et que nous parlons de gens qui ne savent pas nager, et qui montent à soixante-dix ou quatre-vingts sur des embarcations surchargées – des bateaux de fortune, sans plancher, sous-motorisés. Imaginez le défi que cela représente de les sauver.

Ces gens sont exploités. Une traversée coûte entre 1 500 et 2 000 euros, et les flux financiers générés sont extrêmement importants. Il s'agit donc bien de criminalité organisée. Nous agissons dans cette grande chaîne de flux venus de l'Est, attirés par le marché du travail anglais. Nous sommes coincés entre ces deux pôles et nous faisons de notre mieux pour les sauver.

L'homogénéité dont je parlais ne concerne pas que les territoires, mais également l'accomplissement des missions. Le succès repose sur la bonne articulation entre divers acteurs : police administrative, police judiciaire, effectifs territoriaux, réservistes... Tous concourent au même objectif, celui de démanteler les trafics d'êtres humains et de limiter les drames qui se produisent malheureusement presque tous les ans.

On met souvent en avant le caractère répressif et coercitif de notre action. Je voudrais qu'on évoque également les belles histoires. Des migrants sont sauvés de la noyade par des gendarmes mobiles qui prennent parfois des risques exorbitants, en se mettant eux-mêmes à l'eau – aussi bon nageur qu'on soit, si on est pris par l'hypothermie, cela peut se terminer très mal. Des migrants reçoivent les premiers secours, sont réanimés après un arrêt cardiaque. Un certain nombre de médailles pour acte de courage et de dévouement, délivrées par les préfets, illustrent ces histoires-là. Ces aspects ne me semblent pas suffisamment mis en avant, à commencer par les risques, juridiques comme physiques, que prennent les gendarmes. Mon job consiste à faire en sorte que ces risques soient résiduels. Toujours est-il que les gendarmes sont vraiment convaincus du sens de leur mission et de l'importance qu'il y a à sauver ces vies humaines.

Pour répondre à votre question sur les moyens, ils sont à mes yeux satisfaisants. Le nouveau budget triennal complète quelques angles morts qui n'étaient jusque-là pas pris en compte, comme le maintien en condition opérationnelle ou le renouvellement de certains matériels, et il poursuit l'équipement, notamment en drones qui sont très importants pour l'accomplissement de la mission. Le parc automobile dont nous disposons, acquis sur les fonds Sandhurst, est globalement satisfaisant, de même que les effets de protection individuelle.

Nous avons organisé un *hub* logistique. J'ai coutume de dire que la lutte contre l'immigration clandestine (LIC) constitue le sixième groupement de gendarmerie départementale des Hauts-de-France, après ceux correspondant aux cinq départements. Ce groupement, avec 700 gendarmes et 300 véhicules pour accomplir sa mission, est plutôt étoffé.

Pour ce qui est de la lutte contre les passeurs, nous intervenons à la fin, mais nous n'enquêtons pas sur les filières. En revanche, une coopération tactique de qualité et des échanges d'informations, notamment avec l'Oltim, nous permettent d'interpeller des véhicules surveillés par la PAF. Indépendamment des orientations qu'elle nous donne, nous procédons également à un nombre important d'interpellations en flagrance – disons un trafiquant tous les deux « jours verts ». Ce sont des trafiquants présumés, certes, mais ils transportent des moyens nécessaires à la traversée – une embarcation, un moteur, des jerricans – susceptibles de caractériser leur implication dans un trafic, ou au moins dans une aide au trafic.

M. le président Sébastien Huyghe. Les effectifs que vous évoquez, qu'ils soient réservistes ou d'active, reçoivent-ils une formation spécifique pour cette situation particulière qu'ils ne rencontrent, me semble-t-il, nulle part ailleurs sur le territoire ?

M. le général de corps d'armée François Agostini. Une formation complémentaire existe et elle est délivrée de manière déconcentrée aux réservistes : on leur rappelle le cadre légal et réglementaire de la mission, les règles déontologiques et les modalités réglementaires d'une intervention professionnelle – juste emploi de la force, proportionnalité, état de nécessité.

La formation des réservistes, actuellement déconcentrée et assurée au niveau de chaque groupement, va être professionnalisée, ou plus exactement centralisée : un centre régional de formation à la lutte contre l'immigration irrégulière sort de terre à Amiens et pourrait être inauguré avant la fin de l'année 2026. Il propose 100 places de stagiaires ou d'auditeurs, avec les salles et l'hébergement militaire correspondants.

Il s'agit de l'un des projets immobiliers soutenus par les Anglais. Un hangar hélico a été inauguré : cet écran abrite d'ores et déjà les nouveaux hélicoptères H145 D3 de la gendarmerie, dont deux ont été payés par les Anglais. Nous avons également un garage mutualisé avec la police à Calais. Enfin, la brigade de Zuydcoote s'inscrit dans le plan de création de 239 brigades de gendarmerie décidé par le gouvernement.

M. le général de division Régis Blanchard. Pour les deux départements qui nous intéressent, le Nord et le Pas-de-Calais, la compagnie de gendarmerie maritime de Calais compte environ 85 militaires. Nous procédons par missions. Pour la mission sauvetage de la vie humaine et permanence en mer, coordonnée par le préfet et à laquelle participent également d'autres administrations – marine nationale, affaires maritimes ou douanes –, un patrouilleur et les quatre vedettes côtières de notre groupement, soit une soixantaine de personnes, sont très régulièrement employés. C'est devenu de fait leur mission principale depuis 2022.

La nouvelle mission d'interception des *taxi-boats* a nécessité une rapide montée en puissance, avec les moyens déjà disponibles ; ce sont les deux pelotons de sûreté maritime et portuaire de Calais et de Dunkerque, soit une petite cinquantaine de personnes, qui l'exécutent. Depuis, nous avons reçu deux embarcations supplémentaires, acquises avec les fonds Sandhurst, et deux nouvelles arriveront fin juin. Nous consacrerons à cette mission les nouveaux moyens que nous accorde le budget triennal, afin de récupérer les capacités de nos unités pour leurs missions traditionnelles.

Une petite cellule de quatre gendarmes se consacre enfin aux enquêtes sur les naufrages et à l'identification des victimes, la partie judiciaire de notre travail. Comme le disait le général Agostini, ce sont la PAF et l'Oltim qui traitent la lutte contre les passeurs.

Nous assurons nous aussi une formation spécifique. S'agissant du *Search and Rescue*, nous menons avec nos camarades de la marine nationale des formations communes, par exemple de sauveteurs et de nageurs de bord : il faut régulièrement se mettre à l'eau quand un *small boat* a, hélas, réussi à prendre le départ, car les naufrages et les problèmes en mer sont courants. Il faut alors procéder dans l'urgence à une opération difficile.

Nous formons aussi nos personnels à l'utilisation des nouveaux matériels – nous en développons toute une gamme à mettre à l'eau pour que les gens puissent s'accrocher – et nous organisons des formations Novimar (nombreuses victimes en milieu maritime) sur les techniques de récupération de nombreuses victimes en mer.

Nous avons également un centre d'instruction à Toulon, dans lequel nous avons mené nos expérimentations en vue d'établir un mode d'action efficace et sûr pour les missions d'interception des *taxi-boats*. Les gendarmes des pelotons de sûreté maritime et portuaire qui y participent sont donc des gens parfaitement formés et entraînés à cette mission spécifique, afin d'allier efficacité opérationnelle et sécurité des interventions.

M. le président Sébastien Huyghe. Quelles sont les formations spécifiques de la police ?

Mme Valérie Maureille, directrice zonale de la police nationale Nord. Chaque jour, en moyenne, 406 effectifs sont dédiés à la lutte contre l'immigration clandestine littorale : des policiers membres du corps d'encadrement et d'application et des policiers adjoints, qui ont reçu une formation spécifique ; des CRS, qui interviennent là depuis plus de vingt ans et ont donc l'avantage de très bien connaître les lieux et la mission ; et, depuis peu, des réservistes, moins nombreux que dans la gendarmerie nationale puisque notre réserve est plus récente.

L'effectif quotidien de ces réservistes est passé en quelques années d'une quarantaine à 180 et les nouveaux accords Sandhurst permettront une montée en puissance, puisque les Anglais ont octroyé des moyens supplémentaires, sur lesquels nous reviendrons. Comme ces réservistes viennent de toute la France, nous avons besoin de les former. Nous avons notamment obtenu des formations spécifiques sur l'utilisation des armes de force intermédiaire

– autorisée par la doctrine –, sur les buggys, les 4x4 pour aller sur la plage, et sur les Vezi (véhicules d'éclairage de zone d'intervention), qu'il faut savoir utiliser.

D'après notre retour d'expérience (retex) sur les formations, il s'agit d'abord d'une question d'encadrement. C'est pourquoi nos directeurs interdépartementaux ont mis en place des CopLic, les commandants des opérations de police spécialisées dans la LIC, chargés d'encadrer les divers personnels sur le terrain, de leur attribuer les missions et de les contrôler, afin que la mission soit menée au mieux. Nous avons également souhaité augmenter l'empreinte terrain, nous y reviendrons à propos des accords Sandhurst.

Le retex nous a aussi permis de mesurer l'importance de la maîtrise et de la connaissance du terrain. La zone police comprend moins de littoral, mais des territoires beaucoup plus urbanisés, avec davantage d'accès. Lorsque nos réservistes arrivent pour une mission d'une douzaine de jours, le premier est donc consacré à leur formation, avec une visite des lieux, afin qu'ils comprennent sur quel territoire ils vont travailler.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez évoqué la formation relative au matériel et aux armes intermédiaires. La formation comprend-elle également un volet sur l'attitude à tenir face à plusieurs types de populations, y compris vulnérables, comme des femmes et des enfants, qui supposent d'adopter une posture différente par rapport à d'autres missions ?

Mme Valérie Maureille. Tout à fait. Les policiers y sont sensibilisés dès leur formation initiale, avec une formation à la déontologie et sur la façon de se comporter avec le public. Quand ils arrivent, ils reçoivent des rappels pour faire face à la complexité de ces missions, qui ont souvent lieu la nuit, dans des conditions climatiques difficiles, avec un public de tous âges, de nombreuses familles et un nombre croissant d'enfants.

M. le général de corps d'armée François Agostini. J'irai dans le sens de ma collègue. Il s'agit d'une mission qu'on ne peut accomplir qu'en conservant une part d'humanité. Nous avons parfaitement conscience du tableau d'ensemble, des risques que prennent ces migrants pour traverser, en mettant quasiment leur vie dans la balance, et de la composante familiale que vous évoquez.

Malheureusement, les enfants sont parfois instrumentalisés par les migrants, comme des sortes de boucliers humains – ce qui montre l'aspect dramatique de ces tentatives et leur jusqu'au-boutisme. Il y a aussi de tristes comportements sur les bateaux, et ce sont les femmes et les enfants, qui sont placés au milieu de l'embarcation, là où il n'y a pas de plancher, qui risquent le plus d'être piétinés ou étouffés. La masse, mais également la répartition sur l'embarcation, expliquent que le nombre d'étouffements augmente chaque année.

M. le président Sébastien Huyghe. Passons à mes questions sur les réseaux.

Mme Virginie Brunner. Je commencerai par les grandes thématiques.

Le profil des migrants a changé au cours des années. En 2024, certaines nationalités dominaient : afghane, syrienne, iranienne, vietnamienne, érythréenne. En 2025, le nombre de migrants africains a augmenté : plutôt érythréens, mais également soudanais et somaliens. Pour eux, le coût d'une traversée réussie est de l'ordre de 1 500 à 2 000 euros. Pour les migrants moyen-orientaux, il tourne autour de 2 000 à 4 000 euros.

Les départs et tentatives de départ se font pour environ 41 % dans le Pas-de-Calais et 40 % dans le Nord. La Somme représente 4 % des départs, et 5 % des interceptions ont lieu en

dehors du littoral. La zone police la plus concernée est celle du Dunkerquois, avec 39 % des départs et des tentatives.

Sur les raisons de l'augmentation des traversées et la stratégie des passeurs, je signalerai deux points majeurs.

D'abord, l'arrivée de migrants africains moins argentés a conduit les passeurs à augmenter le nombre de passagers dans les bateaux, afin de maintenir leur chiffre d'affaires.

Ensuite, leur stratégie a évolué de deux façons. Premièrement, à côté des *small boats*, on a vu se développer les *taxi-boats*. La proportion de migrants arrivés au Royaume-Uni en *taxi-boat* est passée de 30 % en 2024 à 59 % actuellement. C'est un changement majeur. La deuxième évolution de la stratégie consiste à saturer les sites de départ. Des départs simultanés de *small boats* sont organisés et les forces de l'ordre sont prises à partie pour être attirées sur un site et libérer les autres, le tout avec une violence particulière, pour essayer de traverser coûte que coûte.

J'en viens au rôle joué par l'Oltim, en commençant par quelques chiffres. Nous démantelons les filières soit en flagrance, soit dans le cadre d'enquêtes menées avec les juges. En 2025, 484 passeurs ont été interpellés par les forces de l'ordre, tous services confondus, avec des procédures gérées par la police aux frontières : 284 affaires étaient liées au vecteur des *small boats*, s'agissant du transport de matériel nautique ou de candidats à la traversée, et 200 étaient liées au vecteur routier, transitant par les plateformes transmarchandes. La proportion des *small boats* est donc légèrement supérieure, mais le vecteur routier reste conséquent.

L'Oltim a démantelé vingt-trois filières de *small boats*, ce qui a permis d'interpeller 96 individus, dont 80 ont été déférés. Sur les quatre premiers mois de 2026, 192 passeurs ont déjà été interpellés en flagrance : 130 sur le vecteur des *small boats* et 62 sur le vecteur routier, qui reste donc important. Douze filières de *small boats* ont été démantelées en 2026, 58 personnes interpellées et 51 déférées.

Depuis 2018, date d'apparition du phénomène des *small boats*, environ 58 naufrages ou incidents mortels ont été dénombrés et 174 victimes ont disparu, dont 78 pour la seule année 2024. Les services d'enquête ont résolu vingt-six affaires liées à ces décès, une quinzaine étant toujours en cours. En mars 2026, une vaste opération de police judiciaire a notamment été menée, avec l'ouverture de deux informations judiciaires par le tribunal judiciaire de Boulogne-sur-Mer et par la juridiction interrégionale spécialisée (Jirs) de Lille, à la suite de deux naufrages ayant coûté la vie à cinq migrants en octobre 2024 et en février 2025. Ces enquêtes, menées sous commission rogatoire, ont permis d'identifier les membres du réseau, issus de la Corne de l'Afrique. Les interpellations ont été menées dans le Nord, en région parisienne et en Auvergne ; elles ont entraîné la mise en examen de quinze membres de ces réseaux, dix dans le volet de la Jirs de Lille et cinq dans celui du tribunal judiciaire de Boulogne-sur-Mer.

Mme Valérie Maureille. Parmi les évolutions récentes, nous avons constaté une assimilation, ou du moins d'importants points communs avec le trafic de stupéfiants. Une forme de terreur règne et il y a un nombre croissant de règlements de compte. En 2024, deux personnes sont mortes dans des rixes et 105 migrants ont été blessés ; en 2025, sept personnes sont mortes et 97 ont été blessées. Ces rixes sont liées aux évolutions du phénomène, avec la présence de davantage de migrants africains, moins argentés, qui n'ont pas toujours les moyens de payer la traversée. Quand le *small boat* part ou quand le *taxi-boat* arrive, ils en ont été informés et tentent de monter en force, ce qui donne ensuite lieu à des règlements de compte.

On observe également des phénomènes de jambisation, exactement comme en matière de stupéfiants : les passeurs et les têtes de réseau règlent leurs comptes et les armes à feu sont de plus en plus utilisées, notamment dans les campements. Il y a deux jours, une tête de réseau a été interpellée dans le campement même de Dunkerque. Si on fait le parallèle avec le trafic de stupéfiants, les campements sont les nourrices : les migrants sont la marchandise, ils se trouvent dans les campements, où les passeurs veulent les tenir dans leur giron. En l'espèce, le réseau dont la tête vient d'être interpellée était responsable de nombreuses traversées de *taxi-boats*, de la Seine-Maritime jusqu'à la récupération dans le Pas-de-Calais.

On est donc vraiment en présence d'organisations criminelles et des moyens qui vont avec, surtout les armes à feu : plusieurs ont été découvertes lors d'opérations de police judiciaire menées dans les campements, notamment à Dunkerque.

Mme Virginie Brunner. Il s'agit de réseaux structurés qui s'adaptent aux candidats au passage. On voit les modes opératoires des passeurs évoluer en fonction des candidats à l'immigration.

S'agissant de votre question sur la coopération internationale, nous passons essentiellement par un dispositif de renseignement qui fonctionne très bien. Il nous permet d'échanger des renseignements et des informations sur les filières criminelles et se montre très intéressant. Un dispositif de coopération a également été créé avec les Britanniques.

Quant au rôle de Frontex, le ministre de l'intérieur a rappelé à plusieurs reprises, notamment lors de la signature des derniers accords Sandhurst, qu'il est favorable à un partage de la frontière au niveau européen et qu'il appelle de ses vœux le renfort des effectifs Frontex sur le dispositif littoral.

M. le général de corps d'armée Bruno Arviset. J'ajouterai que les passeurs ont toujours un temps d'avance sur nous, ou du moins qu'ils essayent. Par exemple, quand nous menons des opérations pour déceler du transport de matériel, de jerricans ou de bateaux sur les routes en amont des dunes, ils se mettent à enterrer ce matériel dans les dunes, en profitant des jours ou des nuits favorables, de sorte qu'ils ne le ressortiront qu'au dernier moment.

De même, si le phénomène de *taxi-boat* s'est développé, c'est parce que nous sommes plus efficaces depuis deux ou trois ans, malgré toutes les difficultés, pour empêcher un groupe de migrants de transporter un bateau sur les 500 derniers mètres et de le mettre à l'eau. Ils ont donc compris que la méthode la plus efficace consistait à faire partir le bateau à quelques kilomètres de l'endroit où se trouvent les migrants et à attendre en mer que ceux-ci le rejoignent. Ils nous privent ainsi d'une faculté d'intervention, puisque les migrants montent dans le bateau en mer – ce qui peut d'ailleurs occasionner des noyades, puisque beaucoup ne savent pas nager.

Bref les passeurs cherchent toujours à avoir un temps d'avance sur nous, d'où la difficulté de cette mission.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai beaucoup de questions, aussi je vous demanderai de faire des réponses brèves mais aussi exhaustives que possible.

Je suis assez impressionnée par la part que les réservistes représentent – ou représenteront à l'avenir – dans les effectifs journaliers. Me confirmez-vous qu'elle dépasse parfois 50 % pour la gendarmerie, et que cela pourrait être également le cas dans les prochaines années pour les effectifs de police, s'agissant du Nord et du Pas-de-Calais ?

Mme Valérie Maureille. Dans la police, on compte aujourd’hui 180 réservistes sur 406 personnels. Avec la signature des accords de Sandhurst, ce chiffre pourrait monter à 225, à 270, à 315 au cours des prochaines années. Leur part est effectivement vouée à augmenter.

M. le général de corps d’armée François Agostini. Pour nous, c’est cinq septièmes, soit 70 %.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je dois vous faire part en toute transparence de mon inquiétude. Au-delà de la question de la formation, absolument centrale pour les forces de l’ordre, cette inquiétude est renforcée par une des réponses de la direction générale des étrangers en France (DGEF) à notre questionnaire, à propos d’un incident qui s’est produit le 11 août 2023 au petit matin entre un sauveteur de la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer) de Berck et un gendarme. Voilà ce que je lis : « Les faits tels qu’ils se sont déroulés sont les suivants : un jeune réserviste de la gendarmerie à terre, sous le coup de l’adrénaline et alors qu’il voyait un bateau chargé au large en train de s’éloigner, a demandé au chef de poste de la SNSM de Berck, qui était à proximité avec son semi-rigide, de le prendre à bord pour le conduire au contact du bateau de migrants, ce que le chef de poste a refusé de faire » – évidemment, ajouterais-je.

« Sous le coup de l’adrénaline » : c’est évidemment ce qui ne doit pas arriver lorsqu’on a du personnel formé. Avez-vous ce risque en tête ? Comment le gérez-vous ? Les personnels fixes font-ils remonter ce type d’inquiétudes ? Y a-t-il eu d’autres incidents engageant des réservistes, avant ou depuis celui d’août 2023 ?

M. le général de corps d’armée Bruno Arviset. Je rappelle que les réservistes sont intégrés dans notre service quotidien. La gendarmerie nationale compte un peu plus de 100 000 gendarmes d’active et 40 000 réservistes. Un certain nombre d’entre eux sont engagés au quotidien dans toutes les missions – y compris de grands rassemblements – et dans toutes les régions de France. Ce ne sont pas que des jeunes peu expérimentés : il y en a certes qui n’ont jamais été que réservistes, comme les étudiants, mais nous avons aussi une forte proportion d’anciens militaires de l’armée – des retraités ou des militaires partis assez tôt dans leur carrière – ainsi que de policiers municipaux.

On ne peut pas résumer le réserviste à un jeune inexpérimenté dont l’adrénaline monterait plus vite que celle du gendarme d’active à ses côtés : ce serait un raccourci. Et, encore une fois, ces réservistes n’interviennent pas seuls mais la plupart du temps aux côtés de personnels d’active. L’encadrement existe.

Mais je concède bien volontiers qu’il y a une forte proportion de réservistes sur cette mission, qui sont financés dans le cadre des accords de Sandhurst. En effet, nous ne pouvons pas nous permettre d’envoyer l’équivalent de 500 gendarmes mobiles chaque jour, soit sept à huit escadrons. C’est pour cette raison que nous avons fait le choix d’envoyer des réservistes de toute la France.

M. le général de corps d’armée François Agostini. Les réservistes sont des militaires de la gendarmerie, ils font partie intégrante des forces. Et nous ne sommes pas des robots : lors de nos missions, il y a du stress, de l’adrénaline. Ce qu’il faut, c’est que le stress soit mobilisateur, et non inhibiteur.

Comme cela a été rappelé, les réservistes sont formés. Les chiffres font état de plusieurs dizaines de militaires blessés chaque année dans l’accomplissement de ces missions ; or, depuis plusieurs années, extrêmement peu de dossiers concernant des migrants blessés sont remontés au Défenseur des droits par les associations, qui sont pourtant extrêmement

vigilantes, comme il se doit. Cela dans un contexte où la violence entre les migrants est caractérisée et en augmentation. Il faut ramener les choses à leur juste proportion et regarder les faits.

Mme Virginie Brunner. Pour notre part, nous avons beaucoup moins de réservistes – mais nous n’en sommes qu’aux prémices : notre réserve opérationnelle compte un peu plus de 10 000 personnes et devrait à terme atteindre 40 000. Il s’agit d’une part de réservistes opérationnels – d’anciens policiers –, d’autre part de personnes issues de la société civile. Ils font l’objet d’une formation spécifique et, je le répète, ils n’interviennent jamais seuls : ils sont intégrés dans les dispositifs avec les forces mobiles – six, tout de même, sont déployées chaque jour sur le littoral – ou dans les dispositifs de voie publique des directions interdépartementales de la police nationale (DIPN) du Nord et du Pas-de-Calais.

Mme Valérie Maureille. Parmi les réservistes, nous avons d’anciens policiers, qui connaissent le travail, et une large part de nos réservistes issus de la société civile travaillent dans le domaine de la sécurité – policiers municipaux, douaniers, salariés du privé. La proportion d’étudiants, qu’on peut peut-être assimiler aux réservistes les moins expérimentés, reste donc relative. Surtout, la doctrine veut qu’un réserviste issu de la société civile ne patrouille jamais seul : il a toujours un policier retraité à ses côtés.

Nous insistons beaucoup sur l’encadrement, à la fois par ces policiers retraités, mais aussi par la hiérarchie intermédiaire, notamment le CopLic.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Je rappelle que « jeune réserviste, sous le coup de l’adrénaline » était une citation de la DGEF : cette commission d’enquête s’attache bien aux faits.

Existe-t-il un accompagnement psychologique pour les policiers chargés de cette mission ? Le cas échéant, dans quel cadre peuvent-ils y faire appel ?

Par ailleurs, compte tenu de leurs conditions de travail pour le moins éprouvantes, ont-ils droit à des avantages statutaires ou à des rétributions supplémentaires ?

Mme Virginie Brunner. Il n’existe pas de dispositif d’accompagnement psychologique propre à cette mission. Au niveau national, nous avons des psychologues à disposition des policiers qui auraient participé à un événement compliqué ou traumatisant, comme la découverte d’un enfant décédé dans un incendie. Nous travaillons surtout sur le retex.

Il n’existe pas d’avantage statutaire propre à un territoire. Quant aux indemnités missionnelles, cela existe, mais elles ne s’appliquent pas à cette mission de LIC.

M. le général de corps d’armée Bruno Arviset. Pareil du côté de la gendarmerie : nous avons un dispositif national de psychologues cliniciens pour débriefer les militaires à la suite d’interventions difficiles ou d’une accumulation de petites interventions, y compris dans les Hauts-de-France, mais rien de propre à cette mission sur les plages.

Et il n’y a pas non plus d’avantage statutaire ou indemnitaire particulier lié à cette mission. Des indemnités sont versées, par exemple les indemnités de déplacement pour les gendarmes mobiles, mais ce sont les mêmes pour l’ensemble du territoire national.

M. le général de corps d’armée François Agostini. Nous avons beaucoup progressé en matière d’accompagnement. Avant, on considérait qu’accumuler ces images

chocs faisait partie du métier. Ce n'est pas vrai. Le réseau d'accompagnement s'est étoffé et permet aux agents de verbaliser et de surmonter les difficultés qu'ils peuvent rencontrer, qui peuvent être amplifiées pour des raisons liées à leur parcours personnel ou à leur sensibilité.

Nous avons vraiment gagné à travailler sur les risques psychosociaux. Ce travail d'introspection nous permet d'être plus forts et de préserver notre cohésion et notre collectif.

Mme Virginie Brunner. J'insiste vraiment sur l'importance des retex pour les événements particuliers. C'est un dispositif que nous avons mis en place ces dernières années et qui est très important pour nous.

M. le général de division Régis Blanchard. Les gendarmes de patrouilleurs et de vedettes, qui participent au sauvetage des naufragés mais ramènent parfois des cadavres, bénéficient d'un soutien bien organisé par le service de santé des armées, en lien avec les camarades de la marine nationale qui participent à ces missions.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je voudrais revenir sur les nouvelles méthodes d'interception concernant les *taxi-boats*.

Quels sont les critères conduisant les forces de l'ordre à décider d'intervenir, tout en ayant en tête que la priorité va à la sauvegarde de la vie humaine ? Nombre de personnes à bord, état de la mer, présence d'enfants : comment ces éléments sont-ils jugés ?

À ma connaissance, il y a eu six à dix interventions de ce type depuis fin 2025. Me confirmez-vous ces chiffres ?

Mme la colonelle Françoise Poulain, commandante du groupement de la gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord. Je commande le groupement de gendarmerie maritime de la Manche et de la mer du Nord depuis l'été dernier.

Face à l'essor des nouveaux modes d'action des passeurs, un comité interministériel de contrôle de l'immigration (Cici) a été instauré au début de l'année 2025, placé sous l'égide du secrétariat général de la Mer. La gendarmerie maritime a été choisie comme service opérant les futures opérations.

Nous avons eu un peu plus de six mois pour préparer cette mission, ce que nous avons fait de façon très minutieuse et sérieuse. Il s'est agi d'une préparation tactique, pour déterminer le dispositif le plus adéquat ; d'une phase d'expérimentation en mer, afin de bâtir un dispositif simple garantissant la sécurité des migrants autant que des gendarmes maritimes ; et d'un travail conjoint avec les procureurs de Boulogne-sur-Mer, Saint-Omer et Dunkerque, à la suite duquel ils ont fixé le cadre procédural dans lequel nous devons travailler. Ce travail a fait l'objet de plusieurs réunions – avec notamment la police nationale, la PAF et l'Oltim, avec lesquels nous avons de très bonnes relations – à la suite de quoi les préfets maritime et terrestre ont signé un cadre commun.

La première opération a été lancée fin novembre 2025. Depuis, nous en sommes à trente et une, qui ont donné lieu à huit interceptions effectives. Toutes ont été décidées par l'amiral de Guibert, préfet maritime, qui est mon contrôleur opérationnel.

Concrètement, le dispositif engage chaque fois quinze gendarmes, trois bateaux, et un chef de dispositif – un capitaine à bord de l'un des bateaux – qui évalue la situation et demande ensuite le « vert amiral », c'est-à-dire l'autorisation d'intercepter, via son centre opérationnel situé à Cherbourg. Les interceptions se sont toutes très bien déroulées, sans

rébellion des personnes à bord – migrants, passeurs, barreaux. La police a ensuite pris en charge les individus sur le plan judiciaire, avec des réponses pénales qui sont allées jusqu'à vingt-quatre mois de prison ferme.

C'est donc le chef de dispositif qui évalue la situation, notamment l'état de la mer. Les passeurs, très bien informés des conditions météorologiques, ne traversent pas quand la mer est démontée : de fait, lorsqu'ils partent, nous sommes en capacité de les intercepter. Et nous sommes évidemment extrêmement vigilants s'il y a des personnes vulnérables à bord.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Mais s'il y a un enfant à bord, par exemple, intervenez-vous ou non ? Est-ce une ligne rouge ?

Mme la colonelle Françoise Poulain. Nous n'avons pas encore été confrontés à cette situation. Il est fort probable qu'en l'espèce, le chef de dispositif ne préconiserait pas l'interception. Cela dit, tout se fait selon la situation, avec discernement. Je ne peux pas apporter de réponse générale.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez dit que les trente et une opérations avaient donné lieu à huit interceptions. Lorsqu'il n'y a pas eu d'interception, est-ce parce que l'amiral n'a pas donné son accord ou parce que le chef de dispositif a considéré que les éléments n'étaient pas réunis pour réaliser l'interception – et dans ce cas, quels sont ces éléments ?

Mme la colonelle Françoise Poulain. Certaines fois, les opérations ont été conduites mais il n'y avait pas de *taxi-boat* en mer. D'autres fois, on n'était plus face à des *taxi-boats* mais déjà des *small boats*, car les premiers embarquements de migrants avaient déjà été réalisés.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en viens à une série de questions sur les actions d'empêchement.

Pouvez-vous préciser vos rôles respectifs dans la politique d'empêchement des départs – ce que chacun de vous peut faire, et jusqu'où ? Combien d'empêchements ont été réalisés à terre en 2025 ?

J'avoue ne pas bien comprendre comment le taux d'interception de 63 % est calculé. Les données utilisées sont-elles collectées depuis longtemps ? J'ai l'impression que c'est assez récent et que ce taux d'interception vise aussi à répondre à une demande des Britanniques dans le cadre des accords de Sandhurst.

Mme Virginie Brunner. La police nationale n'intervient qu'au sol, car elle n'a pas de bateaux – c'est l'unique raison. C'est pourquoi l'interception revient à la gendarmerie maritime.

À terre, nous intervenons à trois niveaux : très en amont, avec le renseignement, encore en amont avec le démantèlement des réseaux criminels, et sur la plage au moment du départ des traversées – c'est le dernier rempart.

Mme Valérie Maureille. L'activité est assez complexe à comptabiliser. Il existe différents types d'intervention. Dans nos statistiques, les empêchements recouvrent les interpellations de trafiquants, les mises en échec – c'est-à-dire les cas où c'est l'intervention des forces de l'ordre qui a empêché un bateau de prendre la mer – et la découverte de matériel nautique.

Il y a eu au total 700 empêchements en 2024 et 627 en 2025, dont respectivement 425 et 430 pour la seule police nationale.

M. le général de corps d'armée François Agostini. Comme je l'expliquais, le taux d'interception recouvre les actions positives des forces de l'ordre concourant à l'empêchement – découverte de matériel, interpellation d'un trafiquant ou neutralisation définitive d'une embarcation.

L'autre taux mis en avant est le taux de mise en échec, obtenu en ajoutant au taux d'interception les éléments extérieurs à l'action des forces de l'ordre qui conduisent à empêcher le départ du bateau. Ces éléments sont de trois ordres : le comportement des migrants, conduisant à un naufrage – bousculades, bagarres, notamment pour l'emplacement sur le bateau – ; ce que j'appelle la providence, c'est-à-dire la météo et les courants ; et enfin les avaries dues à l'état du matériel – bateaux sous-gonflés, fond qui crève, avarie moteur.

Nous suivons évidemment ces deux taux, puisqu'ils rendent compte – pour le premier du moins – de notre rendement et de la pertinence de nos actions.

Les Anglais sont très intrusifs, ils veulent avoir un maximum d'informations. Surtout, ils veulent corréler l'argent qu'ils investissent au nombre de traversées empêchées. Évidemment, la situation est beaucoup plus complexe. Nous nous inscrivons dans un schéma international : quand le Koweït rend apatride une partie de sa population, nous savons que quelques semaines plus tard, nous aurons des Koweïtiens sur les plages. Il y a des flux.

La météo joue également un rôle important, c'est le *battle rhythm* de notre action. Si toute l'année était classée rouge à cause du mauvais temps, il n'y aurait pas de passages.

Nous avons une obligation de moyens et nous suivons nos résultats. Cette mission reste évidemment accomplie souverainement par la France. Nous donnons aux Anglais des gages de notre implication ainsi que nos résultats globaux, car il est très difficile de redécouper les choses et d'en tenir une comptabilité analytique.

Nous travaillons dans ce que j'appelle la petite profondeur : nous occupons en permanence le terrain et nous dérangeons les rassemblements. Notre action va de la dissuasion des regroupements de migrants à la neutralisation des bateaux sur la plage lorsque les conditions le permettent. C'est une mission de freinage, de déception, de dissuasion, comportant un certain nombre de lignes d'arrêt – j'utilise volontairement un langage militaire. Nous cherchons à éviter la confrontation sur la plage, car la frustration est alors très importante, ce qui occasionne des réactions violentes.

Ce qui me préoccupe, ce sont les interventions de nuit. Nous savons qu'il y a des armes, la police en découvre fréquemment dans les camps : je crains qu'un jour, une arme soit utilisée sur un gendarme lors d'une intervention de nuit. D'où l'importance d'avoir des moyens d'éclairage. J'ai prévu d'augmenter dans les prochaines semaines le nombre de Vezi, ces véhicules munis d'une rampe d'éclairage permettant d'éclairer l'équivalent de deux terrains de football. Éclairer la mission – dans tous les sens du terme – est une bonne chose : c'est le gage d'une meilleure sécurité dans le cadre de l'intervention.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous parliez de neutralisation sur la plage. C'est un endroit où il y a du sable, puis de l'eau. Cet élément est au cœur de nos questionnements, car nous avons du mal à comprendre la règle d'intervention. La préfecture maritime nous a expliqué qu'à partir du moment où il y avait de l'eau, les forces terrestres n'intervenaient plus ; d'autres nous ont dit qu'il fallait évaluer la situation.

Prenons un cas révélé dans un article de *Nord Littoral* daté du 4 mai 2026 : « Vers midi trente, alors que le *taxi-boat* se rapprochait une nouvelle fois vers la plage des Escardines, les gendarmes se sont approchés de l'embarcation, couteau à la main, dans le but d'éventrer le canot pneumatique ». Les images montraient des forces de l'ordre s'avancant dans l'eau pour crever l'embarcation.

Cette pratique s'inscrit-elle dans un cadre opérationnel ? Si oui, lequel, et dans le cas contraire, les gendarmes impliqués encourent-ils des sanctions ? Est-ce une pratique courante ? Tout cela rejoint la remarque de la Défenseure des droits s'agissant de l'encadrement légal de la destruction du matériel de navigation et de la crevaisson des pneumatiques – je pense que vous en avez eu connaissance.

Aujourd'hui, quel est le cadre légal ? Quels critères doivent être réunis pour justifier la destruction du matériel nautique par les forces de l'ordre ? L'usage de couteaux est-il encadré, légal ? Les gilets de sauvetage sont-ils considérés comme du matériel de navigation à détruire ? Un bateau peut-il être détruit lorsqu'il est sur l'eau ?

Nous avons besoin de réponses extrêmement précises de chacun.

Mme Virginie Brunner. Je peux vous donner la règle, puis je laisserai à mes camarades gendarmes le soin de répondre sur le cas particulier que vous évoquez.

La règle, quand on est sur la plage, c'est d'essayer de neutraliser le matériel. On le fait dans un cadre judiciaire. On peut tout à fait crever un bateau pour éviter qu'il soit mis à la mer : le cadre va être l'état de nécessité, ou le fait qu'en agissant autrement on pourrait nous reprocher la non-assistance à personne en danger. On crève un bateau ou on récupère du matériel pour éviter que les personnes partent sur l'eau.

En principe, quand on est dans l'eau, on ne crève plus les bateaux. C'est la consigne générale. Mais, comme toutes les forces de sécurité, nous avons sur place des chefs de dispositif qui peuvent modifier cette consigne en raison d'un élément particulier, d'une circonstance particulière de la situation, qui les conduit à agir différemment.

Encore une fois, la règle, c'est qu'on utilise les moyens à terre pour empêcher le bateau d'être mis à l'eau ou les migrants de monter à bord, pour protéger leur vie. Mais il peut arriver, dans des circonstances qu'il faudra justifier, que d'autres dispositions soient prises.

M. le général de corps d'armée François Agostini. Dans le cas d'espèce que vous décrivez, il faut regarder la scène globalement. La gendarmerie maritime intervient car elle a décelé un danger pour les migrants, qui sont à bord d'un bateau sous-gonflé et en échouage sur le sable. Il y a 10 centimètres d'eau : concrètement, ils ont de l'eau aux chevilles. Évidemment, on peut s'arrêter à la distinction entre le sec et le mouillé, mais je crois qu'il faut aussi tenir compte de cette zone intermédiaire.

Les migrants sont donc clairement en danger sur un bateau qui risque une avarie. On peut considérer qu'on est sur l'eau, mais aussi qu'on est sur le sable, parce que le bateau est échoué et que le fond, lui, touche le sable. Dans ce contexte, le gendarme, comme le policier, fait preuve de discernement et, parmi les options qui se présentent à lui, choisit la sauvegarde de la vie humaine. Peut-on l'en blâmer ? Donc le bateau est détruit. Si vous regardez les images, les migrants en sortent en mettant pied à terre, dans 10 centimètres d'eau. Il n'y a pas de bousculade, personne ne tombe dans l'eau : le bateau est détruit, les migrants en prennent acte et partent. Il n'y a pas de confrontation. Pour eux, c'est un échec dans leur projet.

J'insiste sur le fait que la destruction doit être définitive : si le bateau reprenait la mer du fait d'une crevaisson incomplète et qu'un naufrage se produisait, les gendarmes pourraient être poursuivis pour mise en danger de la vie d'autrui. La neutralisation doit donc être définitive.

Il est vrai que par le passé, des couteaux ont été utilisés. J'ai souhaité mettre fin à cette pratique en dotant les militaires d'un cutter professionnel. On peut considérer que c'est une arme par destination, bien sûr, mais ça reste un outil – c'est d'ailleurs son nom : outil de neutralisation des embarcations (ONE). Sa lame ressemble à un crochet. Il est moins agressif qu'un couteau et permet une neutralisation très rapide. Tous les militaires en ont un, car c'est désormais un matériel de dotation.

M. le général de division Régis Blanchard. Je précise que la vedette de gendarmerie maritime, qui était à quelques encablures, a bien vu qu'à bâbord – donc côté mer – le *taxi-boat* qui était en train de charger des migrants présentait deux trous de crevaisson par lesquels de l'air s'échappait. Si le bateau était parti, il aurait à coup sûr fait naufrage à quelques milles du bord, en pleine mer, avec sans doute des morts à la clé.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous remercie pour ces éléments qui éclairent la situation. Je rappelle que le préfet maritime nous a dit qu'un enfant pouvait se noyer dans 20 centimètres d'eau. J'imagine que c'est un des éléments pris en considération dans la décision.

La décision des forces de l'ordre de procéder à la crevaisson, même si elle est due à la présence de trous dans le bateau, peut aussi susciter une scène de panique qui à son tour peut engendrer d'autres drames, que l'on a déjà vus, comme l'étouffement des femmes et des enfants, souvent placés au centre de l'embarcation. La crevaisson peut donc accroître les risques. Comment ces éléments sont-ils pris en compte par le chef de dispositif ?

Certes il y a un cadre et des exceptions, mais si le chef de dispositif prend une décision qui lui semble nécessaire pour sauver des vies humaines et que celle-ci conduit finalement à un drame, que se passe-t-il pour lui ?

Mme Virginie Brunner. Ce n'est pas propre au dispositif de la LIC, mais à toutes nos interventions quotidiennes ! J'ai évoqué le chef de dispositif mais je pourrais tout aussi bien parler de n'importe quel policier ou gendarme. C'est le propre de nos métiers que d'intervenir en mesurant le risque de notre action. C'est le principe même de l'ordre public : nous nous demandons toujours si nous créerons un trouble supérieur à celui qui est causé. On considère toujours que le discernement est nécessaire à l'agent qui intervient, apprécie la situation et choisit comment agir.

M. le général de corps d'armée Bruno Arviset. Je suis tout à fait d'accord. Agir avec discernement face à chaque situation particulière fait partie de notre quotidien : ça s'apprend dès l'école et ça s'acquiert tout au long de la carrière – même si on n'est jamais à l'abri d'un raté.

Je n'ai pas connaissance à ce jour de situations où des migrants auraient été noyés du fait de la destruction d'un bateau par les forces de l'ordre. À l'inverse, des dizaines se sont noyés parce que nous ne les avons pas décelés et ne sommes pas intervenus pas à temps. Quand je pèse les risques, que j'observe cette réalité et que je constate qu'il n'y a pas eu de dérapage, je me dis que pour l'instant nos consignes et nos dispositifs sont les bons. Je le dis avec modestie et prudence puisque, comme pour toutes les situations de toute nature auxquelles nous sommes confrontés sur le territoire, quelqu'un pourrait un jour être blessé. C'est un risque quotidien.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Au quotidien, tous les policiers ne sont pas confrontés à la mer et donc à la coexistence, parfois floue, de différentes zones de compétence ! Nous avons observé que, d'après ceux qui interviennent en mer, les terrestres ne doivent plus intervenir dès qu'il y a de l'eau salée ; mais que les terrestres, eux, disent apprécier la situation au cas par cas en exerçant leur discernement. Cette friction n'existe pas dans les départements sans bordure maritime.

Après un naufrage, quel service est en charge de l'enquête ? Je lisais récemment dans la presse qu'il y avait eu des évolutions : ainsi, les effectifs de la section de recherches de la gendarmerie – des agents de police judiciaire formés aux méthodes d'enquête – auraient été amputés de 40 % ces dernières années, alors que le nombre de naufrages a augmenté. Comment expliquez-vous cela ?

Mme Virginie Brunner. Ce n'est pas du tout le cas. Les enquêtes ont toujours été traitées par la police nationale ; il n'y a pas eu de changement, ni d'évolution de doctrine.

M. le général de division Régis Blanchard. Je confirme. La section de recherches de la gendarmerie maritime a été réorganisée il y a trois ans, avec un rééquilibrage face aux brigades de recherches – d'autres unités spécialisées de police judiciaire – dont les effectifs ont légèrement augmenté. En cas de naufrage, la gendarmerie maritime est chargée d'enquêter sur ses circonstances et d'identifier les victimes, ce pour quoi nous avons créé une petite cellule d'enquête *ad hoc* avec des enquêteurs spécialisés. La section de recherches n'a pas vocation à intervenir sur ces enquêtes sans complexité particulière.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise ma question. Un article du *Monde* daté du 29 novembre 2024 rapporte que plus aucune enquête n'aurait été confiée à la section de recherches de la gendarmerie maritime depuis la mise en cause des militaires de la marine nationale dans le naufrage de 2021. Est-ce vrai ? Si oui, pourquoi ?

M. le général de division Régis Blanchard. Au contraire, la section de recherches de la gendarmerie maritime est très active ! J'ai rappelé que les effectifs de la gendarmerie maritime étaient réduits et que nous avons vocation à co-agir avec les autres services des forces de sécurité intérieure. C'est le cas en matière judiciaire : notre section de recherches dispose d'une expertise maritime qu'elle met au profit d'autres sections de recherches de la gendarmerie, voire de services de police. Nous sommes d'ailleurs très souvent cosaisis.

La section de recherches de la gendarmerie maritime est en outre très active sur les enquêtes complexes qui sont directement de son ressort, comme les intrusions dans les bases navales ou les compromissions liées au monde militaire, et elle est très souvent saisie pour les actions de l'État en mer – de disparitions en mer ou de faits de pollution par exemple.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Des articles du *Canard enchaîné* et du *Monde* rapportent l'existence d'un courrier des juges d'instruction à propos du naufrage de 2021, dans lequel ils louent le travail des enquêteurs de la section de recherches de la gendarmerie maritime de Cherbourg mais s'inquiètent de pressions exercées par leur hiérarchie. Est-ce vrai ? Que sont devenus ces enquêteurs ?

M. le général de division Régis Blanchard. Je connais ce courrier. Il s'agit de l'enquête menée sur le drame de décembre 2021, qui a été un choc pour tout le monde et a entraîné des évolutions comme l'installation des dispositifs permanents et le renforcement des effectifs du Cross Gris-Nez, le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage. C'est en effet la section de recherches de la gendarmerie maritime qui a mené cette enquête, et le jugement sera rendu prochainement. Pour vous répondre, le directeur d'enquête, par

exemple, travaille toujours au détachement de la section de recherches de Cherbourg ; il a même été promu, en passant adjudant-chef. Vous conviendrez que la situation n'est pas dramatique.

Mme Élixa Martin (LFI-NFP). Mes questions s'inscrivent dans le prolongement de celles de ma collègue rapporteure.

D'abord, comment préserver le sens des missions des policiers, gendarmes et réservistes quand ceux-ci sont sans cesse confrontés à une violence multiforme – ce qui se passe sur les campements, la mise en danger des personnes, la présence d'enfants... – et quand eux-mêmes peuvent participer de cette mise en danger, tout au moins par leurs paris opérationnels ?

Ensuite, comment vos interventions opérationnelles s'articulent-elles avec les fonctions de police judiciaire ou les filières d'enquêteurs ? Si vous voulez protéger les gens, que tout cela fasse sens, il faut les mobiliser pour qu'ils interviennent de manière structurelle, tout du moins sur les enjeux qui ne seraient pas géopolitiques.

Mme Virginie Brunner. La police judiciaire fait partie de la police nationale. Je pense que, dans le cadre des affaires judiciaires, la coopération se fait aussi bien dans le Nord qu'ailleurs sur le territoire. Cela dit, il y a une particularité : alors que, dans les autres territoires, la gendarmerie nationale prend en charge l'activité judiciaire, les enquêtes de police judiciaire concernant les filières de passeurs sont traitées spécifiquement par l'Oltim – c'est-à-dire les services de la police aux frontières – qui opère aussi bien au niveau national que local.

Nous disposons aussi d'autres services de police judiciaire, liés au DIPN du Pas-de-Calais et du Nord. À ma connaissance, il n'y a pas de difficultés : l'articulation se fait très classiquement entre les chefs et entre les services d'enquête et les services interpellateurs.

En réalité, tous les jours, sur toutes les plages du dispositif littoral, les gendarmes et les policiers travaillent en coordination. Ils se voient toute la journée et ont l'habitude de travailler ensemble, sous l'égide et la coordination du préfet. Ils disposent de cartes du terrain et chacun sait quoi faire et comment agir.

Enfin, la coordination se fait dans le cadre du renseignement qui arrive par toutes les structures et par tous les partenaires. Il n'y a pas, à ma connaissance, de problème de coordination entre nos différents services sur ce point.

Mme. Élixa Martin (LFI-NFP). Je ne suggérerais pas qu'il y avait une difficulté. Il s'agissait surtout de comprendre le fonctionnement de l'ensemble.

Mme Virginie Brunner. La coordination se fait sous deux angles : la coordination entre les services est opérée par la préfecture, la coordination judiciaire par le procureur, maître de la procédure judiciaire.

M. le général de corps d'armée François Agostini. L'important, c'est l'homogénéité du dispositif, et notamment la continuité territoriale, qui suppose articulation et coopération. Pour fonctionner en « frontière de zone de compétence », pour le dire comme cela, il existe des outils comme des boucles Tchao. De même, dans ces interstices, on utilise des drones au profit de la force amie. Tout fonctionne donc bien au niveau tactique.

Pour ce qui est de l'articulation entre les missions – police administrative et police judiciaire, trait de côte et filières – chacun travaille de manière complémentaire et concourt à la réussite de mission. Il n'y a pas de balance à faire : c'est tout simplement le mieux placé qui travaille au profit du collectif. En ce qui me concerne, j'applaudis des deux mains quand une filière est démantelée car cela signifie qu'il y aura moins de bateaux à saisir sur le trait de côte.

Je veux enfin revenir sur le mot « pari » que vous avez utilisé, et qui peut prêter à mauvaise interprétation. Madame, les policiers et les gendarmes ne sont pas des joueurs ! Nous pesons le pour et le contre, nous apprécions, nous calculons le risque, nous faisons preuve de discernement. Nous mesurons notre action en évaluant le ratio coûts-avantages, en matière d'ordre public comme dans chacune de nos missions.

M. le général de corps d'armée Bruno Arviset. Il est vrai que nous avons beaucoup parlé du trait de côte et de l'action sur la plage sans mentionner tout le travail mené en amont, à part son volet judiciaire.

Pour déceler, renseigner et interpellier en amont, nous disposons d'escadrons départementaux de contrôle des flux, qui traitent les axes menant vers les dunes et les plages. Ce dispositif se déploie dans la profondeur du territoire : nous tenons des parkings et procédons à des contrôles sur les autoroutes jusqu'en Seine-Maritime. Ce n'est pas seulement sur les 500 derniers mètres de plage que nous menons des actions terrestres.

Le volet aérien est tout aussi important. Mon collègue a parlé de notre dispositif de drones qui effectue de la surveillance en amont, mais nous disposons aussi des forces aériennes de gendarmerie, c'est-à-dire d'hélicoptères qui patrouillent le long des dunes ou à l'intérieur des terres pour déceler des mouvements, des rassemblements ou des caches.

Chacun est donc le maillon d'un ensemble. Vous parliez de sens : le sens de l'action de la dernière patrouille de la chaîne, qui, dans les 200 derniers mètres, va crever un bateau, ne peut se comprendre que si on l'inscrit dans cet ensemble plus global.

Mme Virginie Brunner. Des dispositifs ont aussi été déployés au niveau zonal pour assurer la transmission des informations et coordonner les différentes structures entre zone gendarmerie et zone police, l'ensemble étant coordonné au niveau préfectoral.

M. Marc de Fleurian (RN). Je salue d'abord le travail de tous ceux qui portent l'uniforme et s'engagent au quotidien dans des missions opérationnelles exigeantes et éprouvantes. Je salue également la formation dispensée dans nos écoles de cadres : elles fournissent aux unités des chefs tactiques dotés d'un grand discernement, qui leur permet d'agir au quotidien dans les conditions que l'on sait. Je connais beaucoup de militaires qui ont été décorés pour leur action dans le cadre de la lutte contre l'immigration clandestine ; je n'en connais aucun qui ait été condamné.

Ma question porte sur la capacité des effectifs et des militaires à mener de front la mission prioritaire de sauvegarde de la vie humaine et leurs missions régaliennes de service courant – les actions sur la voie publique, ou l'action de l'État en mer pour la gendarmerie maritime par exemple. Un ancien préfet du Pas-de-Calais m'avait rapporté que la moitié de son activité était consacrée à la LIC et que sa capacité à agir sur les autres sujets s'en trouvait diminuée, même avec un corps préfectoral performant.

Selon vous, la mission de lutte contre l'immigration clandestine présente-t-elle le risque d'un « effet tunnel » dans la répartition des missions, l'attention des chefs et la mobilisation des effectifs sur le terrain ?

Mme Virginie Brunner. Pour la police nationale, la zone Nord est la plus importante en termes d'effectifs. On y recense chaque année 23 500 crimes et délits, 2 600 gardes à vue par mois, avec un taux d'élucidation de 40 %. Alors oui, nous consacrons des moyens importants à la LIC, mais nous n'abandonnons pas le reste ! Notre cœur de métier est le service à la population, et la lutte contre l'immigration clandestine ne nous fait pas oublier la lutte contre la délinquance due à nos concitoyens. C'est une de nos priorités et nous restons particulièrement investis sur ce sujet. Les chiffres le prouvent puisqu'à Calais les faits de délinquance ont diminué de 17 %. Toutes nos autres missions, comme le travail mené avec les élus ou le maintien de l'ordre public continuent aussi bien sûr à être assurées par nos agents sur ces territoires.

M. le général de corps d'armée François Agostini. Le risque que vous évoquez est réel, mais pas réalisé. C'est celui d'un effet d'éviction : les policiers et les gendarmes pourraient être détournés de leurs missions du quotidien au profit de la LIC.

Il est vrai que la LIC mobilise beaucoup les agents dans le Nord et qu'il s'agit d'un marqueur fort de notre action. Toutefois, le choix du recours massif aux réservistes – qui représentent 70 % de nos effectifs pour la LIC – permet d'éviter cet effet d'éviction. Je rappelle que ceux-ci n'ont pas vocation à se substituer à des titulaires mais sont employés pour passer des pics d'activité.

Si effet d'éviction il y a, ce serait plutôt du côté de la délinquance. En effet, une occupation massive du terrain comme la nôtre, pour ne pas parler de saturation, a toujours pour effet une baisse des faits de délinquance – le lien de causalité a été maintes fois démontré. Aussi notre présence massive a-t-elle pour effet de vitrifier dans la zone les actes de délinquance, qui sont commis pour une très faible part par les migrants – en dépit du sentiment, que l'on peut comprendre, des habitants du Calaisis, face à ces actes peu nombreux mais très remarqués – et surtout par nos propres délinquants, issus de nos territoires. C'est un effet plutôt positif.

Mme Virginie Brunner. J'ajoute qu'une partie des missions de la LIC sont financées par les fonds Sandhurst. Nous avons travaillé à ce que les équipes dédiées à cette mission soient financées par ce programme.

Mme Stella Dupont (NI). Même si ma circonscription du Maine-et-Loire est loin du Calaisis et du Dunkerquois, je travaille depuis 2019 sur le sujet. Je me rends d'ailleurs régulièrement sur place – encore trois jours en avril – pour rencontrer l'ensemble des acteurs. J'ai aussi été rapporteure spéciale au nom de la commission des finances sur les questions d'asile et d'immigration.

Je m'associe tout d'abord aux remerciements faits aux hommes et aux femmes de terrain : j'ai pu mesurer très concrètement sur le terrain leur engagement et la difficulté de leurs tâches.

Depuis mes derniers échanges et depuis les accidents qui ont hélas fait des victimes en ce début d'année, un questionnement m'habite – lequel, je tiens à le dire, n'a rien d'un jugement de valeur. J'ai eu l'impression que ces noyades s'étaient majoritairement produites en zone gendarmerie, même si je ne l'ai pas vérifié précisément. J'aimerais donc connaître les différences d'organisation entre la police nationale, en particulier la PAF, et la gendarmerie.

J'ai été particulièrement marquée par le témoignage de deux dames au sujet d'un naufrage dans le secteur d'Hardelot. Elles n'avaient pas compris l'action des forces de l'ordre, en l'occurrence des gendarmes, qui, en nassant la zone du *taxi-boat*, avaient provoqué un intense affolement chez les candidats à la traversée. Cette intervention leur avait semblé, sans

parti pris, plus dommageable que de veiller simplement à ce que l'embarquement se passe au mieux – puisqu'une interception par les forces de l'ordre n'est pas possible en mer, cela a été évoqué, même si l'interprétation de tout cela reste un sujet sensible.

Après m'être entretenue avec les agents de la PAF, j'ai le sentiment que les gendarmes ne travaillent pas dans le même cadre d'intervention. La question des réservistes se pose aussi puisque j'ai cru comprendre que certains se sentaient démunis face à une mission à laquelle ils n'ont pas toujours été préparés. Je reste très prudente, mais il y a eu des morts et j'aimerais mieux cerner tout cela.

Ma deuxième question porte sur le délit d'aide au passage, à mettre en relation avec la question des gilets de sauvetage, qui me préoccupe beaucoup. Par le passé, tous les occupants d'un bateau ou presque en portaient un ; dans le dernier *taxi-boat* que j'ai vu, il y en avait trois pour soixante ou quatre-vingts personnes. Cela conduit les habitants et le collectif de citoyens que j'ai rencontrés à se demander si donner un gilet de sauvetage à une personne qui, quoi qu'il arrive, essaiera de traverser constitue un délit. En l'occurrence, l'intention n'est pas de l'inciter à traverser mais de faire en sorte d'éviter qu'elle se noie. Dans ce cas précis, que faites-vous ? Après l'interception d'un *taxi-boat*, saisissez-vous les gilets de sauvetage ?

Enfin, quand la SNSM intervient pour un naufrage, sans qu'il y ait forcément de victimes d'ailleurs, elle sécurise les personnes puis les ramène à Boulogne, à Calais, voire à Dunkerque. Quel est le déclenchement précis qui fait que les forces de l'ordre les attendent à l'arrivée, sur le quai ?

M. le général de corps d'armée François Agostini. Certaines de vos questions m'interpellent car je ne vois pas à quoi elles font référence.

Nous sommes déjà revenus sur le cadre légal et le cadre réglementaire de nos interventions. Ce sont les mêmes que ceux de la police, même si nous n'intervenons pas sur les mêmes portions de terrains. Nous travaillons à nous coordonner efficacement sur les interstices, en faisant circuler l'information avec fluidité par les boucles Tchap déjà évoquées. Je considère donc qu'au niveau tactique, tout se passe bien, en dépit de ces zones de compétence partagées – qui sont toute l'histoire de la répartition des compétences de la police et de la gendarmerie sur le territoire métropolitain ou ultramarin. L'important est de bien travailler les limites entre ces différentes zones administratives, ce que nous faisons.

Je n'ai pas bien compris votre question concernant le naufrage d'Hardelot.

Enfin, comme les délinquants réitérants, un grand nombre de réservistes récidivent ! Je veux bien croire qu'ils ne vont pas bien, mais ils reviennent. J'ai donc, sur ce point aussi, du mal à comprendre votre question. Je leur rends souvent visite. Il est fréquent – peut-être majoritaire, je n'ai pas de chiffres – que des réservistes aient déjà accompli plusieurs missions. Certains en sont à la onzième : onze fois quinze jours ! La mission remporte donc l'adhésion. Son utilité n'est jamais remise en question, car elle consiste à sauver des vies humaines – qui peut dire qu'il le fait, dans son quotidien ? Les réservistes ont la pêche. Ils travaillent au grand air et connaissent le sens de leur mission. Ils sont bien logés, bien nourris, leurs conditions matérielles sont satisfaisantes ; donc ils reviennent

M. le général de corps d'armée Bruno Arviset. Je précise que nous ne faisons appel qu'à des réservistes volontaires, venus de toute la France. Ils se portent volontaires sur cette mission, puis reviennent ensuite une deuxième ou une troisième fois. Ils n'y sont pas contraints.

M. le général de corps d'armée François Agostini. J'espère avoir répondu à vos questions. Pourriez-vous préciser celle qui porte sur Hardelot ?

M. le président Sébastien Huyghe. Mme Dupont rapportait le sentiment de citoyennes présentes sur la côte, qui, depuis ce point éloigné, n'ont pas nécessairement perçu l'ensemble de l'opération et son déroulé. Elles ont eu l'impression que l'intervention des forces de l'ordre avait moins contribué à la résolution du problème qu'à une certaine mise en danger.

M. le général de corps d'armée François Agostini. Trop ou trop peu, c'est tout le problème en matière d'intervention ! Ces personnes estiment-elles que nous aurions dû davantage empêcher la traversée ?

Mme Stella Dupont (NI). Ce qu'on m'a dit, c'est qu'alors que les gendarmes se rapprochaient du *taxi-boat* en suscitant un effet de nasse, les gens s'étaient affolés. Ces citoyens s'interrogeaient donc sur la pertinence de l'intervention, alors que les gens étaient déjà dans l'eau – je crois que deux femmes se sont noyées ce jour-là. Ils dressaient un lien de causalité direct entre l'action de la gendarmerie et les victimes. Cela interpelle – mais c'est ce qu'on me rapporte : je n'y étais pas.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il me semble qu'il s'agit du naufrage de début mai 2026, pendant lequel deux femmes ont trouvé la mort.

M. le général de corps d'armée François Agostini. Dans l'eau, ils y vont d'eux-mêmes ! C'est le principe même du *taxi-boat* ; ce n'est pas l'action des gendarmes qui les y mène. Les migrants se mettent à l'eau parce qu'ils ont appris par leurs chaînes de communication qu'un bateau allait arriver, et qu'ils veulent y accéder le plus tôt possible. Dans ce cas de figure, nous n'intervenons plus, mais les risques sont très importants. Certains d'entre eux attendent dans une eau à 7 degrés bien plus longtemps que les quinze ou vingt minutes théoriquement supportables. Il arrive aussi que certains se noient uniquement du fait du poids de leurs vêtements gorgés d'eau. Nous avons par exemple des images d'un gendarme secourant une personne qui, à cinq mètres de lui, coule littéralement sur lui-même, à la verticale, à cause du poids de ses vêtements, de la fatigue et du froid.

C'est cela, la réalité. En revanche, les gendarmes et les policiers qui constatent qu'une personne est en train de se noyer vont se mettre à l'eau pour la sauver. J'ai donc du mal à me représenter le déroulé de la scène.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier, mesdames et messieurs, pour ces échanges très riches.

*

* *

44. Audition conjointe, ouverte à la presse, de M. Stéphane Contal, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Pas-de-Calais, M. François Vallier, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Nord, et Mme Anne Badonnel, adjointe au directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) (21 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Il nous semblait important de recevoir des représentants des services départementaux d'incendie et de secours (Sdis) du Nord et du Pas-de-Calais et de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC), pour évoquer leur travail d'acteurs opérationnels du secours, en lien avec la question migratoire à la frontière franco-britannique. Je précise que la DGSCGC n'exerce pas de tutelle sur les Sdis mais joue un rôle en matière de coordination et fournit un cadre juridique à leurs interventions.

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

(M. Stéphane Contal, Mme Anne Badonnel et M. François Vallier prêtent successivement serment.)

M. Stéphane Contal, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Pas-de-Calais. Je suis chef de corps des sapeurs-pompiers du Pas-de-Calais et directeur du Sdis 62 depuis février 2025. Officier depuis une trentaine d'années, j'ai servi dans plusieurs corps départementaux, notamment comme numéro 2 du Sdis du Val-d'Oise et comme directeur de celui de la Somme.

Le service départemental d'incendie et de secours du Pas-de-Calais couvre un territoire de 6 671 kilomètres carrés qui compte environ 1,5 million d'habitants. Il s'appuie sur plus de 5 000 sapeurs-pompiers – 1 390 professionnels et 3 613 volontaires –, répartis dans quarante-sept centres d'incendie et de secours et qui ont assuré quelque 135 000 interventions en 2025. Notre budget de fonctionnement s'élève à 155 millions d'euros et notre budget d'investissement à 30 millions.

La réponse opérationnelle est assurée au quotidien, de façon quasi-exclusive, par des personnels en garde postée – sapeurs-pompiers professionnels et volontaires –, ce qui est assez spécifique à notre département. Ils sont 450 à 480 en journée et 410 à 420 de nuit.

Le département présente une façade maritime d'environ 120 kilomètres, ouverte sur la Manche et la mer du Nord, située au niveau du détroit du Pas-de-Calais, l'un des espaces maritimes les plus fréquentés du monde. Les ports de Calais et de Boulogne-sur-Mer sont respectivement le plus grand port de transport de voyageurs d'Europe et le plus grand port de pêche de France. Plages, estuaires, secteurs portuaires et zones de falaise alternent le long du littoral, marqué par d'importants phénomènes de marée, des courants soutenus ainsi que des conditions météorologiques rapidement évolutives et souvent difficiles.

La présence de populations migrantes sur le littoral du Pas-de-Calais constitue un phénomène ancien, observé depuis les années 1990. Longtemps concentrées autour des infrastructures portuaires, routières ou ferroviaires, les interventions des sapeurs-pompiers du Pas-de-Calais relevaient, au départ, principalement du secours d'urgence aux personnes et de la prise en charge sanitaire à terre. Cette activité demeure significative : en 2025, sur l'ensemble du territoire départemental, on a dénombré environ 850 opérations terrestres liées au phénomène migratoire.

À partir de 2018, le phénomène a toutefois connu une évolution majeure avec le développement rapide de traversées maritimes à bord d'embarcations légères, précaires et généralement sous-motorisées. Les traversées ont alors fortement augmenté, avec, pour corollaire, des drames : en 2024, soixante-dix-sept décès ont hélas été recensés.

Les interventions conduites dans ce cadre sont particulièrement complexes. Elles se déroulent le plus souvent sur la frange littorale, dans très peu d'eau, nécessitant des actions coordonnées entre les moyens terrestres du Sdis, les forces de sécurité intérieure, le Samu, les associations agréées de sécurité civile et les moyens maritimes engagés sous la coordination du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) Gris-Nez.

Les missions de recherche et de sauvetage en mer, dites SAR (*Search and Rescue*), relèvent de la responsabilité de l'État, exercée sous l'autorité du préfet maritime. Sur le plan opérationnel, elles sont coordonnées par le Cross Gris-Nez ; les principaux acteurs sont la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer) et les navires affrétés par la marine.

Elles ne font pas partie des missions généralement exercées par les services départementaux d'incendie et de secours puisque ce ne sont pas des missions obligatoires. Toutefois, les spécificités du littoral du Pas-de-Calais ont conduit à développer progressivement un partenariat étroit entre le Cross Gris-Nez et le Sdis 62.

La circulaire interministérielle du 4 mai 2012 a défini le cadre permettant aux Sdis de contribuer aux opérations de recherche et de sauvetage en mer. Dès 2014, le Sdis du Pas-de-Calais a conclu, pour la première fois en France, avec le Cross Gris-Nez, une convention complète intégrant l'ensemble des contributions optionnelles prévues par ce dispositif national. Cette convention organise notamment la coordination opérationnelle entre le Cross et le centre opérationnel départemental d'incendie et de secours (Codis), les procédures d'engagement des moyens ainsi que les entraînements et les retours d'expérience communs. Lors de certaines opérations majeures, cette coordination peut également s'appuyer sur l'envoi d'un officier de liaison du Sdis au sein du Cross.

Face à l'évolution du phénomène migratoire, le Cross Gris-Nez a progressivement élaboré, avec l'ensemble des services concourant à l'action de l'État en mer, une doctrine générale de coordination adaptée aux événements dans le détroit du Pas-de-Calais, dans le cadre du dispositif « Novimar » (nombreuses victimes en milieu maritime).

Avec l'apparition des tentatives de traversée par *small boat* puis par *taxi-boat*, le service départemental d'incendie et de secours du Pas-de-Calais s'est constamment adapté. Dès 2020, un vade-mecum a été élaboré à l'usage des commandants des opérations de secours, afin d'analyser les risques et de proposer une stratégie opérationnelle adéquate en fonction des scénarios vécus.

Face à l'ampleur des naufrages mortels, une réflexion a été lancée en 2024 afin de créer des lots et d'établir des procédures opérationnelles pour améliorer le sauvetage de victimes nombreuses à proximité du rivage. Ces lots « Novimar » sont à présent disponibles dans nos centres de secours côtiers.

La prégnance de la question migratoire sur le littoral du Pas-de-Calais a également conduit le Sdis à créer en septembre 2025 un groupement maritime international. Celui-ci a notamment pour mission de décliner la doctrine opérationnelle de sauvetage maritime de grande ampleur dont le préfet maritime est responsable. Dans ce cadre, le Sdis a développé des procédures opérationnelles spécifiques, compatibles et interopérables avec cette doctrine générale. Il s'agit de s'adapter aux conditions particulières des opérations sur la frange

littorale : secours de masse dans l'eau, sécurité des intervenants et prise en charge précoce des victimes notamment.

Une annexe spécifique à la convention conclue avec le Cross prévoit par ailleurs la possibilité de projeter en mer des secouristes spécialisés du Sdis 62 à bord de moyens nautiques coordonnés par le Cross, afin de satisfaire aux nécessités opérationnelles du détroit du Pas-de-Calais.

Parallèlement, lors d'opérations conduites sur la frange littorale, le Sdis s'engage régulièrement à l'appui du Samu et avec des médecins, des infirmiers de sapeurs-pompiers et des psychologues, afin d'assurer une prise en charge médicale ou paramédicale précoce des victimes dans des conditions souvent particulièrement dégradées.

Pour les six centres d'incendie et de secours implantés sur la façade littorale du Pas-de-Calais, les opérations liées aux tentatives de traversée sont désormais régulières. En 2025, ces seules opérations ont représenté 336 interventions, plus de 6 300 heures d'engagement opérationnel, avec la mobilisation de plus de 2 000 sapeurs-pompiers. Ces derniers ont ainsi pris en charge 16 personnes décédées, 4 blessés graves et 230 blessés légers, avec au total plus de 9 000 personnes impliquées.

Pour 2024 et 2025, le coût annuel des opérations de secours directement liées aux tentatives de traversée maritime est estimé à environ 1 million d'euros en fonctionnement pour le Sdis du Pas-de-Calais. Ces montants avaient été sollicités à deux reprises dans le cadre des travaux relatifs aux fonds Sandhurst qui n'ont pas abouti. De même, la demande formulée pour les années à venir, dans le cadre des accords pour la triennale 2026-2029, n'a pas été satisfaite.

Au-delà des seuls coûts opérationnels, les retours d'expérience mettent en évidence la nécessité de se doter d'un pacte capacitaire spécifique aux nouveaux risques émergents liés aux opérations conduites sur le littoral, les besoins identifiés en matière d'équipement et de matériel spécialisé étant estimés à environ 1,3 million d'euros en investissement. Cette activité repose notamment sur une unité spécialisée de sauvetage aquatique côtière, particulièrement sollicitée dans le cadre des opérations conduites sur la façade maritime départementale. Le Sdis 62 dispose ainsi de près de 100 agents spécialisés, directement mobilisables sur les opérations littorales et maritimes.

La nécessité de mobiliser des moyens importants sur le littoral passe également par le déploiement régulier de dispositifs de recouverture opérationnelle afin de maintenir la réponse aux risques courants sur le reste du territoire départemental. Cela conduit parfois à engager des moyens provenant de centres de secours plus éloignés de la façade maritime.

Face à des opérations impliquant parfois un nombre important de personnes, le Sdis du Pas-de-Calais a également développé un partenariat étroit avec les associations agréées de sécurité civile mandatées par l'État, en particulier la SNSM et la Protection civile. Ces partenariats sont aujourd'hui essentiels lors des opérations de secours ou de débarquement conduites dans les ports de Boulogne-sur-Mer et de Calais afin de compléter l'action des services de secours, notamment en matière d'accueil et d'accompagnement des personnes impliquées.

Enfin, le phénomène migratoire expose régulièrement les personnels engagés à des situations particulièrement éprouvantes sur le plan humain et psychologique. La répétition des interventions, leur forte charge émotionnelle et leur caractère parfois dramatique engendrent une fatigue opérationnelle croissante chez nos personnels particulièrement exposés. Le Sdis 62 a engagé un travail spécifique afin de renforcer

l'accompagnement de nos personnels et les dispositifs internes de soutien psychologique par la sous-direction santé.

Pour conclure, je souhaite rappeler le drame survenu le 3 mai dernier au large d'Hardelot car il illustre malheureusement la gravité des situations auxquelles les centres d'incendie et de secours sont confrontés sur le littoral du Pas-de-Calais. L'intervention, conduite de nuit, dans des conditions météorologiques particulièrement dégradées, a mobilisé d'importants moyens de secours terrestre et maritime pour porter assistance à plusieurs dizaines de personnes en difficulté dans l'eau. Deux jeunes femmes ont perdu la vie malgré l'engagement de nombreux sapeurs-pompiers présents sur la zone.

Ce drame nous rappelle, de manière factuelle, la réalité opérationnelle à laquelle le Sdis du Pas-de-Calais est confronté sur son littoral, aux côtés de l'ensemble des services de l'État et des associations concourantes. Depuis plusieurs années, nos centres d'incendie et de secours adaptent en permanence leur organisation et leurs moyens afin de répondre à des situations opérationnelles particulièrement atypiques à l'échelle nationale.

À cet égard, je salue l'engagement quotidien de mes sapeurs-pompiers, professionnels et volontaires, ainsi que tous les partenaires mobilisés sur ces opérations particulièrement complexes et difficiles humainement.

M. François Vallier, directeur départemental des services d'incendie et de secours du Nord. Vous ne noterez pas de réelle dissonance entre mon intervention et les propos très précis de mon collègue. J'évoquerai pour ma part mon expérience de chef de corps des sapeurs-pompiers du Nord. Auparavant, j'ai exercé ces fonctions essentiellement en Rhône-Alpes et en Moselle. Depuis un an – ce qui est assez récent –, je découvre les interventions et enjeux propres à la bande littorale de 30 kilomètres du Nord.

Jusqu'à présent, s'agissant des interventions, le Sdis du Nord était plutôt en retrait. Depuis trois ou quatre ans, sur le plan opérationnel, la pression se déplace, comme l'illustrent les politiques menées par l'interservices. Il faut prendre en considération cette réalité, c'est pourquoi nous nous mobilisons et nous structurons, en coordination avec nos collègues du Pas-de-Calais. Au cours de l'année, nos liens avec le Cross Gris-Nez se sont renforcés – jusqu'ici, nous n'avions pas avec lui la même relation de proximité que le Sdis 62.

J'ai surtout été marqué par la façon dont ce type d'intervention, avec une pression opérationnelle croissante, a été vécu par les sapeurs-pompiers du littoral. S'ils ont l'habitude d'effectuer des opérations dans l'urgence, eux qui agissent au cours de la dernière phase, celle de la prise en charge, médicale et paramédicale, de personnes en détresse, transportées vers les centres hospitaliers, il est important de noter que les logiques intellectuelles et les doctrines sont un peu différentes dans ce type d'intervention.

Tout d'abord, la culture des personnes migrantes est totalement différente. Ensuite, les pompiers ne doivent pas porter secours à un seul individu en détresse mais à un grand nombre de personnes – ou intervenir dans un environnement où se trouve une foule de personnes –, ce qui change un peu la donne au niveau de la procédure opérationnelle. Par ailleurs, au-delà de leur situation de détresse, ces personnes se trouvent à un moment particulier de leur parcours de vie : elles sont engagées dans la dernière ligne droite avant d'atteindre leur objectif. Par conséquent, la relation des pompiers avec elles est différente : il est plus difficile de temporiser, de les calmer.

Nos agents ont bien sûr toujours le souci de la dignité de la personne : c'est dans les gènes des pompiers, qui s'engagent par vocation altruiste. Cependant, aussi bien s'agissant des filières que des méthodes d'action, des changements majeurs se sont opérés, ce qui ne cesse de nous surprendre. Par exemple, il y a quinze jours, dans le cadre de stratégies de diversion, des incendies ont été allumés dans les communes – avec le risque qu'ils se propagent et se généralisent – alors que nous étions confrontés à la prise en charge de personnes en situation d'émigration. Il a fallu du temps pour tout mettre bout à bout et essayer d'y voir clair. Ça perturbe. Les pompiers sont donc dans un réel état d'instabilité, d'autant que, indépendamment de l'intervention de réseaux criminels, les pompiers se trouvent confrontés à des enjeux géopolitiques.

Ce qui est difficile, pour mes sapeurs-pompiers, c'est tout d'abord de se retrouver face à des situations de détresse humaine tout en étant confrontés à de l'agressivité, et de l'agressivité manifestée par de nombreuses personnes. Ensuite, ils doivent respecter des règles qui ne sont pas si évidentes. Même s'il est précisément et fermement encadré et que chacun fait de son mieux, le pompier est par définition plongé dans une situation de crise ; il va chercher à remplir sa mission en s'adaptant pour respecter autant que possible les règles, qui sont multiples et complexes, ce qui ne simplifie pas sa tâche.

La gestion en état d'instabilité permanente provoque aussi une tension psychologique de l'ensemble des personnels de secours engagés. La première mesure prise ces derniers mois vise à prévoir systématiquement des niveaux de commandement à même d'encadrer et de clarifier les missions. Par exemple, lorsque nous procédons à des évaluations depuis la terre ferme, nous menons, en lien avec le Cross Gris-Nez, un travail de sectorisation et envoyons des officiers de liaison qui préparent l'arrivée des secours pour s'assurer que les personnels se sentent soutenus et encadrés. Cette méthode est totalement différente de celle que connaissent habituellement mes sapeurs-pompiers.

Face à la diversité des doctrines, les collègues se raccrochent aux branches : violences urbaines – en cas de déports ; agressions par arme blanche ou par arme à feu, avec des tirs ; naufrages bien sûr, avec le plan Novimar ; opérations interservices ; interventions sous forte pression médiatique qui demandent un travail de communication très important. Les volontaires et les professionnels font bien sûr de leur mieux mais ils réclament des équipements pour pouvoir atteindre le niveau attendu tout en travaillant de façon sereine. Nous allons donc engager des plans en ce sens.

L'an dernier, nous avons perdu un bateau en mer car, dans la brume, l'équipage n'était pas parvenu à rejoindre la terre ferme, faute d'équipement adapté. Certes, il ne se trouvait pas tout à fait en mer mais sur le bassin du grand port de Dunkerque, soit la zone de compétence terrestre. Il n'empêche que nous avons dû recourir à des drones pour les guider et les récupérer. La nécessité de s'adapter à ce type de situation crée une pression importante. Les équipes restent mobilisées mais la situation est difficile. Je formule le vœu que les règles que doivent suivre les personnels engagés soient beaucoup plus claires. Je ne sais pas quelle est la solution mais je constate que les opérations de secours en montagne ou nécessitant une coordination transfrontalière sont un peu plus simples que ce type d'intervention.

Mme Anne Badonnel, adjointe au directeur général de la sécurité civile et de la gestion des crises. Pour compléter le propos des précédents orateurs, j'aimerais apporter des éclairages concernant la politique de sécurité civile au niveau national et le rôle de la DGSCGC, où j'exerce mes fonctions depuis janvier dernier. J'évoquerai également la politique en matière de lutte contre l'immigration clandestine, qui ne relève pas directement de notre compétence.

Les missions de la DGSCGC sont multiples. Son rôle principal est de garantir la cohérence de la sécurité civile au niveau national : elle définit la doctrine nationale en la matière et en assure la mise en œuvre ; elle prépare et coordonne l'action de l'État face aux risques et menaces de toute nature, celles-ci évoluant en fonction du contexte – vieillissement de la population, changement climatique, enjeux géopolitiques ; elle organise la gestion interministérielle des crises, un dispositif qui inclut la cellule interministérielle de crise ; elle élabore, déploie et évalue les politiques de préparation, d'information, de prévention des risques et d'alerte aux populations.

Je peux encore citer deux missions, importantes, qui font la singularité de notre direction : elle mobilise, coordonne et soutient les moyens nationaux – nous allons d'ailleurs bientôt lancer la campagne de prévention des feux de forêt, dite saison feux ; elle participe à la préparation et à la conduite des actions de secours sur le territoire national, y compris en outre-mer, avec aussi des interventions au niveau international.

Voici à présent quelques chiffres-clés à propos de la sécurité civile – qu'on qualifie parfois d'écosystème ou de famille : quelque 340 000 acteurs travaillent en partenariat – 200 000 sapeurs-pompiers volontaires, qui ont un statut *ad hoc*, 43 000 sapeurs-pompiers professionnels, qui sont des fonctionnaires territoriaux, et 100 000 membres d'associations agréées, dont 30 000 secouristes.

Si elle traite d'enjeux sensibles et est chargée de missions importantes, la DGSCGC est une direction modeste puisque ses effectifs s'élèvent à 2 500 personnes, dont 230 au niveau de l'administration centrale.

Comme l'ont dit MM. Vallier et Contal, l'activité opérationnelle a fortement augmenté sur le plan national puisque le nombre d'interventions est passé, depuis dix ans, de 3,7 millions à 4,1 millions, soit une hausse de 11 %. Notre activité a ceci de spécifique qu'elle est constituée à 87 % de missions de secours à personnes, un chiffre qui a fortement progressé puisqu'il s'élevait à 50 % il y a dix ans. La lutte contre les incendies représente 6 % de l'activité des sapeurs-pompiers.

Le budget des Sdis est d'environ 6 milliards d'euros, financés par les conseils départementaux – à hauteur de plus de 50 % –, par d'autres collectivités et, indirectement et de façon minoritaire, par l'État. Les dépenses et les budgets des services d'incendie et de secours ont également augmenté, à hauteur de 25 % environ sur dix ans.

L'organisation et les missions de la sécurité civile sont très spécifiques. Sa gouvernance est particulière car la DGSCGC n'exerce pas de tutelle sur les Sdis. Elle diffère en cela de la DGP (direction générale de la police nationale) et de la DGGN (direction générale de la gendarmerie nationale), qui pilotent les moyens au niveau territorial de façon très descendante et hiérarchique.

Les Sdis sont des établissements publics autonomes ; la DGSCGC n'a pas vocation à intervenir dans leur fonctionnement, qui relève de leur président, et n'est pas l'employeur des sapeurs-pompiers professionnels. Elle est en revanche chargée de définir les doctrines et les règles nationales statutaires et indemnitaires pour les sapeurs-pompiers professionnels, la réglementation relative aux sapeurs-pompiers volontaires et les doctrines d'intervention des Sdis, notamment pour la « saison feux ». Au niveau d'un département, c'est le préfet, représentant de l'État, qui est chargé de la mise en œuvre opérationnelle de la politique de sécurité civile.

Concernant la lutte contre l'immigration irrégulière, au vu de la particularité de notre organisation, de notre écosystème et de l'évolution des enjeux, la DGSCGC n'a pas à connaître

de l'intervention des Sdis sur le territoire. Ce sujet n'a jamais été évoqué au niveau de l'administration centrale, en tout cas pas à la DGSCGC.

Si nous n'avons pas à intervenir dans le budget de fonctionnement des Sdis, nous pouvons réfléchir à un appui ciblé et documenté pour réaliser des opérations d'investissement, dans le cadre d'un dispositif du type pacte capacitaire ; il porterait sur de l'investissement et des équipements adaptés, pas sur le fonctionnement.

M. le président Sébastien Huyghe. Concernant le Pas-de-Calais, vous avez évoqué un besoin de 1,3 million d'euros pour faire face à tout ce qui relève de la problématique de la frontière franco-britannique, avec une centaine d'équivalents temps plein (ETP) affectés sur ces missions. Est-ce bien cela ?

M. Stéphane Contal. C'est exact pour la partie investissement. En revanche, c'est un peu plus complexe concernant le nombre d'heures, qui ne correspond pas à 100 équivalents de 1 600 heures : en 2025, quelque 6 000 heures ont été totalement faites en intervention, et c'était même un peu plus en 2024. Le coût, qui prend en compte les frais de fonctionnement et les frais de personnel, s'établit à environ 120 ou 123 euros par homme et par heure. S'agissant des fonds Sandhurst, le Sdis doit justifier le montant demandé en indiquant le coût des interventions effectuées et en précisant le nombre de personnes mobilisées et le nombre d'heures réellement faites. L'annualité budgétaire qui s'applique dans ce cadre va du 1^{er} avril au 31 mars.

M. le président Sébastien Huyghe. Mais vous n'avez rien obtenu ?

M. Stéphane Contal. Nous n'avons rien obtenu.

M. le président Sébastien Huyghe. Et pour le département du Nord, quels sont les chiffres ?

M. François Vallier. Dans le Nord, où la pression est moins importante, 80 % des interventions en lien avec les personnes en situation d'émigration ont lieu sur la terre ferme. Le montant sollicité dans le cadre des fonds Sandhurst, sur la base d'un calcul identique à celui de nos collègues du Pas-de-Calais, s'élève à 1,2 million d'euros en investissement pour moderniser nos équipements afin de ne pas mettre en danger mes personnels, et de 545 000 euros par an en fonctionnement.

M. le président Sébastien Huyghe. La direction centrale n'a pas encore abondé les crédits destinés aux investissements, mais elle s'apprête à le faire : c'est bien cela ?

Mme Anne Badonnel. Elle s'apprête à réfléchir à l'appui qu'elle pourrait apporter à l'acquisition d'équipements adaptés – bateaux ou autres équipements – pour répondre aux besoins. Les pactes capacitaires ont commencé en 2019 mais concernaient surtout la « saison feux », avec des camions, etc. Dans le cadre de la réflexion à venir sur la future loi de programmation du ministère de l'intérieur, notamment, nous pourrions en effet examiner ces demandes.

M. le président Sébastien Huyghe. C'est une bonne nouvelle : l'élu des Hauts-de-France que je suis est heureux de l'entendre. Je regarderai avec beaucoup d'attention les suites qui seront données à cette réflexion.

Après ces questions budgétaires, j'en viens à l'opérationnel. Pouvez-vous préciser dans quelles conditions les équipes interviennent ? Qui fait appel à vous ? À quel moment cela

déclenche-t-il l'intervention des Sdis ? Concrètement, sur le terrain, comment se fait la coordination ?

Par ailleurs, existe-t-il des protocoles spécifiques lorsque vous êtes en présence de personnes vulnérables dans le cadre de vos interventions ?

Enfin, j'aimerais avoir un peu plus de précisions sur la prise en charge des effets psychologiques sur vos personnels des situations auxquelles ils sont confrontés, notamment lorsque des personnes ont perdu la vie lors d'une tentative de passage. Comment cela se passe-t-il concrètement ? Doivent-ils faire une demande ou est-ce organisé à l'avance pour l'ensemble des personnels ?

M. Stéphane Contal. Concernant les modalités d'appel, les services incendie, dont les missions sont définies à l'article L. 1424-2 du code général des collectivités territoriales, n'ont pas l'obligation d'intervenir en milieu maritime. Néanmoins, chacun comprendra que les Sdis côtiers souhaitent pouvoir le faire. C'est tout l'objet de la convention avec le Cross, formalisée dans le Pas-de-Calais depuis 2014. C'est donc le Cross qui, dans la quasi-totalité des cas, déclenche en même temps le sauvetage avec la SNSM et l'intervention du Sdis.

Deux cas peuvent se présenter : d'une part, l'accueil au port, lorsque des navires affrétés par la marine ont récupéré des personnes en difficulté dans le détroit et, d'autre part, des opérations plus complexes en cas de tentatives de traversée ou de signalements de personnes en difficulté par la gendarmerie ou les forces de sécurité intérieure. L'engagement se fait toujours par un appel émanant du Cross.

La coordination est un sujet qui anime les différents services de l'État et les associations depuis de nombreuses années. Elle ne cesse de s'améliorer car la pratique est quasi quotidienne, puisqu'on dénombre 336 interventions en un an dans le Pas-de-Calais – cela dépend des conditions météorologiques. La coordination entre les services est assurée par le commandant des opérations de secours : il s'agit d'un chef de groupe que l'on envoie sur les lieux et qui chapeaute une bonne dizaine de personnes. Il assure notamment la coordination des moyens mis à disposition.

Lors d'un sauvetage, nous intervenons simultanément avec la SNSM, qui accomplit un travail remarquable ; nous travaillons en parfaite adéquation avec elle. Il en va de même avec la Protection civile, dont l'aide est essentielle pour prendre en charge l'aspect social et humanitaire qui peut nous compliquer la tâche lorsque beaucoup de personnes sont impliquées. Notre rôle consiste en effet principalement à assurer les secours, voire à gérer la dimension paramédicale et médicale – nous envoyons systématiquement au moins un infirmier sur site. Non seulement les conditions météorologiques sur la côte sont souvent difficiles mais en plus le mélange de carburant et d'eau salée provoque des brûlures. Des personnes qui, au départ, n'étaient pas blessées, peuvent le devenir, de façon légère ou au contraire très grave – à Hardelot, certaines personnes se sont ainsi retrouvées en urgence absolue. De même, une attention particulière est portée au risque d'hypothermie. L'apport des associations agréées de sécurité civile est donc très important et la coordination avec elles est très précise.

Une des premières difficultés, lors des tentatives de traversée, tient au fait qu'elles peuvent se passer de nuit : il est alors très complexe de retrouver les migrants et de les prendre en charge, notamment à Hardelot. Le littoral étant très vaste, nous pouvons avoir besoin de temps pour bien les situer et emmener tous nos moyens à l'endroit recherché, parfois distant de plusieurs centaines de mètres, voire plusieurs kilomètres.

La doctrine Novimar, qui se construit petit à petit avec mes services et avec le Cross, prévoit dans un premier temps une procédure de fixation : il s'agit de déterminer le nombre de personnes qui sont à l'eau, en danger. Puis nous faisons en sorte de stabiliser la situation, c'est-à-dire de prendre en charge les personnes les plus vulnérables et de les mettre à l'abri du mieux possible. Enfin, nous procédons à l'extraction jusqu'à l'estrade afin d'évacuer ces personnes sur le bord de la plage.

Certaines interventions peuvent être d'une difficulté extrême pour les personnels. À Hardelot, des personnes encore dans le bateau se trouvaient en arrêt cardio-respiratoire ; tout n'était pas immédiatement visible pour les secouristes. Ces scènes récurrentes créent une difficulté d'ordre psychologique. Le métier de sapeur-pompier consiste déjà à voir au quotidien des choses que le commun des mortels n'a pas particulièrement envie de voir. Or, dans les situations dont nous parlons, la détresse humaine s'ajoute encore à une grande complexité opérationnelle. Un accompagnement est donc prévu, en particulier de la sous-direction santé – médecins, sapeurs-pompiers professionnels et volontaires, infirmiers. Il est assuré par des psychologues ; l'un de nos médecins volontaires est également psychiatre.

Lors des interventions, au moins un ou une psychologue se rend sur les lieux pour rencontrer les équipes et discuter avec elles. Un rappel par téléphone ou par SMS est systématiquement fait, quel que soit le type d'intervention, pour proposer un suivi à toute personne qui le souhaite. Donc le suivi n'a rien d'obligatoire, mais il est toujours proposé au moins deux fois, sur le moment et après.

Depuis 2024 et 2025, nos médecins et nos infirmiers ont adapté la formation pour mieux aider les personnels confrontés de façon très récurrente à ces interventions. Sont dispensées des formations dites TOP (techniques d'optimisation du potentiel), qui viennent du monde militaire, sur la capacité à surmonter le stress pour pouvoir gérer ces situations très éprouvantes ; et des formations de maintien des acquis en secourisme qui sont, pour les centres côtiers, adaptées à la complexité des interventions concernant les personnes exilées, notamment les cas d'hypothermie.

M. François Vallier. Concernant le Sdis du Nord, 80 % des opérations se déroulent sur la terre ferme. Cela implique un mode de fonctionnement qui diffère de celui qui est appliqué à la frontière maritime, qu'il s'agisse des outils de coordination ou de l'organisation opérationnelle.

Pour ce qui est de la terre ferme, c'est le centre opérationnel du Nord qui gère les secours et l'interservices. C'est donc lui qui est chargé de mobiliser et de mettre en relation toutes les forces concernées, y compris les collectivités locales et les associations agréées, afin que les personnes soient prises en charge avec dignité – principe qui nous guide dans toutes nos opérations.

Il est intéressant de le souligner : c'est l'aspect psychologique qui a guidé le choix, en cas d'intervention du Sdis du Nord à la frontière maritime, d'envoyer sur place un échelon de commandement d'évaluation pour préparer les équipes, en relation avec le Cross. Il organise ainsi, avec le Samu et les services de santé du service incendie, l'évaluation psychologique des personnels pour les préparer, les cadrer, les surveiller et éventuellement les réorienter vers le dispositif de prise en charge du Sdis du Nord, qui existe pour les opérations courantes et est assez développé.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez évoqué, et c'est bien normal, le protocole post-naufage, mais j'imagine que vous intervenez également auprès des personnes exilées dans d'autres circonstances. Pouvez-vous préciser le nombre d'interventions concernées ? Les appels sont-ils passés par ces personnes ou par des associations ? Comment faites-vous pour répondre à ces sollicitations ? Quels sont les types de demandes ?

M. Stéphane Contal. Toutes nos interventions terrestres, qui ne se déroulent pas dans le cadre du post-naufage, relèvent d'un engagement quasi classique. Elles sont déclenchées à la demande d'un appelant, quel qu'il soit – migrant, association, forces de sécurité intérieure, préfecture. Il est toujours un peu complexe de comptabiliser les interventions terrestres qui concernent des personnes en situation migratoire ou exilées ; néanmoins, on les estime à un peu plus de 800 en 2025. Nous sommes appelés pour des rixes, des blessures ou des personnes en train d'accoucher ; ce sont des motifs assez classiques.

M. François Vallier. Pour le Sdis du Nord, l'appel des secours se fait de manière diverse. Il peut aussi provenir des forces de sécurité, qui patrouillent régulièrement et nous sollicitent, indépendamment des particuliers ou des personnes en situation d'émigration qui font appel aux secours lorsqu'ils rencontrent une difficulté.

Les interventions peuvent avoir pour but d'apporter une assistance médicale en cas de maladies, lesquelles peuvent être liées à l'épuisement, à la précarité et à l'insalubrité ; nous pouvons être appelés en cas d'agression – rixe, affaire criminelle liée aux réseaux, usage d'armes blanches et d'armes à feu.

Je le disais, nous voyons également se développer des incendies lors de fenêtres d'embarquement importantes, qui nécessitent de rassembler des petits groupes disséminés sur la frange littorale. Pour faire diversion et fixer les forces de sécurité, des incendies sont allumés – feux de brousse, comme l'année dernière à Loon-Plage, pour masquer des tentatives d'embarquement, ou encore incendies de voitures, comme à Dunkerque il y a quelques jours, afin de monopoliser les secours dans ce cadre.

En 2025, sur 445 interventions, 372 se sont déroulées sur la terre ferme.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Existe-t-il un protocole post-naufage dans chacun des départements ? Si oui, est-il identique ? Dans le cadre de ce protocole, la présence des forces de sécurité à vos côtés est-elle systématique ?

M. Stéphane Contal. Oui, tout à fait : l'engagement des forces de sécurité intérieure – police nationale, gendarmerie nationale ou départementale selon le territoire – est systématique.

Je précise, concernant la partie portuaire, que les interventions sont un peu différentes car elles ne recourent pas forcément aux mêmes spécialités. Il s'agit d'un engagement assez classique de secours d'urgence aux personnes, qui mobilise nos ambulances mais ne présente pas nécessairement les spécificités du sauvetage côtier.

Avec les tentatives de traversée, la seule difficulté tient à la localisation. Il y a souvent une période de reconnaissance par les forces de sécurité intérieure et par nous-mêmes. Une fois les personnes localisées, tout le monde se regroupe pour que les interventions se passent au mieux.

Enfin, contrairement aux forces de sécurité intérieure, qui ont parfois connu des velléités d'agression, les sapeurs-pompiers du Pas-de-Calais n'ont pas subi d'agressions lors des interventions sur les tentatives de traversée. Les personnes concernées ont bien compris que nous étions là pour leur porter assistance et secours.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La coordination avec les forces de sécurité implique-t-elle un allongement des délais d'intervention ?

M. Stéphane Contal. Non, les délais sont classiques. Il en allait autrement lorsque nous devions intervenir dans le camp de la Lande, dit la jungle. Compte tenu des risques d'agressions à l'encontre des sapeurs-pompiers, et même d'agressions graves, il nous fallait suivre des protocoles relevant des doctrines de violences urbaines : des points de regroupement des moyens étaient mis en place avec les forces de sécurité intérieure pour sécuriser nos interventions.

Pour ce qui concerne les tentatives de traversée ou le port, il n'y a pas de difficultés de ce type. En moyenne, à l'échelle du département du Pas-de-Calais, le délai d'intervention du premier engin est d'une dizaine de minutes – quinze minutes au maximum. Le seul élément de complexité est la localisation.

M. François Vallier. Il en va de même pour le département du Nord. Pour les interventions post-naufage, il n'y a strictement aucun retard. Une fois arrivés sur place, nous devons consacrer un temps certain à évaluer l'état psychologique des naufragés, en plus de leur état physique. Nous discutons avec le Samu et les associations agréées pour savoir où diriger ces personnes.

Sur la terre ferme, la présence d'armes blanches ou d'armes à feu lors de rixes implique forcément de sécuriser la zone, donc de se regrouper avec les forces de l'ordre, selon un mode classique.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quelles sont vos relations avec les associations non mandatées ? J'ai pu constater, en participant à une maraude, qu'elles sont amenées à alerter lorsqu'elles retrouvent des personnes qui n'ont pas réussi à passer. Cela représente-t-il une difficulté particulière pour vous ? Élaborez-vous des méthodes communes ?

M. Stéphane Contal. Nos procédures de coopération opérationnelle sont centrées sur les associations mandatées par l'État comme la Protection civile ou la SNSM. Si nous recevons un appel d'une autre association, nous intervenons systématiquement, comme c'est le cas avec n'importe quel appelant. Quand nous arrivons sur le terrain, un lien s'établit avec le commandant des opérations de secours sans que se posent de difficultés particulières.

M. François Vallier. Les relations avec les associations ne sont pas formalisées. Durant ma première année à ce poste, j'ai pu observer que la bande littorale du Nord était un microcosme : en dehors des appels passés lors des maraudes, les informations circulent car tout le monde se connaît plus ou moins. Entre les bénévoles de la sécurité civile, les sapeurs-pompiers volontaires et les associations non mandatées, il y a d'autant plus de porosité que certaines personnes cumulent plusieurs engagements. Il n'y a pas de difficultés majeures avec ces associations.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Pourriez-vous revenir sur les stratégies que vous avez pu observer, notamment les incendies destinés à vous occuper ailleurs ?

Par ailleurs, j'aimerais savoir quelles évolutions majeures vous avez constatées dans les tentatives de traversée.

M. François Vallier. À deux reprises depuis mon arrivée, nous avons observé le déploiement de logiques de diversion, qui n'étaient pas courantes auparavant. Elles sont davantage organisées pour les forces de sécurité qui, lorsqu'elles détectent la présence de matériel sur une plage ou de personnes regroupées à proximité pour attendre le *taxi-boat*, patrouillent dans la zone concernée. Pour les occuper ailleurs, une diversion est organisée, certainement par les filières criminelles, ce qui nous amène à intervenir. Il y a quinze jours, un

incendie de véhicules à l'arrière d'une plage a conduit à déclencher un processus de sécurisation de zone, ce qui a dégarni les rangs des forces de sécurité intérieure qui devaient se coordonner avec nos équipes. Le signal reste faible, mais je tenais à attirer votre attention sur ces pratiques.

S'agissant des évolutions, nous notons qu'il y a de plus en plus de personnes qui montent dans les *taxi-boats*, au point qu'on se demande comment elles font pour tenir toutes dessus. L'autre évolution majeure, intervenue en l'espace de seulement un an, est la massification des embarquements, phénomène qui limite notre capacité de réaction. Ils se font désormais de tous côtés alors qu'ils n'avaient lieu qu'à des points bien identifiés. Il faut dire aussi que cette massification a été facilitée par des conditions météorologiques favorables – en la matière, les filières criminelles sont mieux informées que nous. Le nombre de nos interventions liées aux traversées atteint presque le total de l'année dernière alors que nous ne sommes qu'en mai.

Je pensais qu'il était simple de faire revenir les personnes une fois qu'elles étaient à bord mais, globalement, on ne s'engage pas – j'ai posé la question à mes collègues des différentes forces concernées, notamment du Cross. Il arrive que les secours nautiques des sapeurs-pompiers suivent à distance : ces embarcations précaires peuvent couler et des passagers tomber à l'eau. Nos bateaux ne sont toutefois pas suffisamment grands pour récupérer vingt à trente personnes en même temps, avant que les bateaux des autres forces nous rejoignent puisque, bien sûr, il y a une coordination. Cela nous ramène à la question des investissements.

M. Stéphane Contal. Dans le Pas-de-Calais, il n'y a pas à ma connaissance d'incendies destinés à faire diversion. Toutefois, nous accordons une attention particulière aux incendies pouvant survenir dans les camps précaires installés par les personnes qui attendent les *taxi-boats*, notamment dans les espaces dunaires. Avec M. le préfet, nous avons aussi identifié d'autres points de vigilance dans certains endroits pendant la période estivale. Précisons qu'il ne s'agit pas forcément d'incendies intentionnels.

Au moment de l'embarquement, des stratégies de diversion sont néanmoins déployées, notamment par les passeurs. Elles mettent en danger la vie des personnes à bord, en particulier des enfants, mais aussi celles de nos personnels. Sauver une personne sur le point de se noyer fait partie des interventions classiques mais devoir en sauver dix, quinze ou vingt en même temps met aussi en péril nos sauveteurs côtiers. Nous travaillons beaucoup à l'adaptation de nos techniques d'intervention et envisageons d'investir dans des dispositifs à même de secourir des victimes nombreuses le plus rapidement possible grâce à des engins de flottabilité. Il s'agit d'assurer la protection de nos sapeurs-pompiers comme des personnes en danger en mer.

M. Marc de Fleurian (RN). Je voudrais d'abord saluer l'engagement des pompiers professionnels et volontaires du Nord et du Pas-de-Calais et dire mon affection particulière pour ceux des casernes d'Audruicq, Marck et Calais, dans ma circonscription.

Des sauveteurs ont rapporté à plusieurs reprises avoir fait l'objet de réactions hostiles de la part de migrants hommes lorsqu'ils portaient secours à des femmes. Avez-vous mis en place une procédure particulière ? Comment faites-vous face à cette barrière culturelle qui vous empêche d'intervenir dans des conditions sereines ?

M. François Vallier. Depuis un an que je suis arrivé à ce poste, à aucun moment, je n'ai été confronté à ce type de phénomènes. Lors de nos interventions, l'une des étapes de la procédure opérationnelle est le recueil de la nationalité des victimes. Bien souvent, les traducteurs sont mobilisés immédiatement et nous aident si nous rencontrons des difficultés. Je n'ai jamais eu connaissance de problèmes de cet ordre dans le Nord.

M. Stéphane Contal. Je n'ai pas non plus connaissance de problèmes de ce type. En tout cas, aucune information ne m'a été remontée à ce sujet. Or il y a une certaine mixité parmi nos personnels.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier pour le temps que vous nous avez consacré et les explications précises que vous nous avez fournies. Je vous prie de remercier, au nom de la représentation nationale, l'ensemble de vos personnels qui sauvent chaque jour des vies dans des conditions difficiles.

*

* *

45. Table ronde, ouverte à la presse, réunissant les représentants des organisations syndicales : pour Alliance Police Nationale : MM. Arnaud Roger et Guillaume Sarrazin ; pour Alternative Police CFDT : MM. Frédéric Geindrie et Benjamin Camboulives (en visioconférence) ; pour Unité SGP Police-FO (UN1TÉ) : MM. Mickaël Stoinski et Marc Musiol ; et pour UNSA Police : MM. Jérôme Bizeur et Damien Compagnon (21 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Votre témoignage, messieurs, a toute sa place dans nos travaux et nous vous remercions de votre présence. Comme vous pouvez vous en douter, l'action des forces de l'ordre a déjà été évoquée à plusieurs reprises dans le cadre de nos auditions, avec des angles d'approche différents. Ce matin même, nous avons entendu les représentants de la gendarmerie nationale et de la police nationale, parmi lesquels Virginie Brunner, directrice générale adjointe de la police nationale et Valérie Maureille, directrice zonale de la police nationale du Nord.

Je précise que nos auditions sont retransmises en direct sur le site de l'Assemblée nationale et qu'elles sont ouvertes à la presse.

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

(MM. Arnaud Roger, Guillaume Sarrazin, Mickaël Stoinski, Marc Musiol, Jérôme Bizeur, Damien Compagnon, Frédéric Geindrie et Benjamin Camboulives prêtent successivement serment.)

M. Guillaume Sarrazin (Alliance police nationale). Je vous remercie de me donner la parole afin d'apporter le témoignage d'un policier de terrain confronté quotidiennement aux conséquences opérationnelles des accords du Touquet et à la pression migratoire sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord.

Depuis plus de vingt ans, les accords du Touquet constituent un élément central de la coopération franco-britannique en matière de contrôle migratoire et de sécurisation des frontières. Mais sur le terrain, ce sont avant tout les policiers, les forces de sécurité intérieure, les agents publics français qui assurent cette mission complexe et exigeante souvent sous une très forte tension.

Alliance Police Nationale, syndicat majoritaire, souhaite rappeler une réalité simple : derrière les débats diplomatiques et politiques, il y a des femmes et des hommes engagés jour et nuit, dans des conditions parfois extrêmement difficiles. Nous faisons face à une pression migratoire constante, à des réseaux de passeurs toujours plus organisés et violents, à des risques sécuritaires accrus, à une fatigue opérationnelle importante, et ce avec des effectifs et des moyens qui demeurent insuffisants au regard de nos missions.

La France assume la surveillance de près de 155 kilomètres de côtes sur le littoral du Nord et du Pas-de-Calais. Sur le terrain, une difficulté majeure demeure : concilier la lutte contre les départs clandestins avec la priorité absolue qui reste la sauvegarde de la vie humaine. Les policiers sont confrontés quotidiennement à cette contradiction opérationnelle : empêcher les mises à l'eau tout en évitant les drames humains. Malgré les efforts engagés, force est de constater qu'aucune doctrine totalement efficace n'a encore permis de répondre pleinement à cette réalité de terrain.

Face à cette situation, nous formulons plusieurs demandes concrètes.

Premièrement, nous demandons un renforcement immédiat des effectifs sur le littoral. En effet, les moyens humains dont nous disposons actuellement sont largement insuffisants au regard de la pression migratoire.

L'administration fait largement appel aux réservistes. Ces personnels sont indispensables et méritent le respect, mais leur efficacité opérationnelle n'est pas comparable à celle d'effectifs locaux expérimentés, connaissant parfaitement le terrain, les modes opératoires des réseaux et les habitudes de travail des unités déjà constituées.

Nous en arrivons même à des situations paradoxales. On fait venir des réservistes du Sud de la France, ce qui induit la prise en charge de leurs frais de déplacement, d'hébergement et de restauration, sans compter le paiement de leurs émoluments journaliers. Pourtant, il serait simple de permettre, sur la base du volontariat, à des effectifs locaux et formés de renforcer les dispositifs sur leur temps de repos. Ils seraient bien sûr rémunérés, en l'occurrence grâce aux fonds issus du traité de Sandhurst, sur le modèle des heures optimisées instaurées dans les années 2000 dans la police. Un tel fonctionnement permettrait de disposer de personnels immédiatement opérationnels, expérimentés et connaissant parfaitement le terrain. Ce serait un système gagnant-gagnant, à la fois pour l'administration et pour les fonctionnaires engagés.

Deuxièmement, nous demandons des moyens matériels et technologiques adaptés partout où c'est nécessaire. Les fonds Sandhurst ont permis des avancées importantes en matière d'équipements, mais l'effort doit se poursuivre afin que tous les agents puissent bénéficier de matériels adaptés et renouvelés lorsque c'est nécessaire.

Troisièmement, nous demandons une meilleure prise en compte des risques physiques et psychologiques encourus par les agents. Les policiers sont confrontés à des situations humaines extrêmement difficiles, parmi lesquelles des démantèlements de camps de migrants, des interventions de nuit, des naufrages, des décès, des tensions permanentes. Pourtant, la DIPN (direction interdépartementale de la police nationale) du Pas-de-Calais ne dispose plus de médecin de prévention depuis plus d'un an, faute de candidats. Cette situation n'est plus acceptable.

Quatrièmement, nous souhaitons renforcer l'attractivité financière des missions liées à la lutte contre l'immigration clandestine (LIC). Les personnels de voie publique et de la police aux frontières (PAF) engagés quotidiennement sur les plages, dans les dunes ou dans les camps, de jour comme de nuit, exercent dans des conditions particulièrement difficiles. Pourtant, ils ne bénéficient pas des mêmes dispositifs indemnitaires que leurs collègues affectés en commissariat – je parle de la prime de voie publique. De même, les effectifs spécialisés de la PAF et de l'Utes (unité de traitement des étrangers en situation irrégulière), qui sont fortement mobilisés pour les retenues administratives et les procédures judiciaires liées à l'immigration clandestine, sont exclus de la prime d'investigation, alors que les collègues affectés en commissariat la perçoivent.

Si nous voulons continuer à attirer et à conserver les personnels expérimentés, nous devons veiller à ne pas créer un différentiel d'attractivité entre les commissariats classiques et les services spécialisés de la police aux frontières, au risque de fragiliser durablement ces unités pourtant indispensables. Dans cette logique, les dispositifs de fidélisation instaurés à Calais et à Dunkerque ont démontré leur utilité. Nous demandons que la prime de fidélisation soit étendue à d'autres secteurs fortement touchés, notamment celui de Boulogne-sur-Mer, où la pression migratoire augmente fortement, avec des conséquences importantes en matière de risques psycho-sociaux (RPS) et d'épuisement des personnels.

Nous demandons également un engagement plus équilibré de nos partenaires britanniques. Le soutien financier est nécessaire, mais il ne peut constituer l'unique réponse. Le Royaume-Uni doit s'impliquer davantage sur le plan diplomatique et engager une réflexion plus globale sur sa politique migratoire afin de contribuer à des solutions durables et efficaces. Aujourd'hui, la France subit directement les conséquences de la pression frontalière.

Enfin, nous tenions à évoquer la question des OQTF (obligations de quitter le territoire français). Leur faible taux d'exécution démontre les limites actuelles du système et l'augmentation de la durée de rétention administrative ne saurait constituer à elle seule une solution efficace. La priorité doit être d'obtenir davantage de laissez-passer consulaires, afin de rendre les éloignements réellement effectifs. C'est l'affaire du ministère des affaires étrangères plutôt que du ministère de l'intérieur.

Pour conclure, je souhaite rappeler une chose essentielle : les policiers ne peuvent assumer seuls la gestion d'une crise migratoire qui dépasse largement le cadre sécuritaire. Ils appliquent les décisions prises par les autorités politiques et judiciaires. Malgré des conditions extrêmement difficiles, nos collègues accomplissent leur mission avec professionnalisme, sang-froid et sens du devoir. Ils méritent respect, protection et soutien.

M. Marc Musiol (Unité SGP Police-FO). Mon collègue a bien résumé la situation dans le Calaisis et sur l'ensemble du littoral.

S'agissant des renforts sur le littoral, nous avons été ravis d'apprendre que nous allons disposer de 80 effectifs supplémentaires, parmi lesquels 50 seront très prochainement mis à la disposition du service de police aux frontières portuaires (SPAFP) de Dunkerque et 30 au Sipaf (service interdépartemental de la police aux frontières) de Coquelles. Ces effectifs seront essentiellement affectés aux missions LIC, sachant que des collègues devraient également venir renforcer l'antenne de l'Oltim (Office de lutte contre le trafic illicite de migrants) de Coquelles.

Ainsi, même si nous espérons encore de nouveaux renforts, nous sommes satisfaits de ces arrivées : plusieurs services sont en flux tendu, à commencer par le contrôle de la frontière, étant donné que les collègues qui en sont chargés doivent parfois venir prêter main-forte à ceux assignés aux missions LIC, particulièrement quand la météo est favorable au départ de bateaux.

Par ailleurs, je suis d'accord avec M. Sarrazin concernant le matériel, même si celui dont nous disposons est tout de même adapté à nos missions : je pense aux drones, qui nous permettent de rabattre les migrants vers les zones de dunes et d'éviter qu'ils n'atteignent les plages. C'est un élément utile et nous nous félicitons de l'arrivée programmée d'effectifs dronistes au sein du Sipaf de Coquelles et d'un référent de la direction zonale à l'unité de service général (USG).

De la même manière, j'adhère aux propos de Guillaume Sarrazin au sujet des risques physiques et psychologiques. Certaines des personnes que vous avez auditionnées vous ont expliqué combien la situation sur les plages était catastrophique. Nos collègues de la réserve civique, particulièrement, sont effarés par ce qui s'y passe. En effet, si les membres de l'USG se sont formés aux missions LIC – certes sur le tas – ce n'est pas le cas des réservistes. La situation est complètement ubuesque par rapport à ce qu'on a pu leur expliquer à leur arrivée sur place. Et à la fin de leur vacation, lorsqu'ils rendent leurs armes auprès du chef de poste, ils sont complètement abattus par ce qu'ils ont vu. De fait, il arrive que des enfants soient utilisés comme boucliers humains afin de permettre aux bateaux de partir en mer. Pour les

membres de la police des frontières, qui sont, pour la plupart, des pères et des mères de famille, c'est très difficile à vivre. Les risques psychologiques sont donc vraiment à prendre en compte.

À l'heure actuelle, nous n'avons qu'une seule réunion RPS par an et plus de médecin de prévention. Nous sommes pris en charge par un simple infirmier, qui est débordé de travail : nous sommes plus de 600 à la PAF et de nombreux effectifs ont d'autres soucis médicaux. Il y a donc un gros problème car nous ne sommes pas suivis médicalement et psychologiquement – même si la seule psychologue dont nous disposons fait un travail énorme.

En définitive, les effectifs de l'USG sont épaulés par des collègues des services généraux et des réservistes, mais qui se rendent sur les plages avec la boule au ventre, en se posant la même question : que va-t-il nous tomber dessus demain ? C'est toujours la même situation, car à chaque *small boat* qui démarre, on ne sait jamais comment les choses vont se dérouler, ce qui est très difficile à vivre.

Nous comprenons donc d'autant moins pourquoi les collègues de l'USG ne touchent pas la prime de voie publique, ce qui ne serait d'ailleurs pas grand-chose, quand nos collègues qui travaillent en commissariat, c'est-à-dire au sein des GSP, les groupes de sécurité de proximité, eux, la perçoivent quand ils participent aux missions LIC. Cela fait deux ans que nous réclamons cette prime, car nous effectuons exactement la même mission. C'est effarant !

Il en va de même des effectifs de l'unité de traitement des étrangers en situation irrégulière de la PAF de Coquelles. Alors qu'ils font plusieurs centaines de gardes à vue par an et qu'ils font des comptes rendus au procureur, ils ne touchent pas la prime d'investigation.

On pousse mes collègues à bout au quotidien et de quoi bénéficient-ils ? De leur paie à la fin du mois et c'est tout ! Mickaël Stoinski en parlera : les agents de la PAF de Coquelles sont confrontés à des situations extrêmement difficiles, à l'image de ce que vivent nos collègues en banlieue. Certes, les contextes sont différents, mais c'est du même acabit. Or tous ne sont pas récompensés pour leurs efforts.

J'ajoute que la charge de travail va s'accroître à Boulogne-sur-Mer, avec l'ouverture d'une ligne maritime avec l'Irlande. Lors du dernier CSA (comité social d'administration), j'ai demandé à M. le préfet si nous allions donc bénéficier d'effectifs supplémentaires, sachant que le directeur interdépartemental de la police nationale réclame 20 personnels de plus pour cette nouvelle mission. Or comme nous n'obtenons pas ces renforts, ce seront encore des collègues du Sipaf du Pas-de-Calais qui seront mobilisés, au détriment des missions LIC.

Encore une fois, on consomme des effectifs au détriment de missions prioritaires. C'est un gros problème qui est devant nous.

Quant aux OQTF, il y a également des choses effarantes. Les migrants qui déposent une demande d'asile perçoivent une somme d'argent, ce qui est normal, mais ces fonds servent parfois à payer des passeurs et à financer leur traversée vers l'Angleterre ! Vous pouvez lever les yeux, mais nous avons recueilli des témoignages en ce sens. Cela me fait tomber de ma chaise de voir des choses pareilles, même si cela reste peut-être exceptionnel.

En définitive, la situation sur le littoral est vraiment particulière. Par le passé, les choses étaient très différentes. Le port de Calais et le tunnel étaient sécurisés et nous récupérions les migrants sans difficulté grâce à l'exploitant. Nous pouvions alors facilement traiter leurs cas. Désormais, nous intervenons directement sur les plages auprès de personnes vulnérables, et tout ce que nous souhaitons, c'est qu'ils ne se rendent pas en Angleterre, afin d'éviter les catastrophes.

Je salue donc vivement l'action de mes collègues qui s'efforcent de garder les bateaux sur le sable pour éviter autant que possible les drames humains. Ils font un travail formidable.

M. Mickaël Stoinski (Unité SGP Police-FO). Historiquement, les grandes vagues d'immigration passaient par Calais. Cela fait plusieurs années que nous observons un glissement vers la zone de Dunkerque : les effectifs policiers y étant moins nombreux, les réseaux de passeurs se sont réorientés. Mais pour lutter contre ce phénomène, il faudrait un service réellement dimensionné.

Comme l'a dit Marc Musiol, on nous annonce un renfort de 50 collègues pour septembre, ce qui est très bien, notamment parce que les GSP pourront ainsi intervenir de nuit. Mais il faut aussi penser au fait que cette activité va engendrer des interpellations, alors que les unités judiciaires sont également sous-dimensionnées. Le service de nuit n'est composé que de trois collègues, un OPJ (officier de police judiciaire) et deux APJ (agents de police judiciaire), sachant qu'avec les congés, ils ne sont souvent que deux à travailler. Quant au service de jour, il comprend six personnels au total, contingent qui descend souvent à quatre collègues avec les congés. Le traitement des dossiers est donc difficile.

Et il en va de même des effectifs de voie publique, qui sont également insuffisants, étant donné que le Spaf de Dunkerque s'occupe aussi du trafic de passagers – le port accueille des ferries qui vont vers l'Irlande et bientôt vers l'Écosse.

Le manque humain est donc général, la priorité étant selon moi le traitement judiciaire des dossiers.

M. Jérôme Bizeur (Unsa Police). Je vais approfondir certains points évoqués par mes collègues, mais nous nous rejoignons sur ces enjeux : nous avons tous les mêmes problèmes.

L'une des principales missions du policier est d'assurer la sécurité des personnes et des biens. Cette tâche devient de plus en plus difficile à réaliser, notamment dans les missions de lutte contre l'immigration clandestine. De fait, les moyens utilisés par les réseaux de passeurs ont évolué au fil des années. Tant que les migrants utilisaient les routes et le ferroviaire, nous avions les moyens de les détecter, de les localiser, si bien que nous avions très peu de morts. Or ils recourent désormais à des *small boats*, c'est-à-dire à des embarcations légères – le mot « embarcation » étant mal choisi, vu que la flottaison est quasi-nulle –, et à des *taxi-boats*, avec les conséquences dramatiques que vous connaissez tous, c'est-à-dire des centaines de morts.

Le problème, pour nous, est que ce nouveau mode de transport oblige à une surveillance accrue, sur une centaine de kilomètres de côtes, et des interventions délicates sur le sable, dans les dunes, en forêt, dans la boue. Avant, les départs avaient lieu sur une seule période l'année – les mois d'été –, lorsque les conditions de mer étaient favorables ; ce n'est plus le cas. Pour surveiller toutes les zones, les fameuses missions LIC ont été créées. Elles regroupent des policiers de tous secteurs – sécurité publique, PAF, réservistes –, ainsi que des gendarmes. Les effectifs sont disposés sur les différents secteurs côtiers, préalablement découpés en zones de compétences. Ces missions sont d'autant plus dures qu'elles s'exercent essentiellement la nuit et tôt le matin, aux heures de départ des embarcations.

Je précise que des agents de police secours (PS) de l'agglomération lilloise, de Tourcoing, de Douai peuvent être sollicités ponctuellement pour les missions LIC. Cependant, ce fonctionnement souffre de plusieurs problèmes : les villes en question perdent temporairement des effectifs ; le temps de déplacement peut dépasser les trois heures

aller-retour ; les missions peuvent être annoncées au dernier moment, voire annulées une fois les personnels sur place ; la typologie des lieux n'est pas connue des services venus en renfort.

Pour être efficace, un policier doit connaître parfaitement son environnement ; c'est primordial. Or les renforts ne bénéficient pas d'un stage spécifique, ni d'une habilitation. Ils utilisent leur véhicule de service, qui n'est pas toujours adapté. Des consignes orales sont données : ne pas intervenir dans l'eau, ni en cas de groupe de personnes trop important – il vaut mieux les suivre et les alerter – mais sont-elles suffisantes ?

Autre difficulté non négligeable : nous avons affaire à des réseaux de passeurs de plus en plus structurés, dangereux et armés ; les actualités se font régulièrement l'écho de règlements de comptes dans les camps ou encore de tirs de Kalachnikov. Les collègues sont donc de plus en plus confrontés à des actes hostiles, violents, voire à des scènes de guérilla urbaine.

Les personnes migrantes sont elles-mêmes de plus en plus déterminées. Elles sont dans une très grande précarité, ont tout quitté pour se trouver là où elles sont, dans le but ultime de rejoindre l'Angleterre, au péril de leur vie. Elles ont tout vendu et n'ont plus rien. Nous voyons des scènes abominables où des familles avec des enfants et des bébés se jettent dans une eau glacée pour tenter d'embarquer sur une installation de fortune déjà surpeuplée. Je peux vous dire que ces moments marquent profondément la vie du policier. Nous avons tous une famille et ces scènes sont très dures à vivre.

Je tiens à insister sur le fait que les policiers tentent d'agir dans le respect de la dignité humaine et qu'ils sont là pour sauver des vies. Empêcher une traversée, c'est avant tout protéger la vie humaine.

Avant chaque intervention, tout policier se demande ce qu'il se passe, réfléchit au cadre légal – ai-je le droit d'intervenir ? – et définit la stratégie d'action – comment vais-je intervenir ? Et tout cela en quelques secondes : chaque intervention est marquée par l'immédiateté. C'est un travail très dur, d'une extrême complexité, surtout quand nous avons affaire à des personnes désespérées, déterminées, à des familles, des mineurs, des bébés. Il faut bien garder à l'esprit que les policiers sauvent des vies. Si un migrant est en train de se noyer, le policier n'hésitera pas une seconde à aller le secourir, même s'il a son équipement sur le dos, son gilet pare-balles, son arme ; cela fait partie de ses valeurs.

Pour revenir aux violences, nous constatons leur nette augmentation à l'encontre des forces de l'ordre dans le cadre des missions LIC : cinquante-huit blessés ont été recensés en 2025. Comment faire pour améliorer les choses ? L'Oltim a été créé, ainsi que le GAO, le groupe d'appui opérationnel. Ces services de spécialistes font un travail remarquable de détection, de renseignement et de procédure. Ils disposent de bons outils, même s'ils pourraient encore être améliorés – une arme plus discrète a par exemple été demandée pour les filatures.

À cet égard, il faudrait selon nous un service dédié à la LIC sur le littoral, qui serait également composé de spécialistes connaissant parfaitement le terrain et à même de suivre l'évolution des techniques employées par les passeurs. Nous avons aussi besoin de stages spécifiques.

Au début, le matériel nautique était transporté par les passeurs dans des camionnettes assez facilement repérables par les forces de l'ordre, d'autant qu'elles étaient généralement immatriculées en Allemagne. Les bateaux étant désormais plus petits, donc plus facilement transportables, leur détection est plus difficile. Nous aurions besoin d'un service de drones car, pour l'heure, nous faisons appel à des pilotes affectés dans différents secteurs, avec un système de permanences. Le problème est donc toujours le même : les pilotes viennent, mais ne

connaissent ni le secteur, ni les techniques des passeurs. Heureusement, un tel service devrait voir le jour à Dunkerque, cela a été dit, et être doté de 50 fonctionnaires. Cela étant, je dis « devrait », car alors qu'on nous parlait du mois de juin, puis de septembre, j'ai entendu hier qu'il pourrait n'être effectif qu'à la fin de l'année.

Enfin, qui dit plus d'interceptions dit plus d'interpellations et donc plus de procédure, mais aussi, bien sûr, plus de vies sauvées, ce qui reste le principal. De ce fait, la charge de travail des services judiciaires est en continuelle augmentation. Pour autant, cela a été dit, les Utesi sont exclus de la prime d'investigation.

De plus, si la lutte contre l'immigration était initialement la mission exclusive de la PAF, c'est-à-dire un travail de spécialistes, nous remarquons qu'elle représente une part croissante de l'action de la police nationale. Pour autant, les agents de la PAF ne sont pas reconnus à leur juste valeur, étant exclus de la prime de voie publique et ne touchant ni l'ASA, l'avantage spécifique d'ancienneté, ni la prime d'investigation. Tout cela est inadmissible.

M. Benjamin Camboulives (Alternative police CFDT). Nous venons devant vous pour vous parler de nos collègues qui tiennent le littoral H24 et pour vous éclairer au mieux sur leurs conditions de travail réelles.

Sur le papier, la mission est simple, claire : on demande aux collègues de tenir la frontière britannique, mais sur le sol français. Depuis les accords du Touquet, c'est la France qui empêche les traversées vers le Royaume-Uni. Nous, policiers, n'avons pas choisi cette mission ; nous sommes chargés de l'exécuter.

Mais nous l'exécutons sans les moyens nécessaires, et au prix de l'épuisement des agents. Parlons de la réalité opérationnelle. Le volume des interventions a explosé, mais les effectifs n'ont pas suivi : on comptait en 2015 quelques centaines de tentatives de traversée par an ; en 2024, plusieurs dizaines de milliers. En particulier, 1 788 embarcations ont été bloquées avant leur mise à l'eau. Les effectifs de la PAF du Pas-de-Calais n'ont pas été multipliés par vingt ou trente, comme le flux de migrants à Calais : on demande donc aux mêmes services de traiter vingt à trente fois plus d'événements. Je rappelle que nos collègues travaillent en cycles de douze heures, qu'ils sont rappelés sur leurs repos, que des congés sont annulés. Le manque d'effectifs conduit au surengagement ; c'est une règle générale, mais elle est particulièrement vraie à Calais.

S'il y a un message à délivrer, c'est que nous n'avons pas les moyens, notamment humains, d'exécuter la mission que l'on nous assigne.

Alors l'État compense. Il compense le manque d'effectifs de la PAF avec des CRS, dont la présence à Calais a été pérennisée. Depuis 2015, ce sont quatre à huit compagnies de CRS – une compagnie équivalant à environ 70 agents – qui sont en permanence à Calais et à Dunkerque. Or ces CRS, vous en avez besoin à d'autres endroits, pour les violences urbaines, les manifestations, les stupéfiants. À chaque fois qu'ils sont mis à Calais, cela crée un trou ailleurs. Inversement, à chaque fois que l'on doit gérer un gros événement ailleurs et qu'on a pour cela besoin de les prélever sur une mission où ils sont pérennisés, par exemple la lutte contre l'immigration clandestine, on fragilise le dispositif à Calais, et cette faille est exploitée par les passeurs. L'exemple type de ce scénario, c'est la période des Jeux olympiques.

Pour ce qui est de la réalité des interventions sur le terrain, il faut souligner que leur dangerosité est sous-estimée. Démanteler un camp, c'est intervenir, de jour comme de nuit, là où se trouvent des groupes de 50 à 200 personnes. Il faut gérer des personnes polytraumatisées, physiquement et psychologiquement, qui vivent un stress post-traumatique, qui ont parfois des

blessures non soignées, qui souffrent dans certains cas de malnutrition, qui ont subi la violence des passeurs. Tout cela peut rendre ces personnes dangereuses. Nous devons pourtant gérer ces tensions, comme les tensions entre communautés, les armes blanches, les résistances violentes. Nous voulons insister sur le fait que nos collègues ne sont pas formés pour cela : le policier n'est ni un médecin, ni un psychologue, ni un travailleur social. Il n'est surtout pas responsable de la situation. Mais il doit la gérer. Quand il y a des violences, ce sont les policiers qui les encaissent, la PAF, les CRS – pas les associations. C'est notre deuxième message : nos collègues gèrent des situations dangereuses, physiquement et psychologiquement, sans être formés pour cela.

Et avec cela, nos collègues doivent subir en permanence de faux procès. Certains accusent la police de harcèlement, de gazage systématique, de mauvais traitements... Ce travail est déjà dur, surtout sans les moyens nécessaires ; s'il faut en plus se défendre contre des accusations qui ne tiennent pas à l'examen des faits, c'est intenable. Qui peut travailler sans les effectifs suffisants, dans l'urgence permanente, sans reconnaissance du risque, et en subissant cette présomption de culpabilité ?

Quelques mots sur les démantèlements de camps. Les collègues qui interviennent n'ont pas choisi cette stratégie opérationnelle ; le policier est un exécutant. Mais, de fait, la stratégie « zéro point de fixation » est l'alternative au chaos : en 2016, il y avait 10 000 personnes dans la jungle de Calais, justement parce qu'on les tolérait, qu'on laissait les gens s'installer durablement ; en 2024, il y a 600 à 1 500 personnes sur tout le littoral, parce que nous sommes réactifs. Sans démantèlements quotidiens, les camps reviendraient, et avec eux les mafias qui contrôlent les départs. Donc oui, nous détruisons des tentes ; sinon, le risque est de recréer Sangatte et que la situation soit pire pour tout le monde.

Mais cette stratégie ne tient que si les moyens sont cohérents. Aujourd'hui, elle repose sur des collègues en surcharge de travail et des CRS qui ne devraient pas être là pour ça, pas en si grand nombre, pas en permanence.

Je terminerai par quelques mots sur la situation des mineurs non accompagnés. En 2024, 95 % des 1 200 mineurs non accompagnés identifiés sont partis en quarante-huit heures pour être pris en charge par l'Aide sociale à l'enfance (ASE). Lorsqu'ils sont maintenus au poste, c'est en principe uniquement pour les identifier et les mettre à l'abri, pas pour les héberger. Dans la réalité, quand un mineur non accompagné ne peut pas être pris en charge immédiatement, alors il est placé dans une pièce d'attente dédiée, séparé des adultes. Ce n'est pas une cellule de garde à vue ; il n'est pas menotté, il n'y a ni porte métallique, ni banc en béton. Il y a un matelas, une couverture, un accès aux sanitaires. Le mineur est surveillé par les collègues. Mais si un mineur reste plus que quelques heures, c'est que l'ASE est saturée, ce n'est pas un choix de la PAF : nos collègues font absolument tout ce qu'ils peuvent.

La police fait le travail, mais elle ne pourra pas longtemps continuer à traiter toujours plus d'événements si les effectifs ne suivent pas. Les effectifs de la PAF du Pas-de-Calais doivent augmenter ; de cette façon, on pourrait aussi mobiliser beaucoup moins de CRS à Calais et leur permettre de rester sur leur cœur de métier, ailleurs.

M. le président Sébastien Huyghe. Pour commencer, je veux remercier les forces de police, et l'ensemble des forces de sécurité, pour le travail effectué notamment sur le littoral. Nous avons conscience du fait que ce travail est très difficile, très délicat. Vous êtes le rempart de la République contre l'anarchie et vous assurez la sécurité de nos concitoyens, mais pas seulement : vous assurez aussi la sécurité des migrants qui veulent passer en Angleterre. Ce travail est d'autant plus compliqué qu'il est scruté en permanence avec beaucoup d'attention, ce qui implique d'effectuer chaque intervention avec une grande rigueur.

Plusieurs d'entre vous ont souligné qu'il n'y avait pas de formation spécifique pour effectuer cette mission particulière sur le littoral. Des consignes particulières sont-elles au moins données aux forces de l'ordre, notamment en ce qui concerne l'attitude à avoir vis-à-vis des personnes vulnérables – je pense en particulier aux enfants et aux femmes ?

De telles situations, les drames auxquels vous assistez, peuvent provoquer une détresse psychologique chez les policiers amenés à intervenir. Le suivi psychologique, dites-vous, n'est pas assuré comme il devrait l'être : quelles sont les procédures quand un policier en difficulté veut appeler à l'aide, a besoin d'un suivi médical ? S'il n'y a pas de proposition spontanée de la hiérarchie, existe-t-il au moins des moyens permettant de répondre aux demandes des personnels ?

J'ai bien entendu que votre première demande porte sur l'affectation d'effectifs supplémentaires. Si vous deviez identifier d'autres mesures pour mener à bien les missions qui vous sont confiées, quelles seraient-elles ? Y a-t-il, en particulier, des matériels qui font défaut ? Les règles juridiques sont-elles adaptées, notamment quand il s'agit de poursuivre les réseaux de passeurs qui profitent de manière affreuse de la détresse de ces personnes qui souhaitent passer en Grande-Bretagne ?

M. Mickaël Stoinski. Concernant les conditions d'intervention face aux migrants, aux personnes vulnérables, on considère maintenant qu'un migrant n'est pas un délinquant. On ne les place plus en garde à vue, sauf si on les soupçonne d'être des passeurs. Le changement est donc net. Le but essentiel de notre action, c'est vraiment de protéger la vie humaine : la hiérarchie nous demande de tout mettre en œuvre pour protéger les personnes, notamment les femmes et les enfants. Mais il ne faut pas être naïf : nous devons aussi traiter ces gens, les procéder. Lorsqu'ils sont en situation irrégulière sur le territoire national, il faut formuler des OQTF. Il y a donc une ambivalence, ce qui implique de peser chaque geste au quotidien, et c'est ce qui est difficile.

Concernant le suivi psychologique des collègues qui se trouvent face à des situations difficiles, des noyades d'enfants par exemple, l'État a prévu des psychologues, que l'on peut contacter par téléphone ; il existe aussi un référent au sein de chaque service. Malgré cela, cet aspect ne me paraît pas être suffisamment pris en compte par notre administration.

Tous nos collègues considèrent que les moyens humains sont essentiels. Cela a été dit, c'est un travail qui implique de bien connaître les gens, de bien connaître le terrain. Le travail de la police aux frontières est tout à fait spécifique. Or on doit de plus en plus souvent collaborer avec les effectifs de police urbaine – on se rend alors compte, parfois, que nous n'avons pas le même mode d'action. Il me semble donc nécessaire d'augmenter la part des effectifs de la PAF, afin que ce travail soit mené par des gens plus formés, qui connaissent mieux le terrain, et ainsi d'en décharger les collègues de la police urbaine qui sont, eux, les spécialistes des délits de voie publique.

En matière de procédure, les textes sont là ; il est toujours possible de trouver les moyens d'aller au bout de la démarche judiciaire. Notre demande porte vraiment sur les moyens.

J'ajoute que le but de tout cela, c'est de reconduire des gens qui sont en situation irrégulière ; mais on sait bien qu'ils viennent souvent de pays en guerre, où il serait inhumain de les renvoyer. Les OQTF dont beaucoup font l'objet ne seront malheureusement jamais exécutées.

M. Guillaume Sarrazin. Il y a en effet un manque de formation.

Il faut savoir que des agents qui viennent de milieux différents et qui ont des formations différentes travaillent ensemble. Certains viennent de la police aux frontières, d'autres sont des agents de sécurité publique, des réservistes, des policiers adjoints, des CRS... Une formation commune permettrait peut-être de fluidifier ce travail et d'homogénéiser les pratiques.

Par ailleurs, quand une unité CRS qui vient du Sud de la France et qui ne connaît absolument pas la thématique vient pour un premier service de nuit dans le Calaisis, à 22 heures, 23 heures ou minuit, ils prennent les consignes au débotté ; mais ils ne savent pas ce qu'ils font, ils ne comprennent pas bien, il y a la fatigue de la route. Il faudrait donc envisager des formations, peut-être avec des mises en situation pour savoir ce qu'il faut faire, ou ne pas faire.

Quant aux fonctionnaires qui font des réanimations cardiaques sur la plage, qui voient des enfants noyés, bref, qui assistent à des drames qui peuvent les marquer à vie, ils ne sont clairement pas suffisamment pris en charge. On nous donne un numéro de téléphone, il y a des référents, qui sont des policiers. Mais on pourrait aller beaucoup plus loin, par exemple en établissant un point fixe où il serait possible de consulter de manière anonyme, sans mettre au courant toute la hiérarchie locale ; la préfecture pourrait agréer un cabinet de psychologues, par exemple. On peut améliorer le système.

Le matériel a bien évolué grâce aux fonds Sandhurst : nous avons des 4x4 de type militaire, des buggys, des drones, des motos... Ce sont des choses novatrices, et nouvelles pour nous. On peut toujours aller plus loin : nos logiciels de procédure sont complètement désuets ; l'intelligence artificielle (IA) n'est pas là. Nous sommes toujours obligés de passer par des traducteurs qui coûtent très cher à l'administration, surtout pour des dialectes très peu connus ; et si l'interprète n'est pas disponible, toute la procédure peut capoter. Des logiciels plus intuitifs, qui incluraient des fonctions d'IA et qui aideraient à respecter la procédure, seraient utiles.

Sur le plan juridique, il faut savoir que les filières, encore artisanales il y a quelques années, se professionnalisent, en s'inspirant du narcotrafic. Certaines têtes de réseau agissent depuis leur cellule de prison. Les services spécialisés comme l'Oltim utilisent maintenant les mêmes techniques que nos collègues de police judiciaire pour traquer ces passeurs, qui sont le plus souvent à l'étranger – ils ne mettent plus le pied en France.

M. Marc Musiol. L'Oltim fait un travail extraordinaire contre les réseaux de passeurs. Ils remontent vraiment à la racine, récemment encore jusqu'en Irak. Dans ces cas-là, on constate que la situation sur les plages concernées est – relativement – plus tranquille. Les collègues de terrain, de la police aux frontières du Pas-de-Calais comme de la DIPN, apprécient vraiment ce service, qui mériterait davantage d'effectifs.

Je voudrais moi aussi insister sur la formation. Nos collègues de l'USG sont les spécialistes de la plage ; ce sont eux qui sont sur le terrain, qui le connaissent à la perfection, qui savent où trouver les Zodiac enterrés – ils se sont équipés pour cela, de leur propre chef, de longues aiguilles de 1 mètre. Malheureusement, les collègues réservistes, qui viennent sporadiquement sur nos plages, ne sont pas formés à cela du tout. Ils vont faire le travail dans le sens où ils vont patrouiller ; mais ils ne connaissent pas forcément le terrain. Il serait préférable que les collègues de l'USG soient plus nombreux.

Il faudrait en fait créer un service spécialisé LIC, comme il existe une brigade des stupéfiants et une brigade des mineurs. Cela fait plus de trente ans que nous rencontrons des problèmes migratoires sur le territoire national. Il serait légitime de créer une brigade LIC, qui

pourrait être renforcée par des mouvements profilés des effectifs, et qui bénéficierait d'une formation adéquate. Aujourd'hui, nous avons des collègues qui sont vraiment spécialisés, mais parce qu'ils étaient très motivés et qu'ils se sont formés eux-mêmes, sur le tas. Le jour où ils ne seront plus là, qui va les remplacer ? Si ce sont les réservistes, je crains qu'ils n'aient pas les mêmes compétences.

M. Jérôme Bizeur. Je suis d'accord avec ce qui vient d'être dit. L'Oltim est un service de spécialistes, qui ont postulé pour exercer là. Il fonctionne très bien, il démantèle des filières. Mais, c'est vrai, il n'y a pas de service dédié à la LIC. Nous sommes donc confrontés à une méconnaissance du terrain : quand des policiers de police secours, qui font de la lutte antirriminalité dans le Douaisis ou à Lille, sont envoyés en pleine nuit faire une mission LIC, ils font le boulot, mais ils ne sont pas spécialisés. Il n'y a vraiment aucune formation spécifique.

Concernant les personnes vulnérables, nous avons appris à l'école de police, au tout début de la carrière, comment intervenir. Je doute que les réservistes soient formés à cela. C'est quelque chose qui s'apprend surtout avec l'ancienneté et, là non plus, il n'y a pas de formation spécifique.

S'agissant du matériel, un collègue me disait que son service disposait d'appareils photo dernier cri mais que personne ne savait les utiliser, faute de formation : pour lui, il valait mieux utiliser son téléphone personnel pour s'échanger des photos, ce qui est bien plus rapide que d'aller chercher un appareil ultramoderne qui coûte une fortune – et de prendre le risque de se faire détroncher, si vous me permettez ce mot du jargon policier, autrement dit repérer.

M. Damien Compagnon, (Unsa police). De nombreuses remontées de terrain nous indiquent un manque de psychologues et de médecins. Il y a une très forte demande de nos collègues en la matière.

M. Benjamin Camboulives. Les consignes sont communes à l'ensemble de la police : protéger et servir, en particulier sauvegarder la vie humaine. Les policiers protègent tout le monde de la même façon, à l'instar des médecins, qui prêtent le serment d'Hippocrate. Empêcher des départs de migrants, ce n'est pas de la violence mais du sauvetage : il s'agit d'éviter qu'ils ne s'embarquent sur des cercueils pneumatiques. Le raisonnement est le même pour les mineurs non accompagnés que nous sortons des camps : c'est le camp qui est violent, c'est le passeur qui représente le danger. La violence ne vient pas du policier mais de la mafia qui envoie des gamins de 14 ans à la mort.

Les risques psychosociaux pour le policier sont importants. C'est vrai à Calais, c'est vrai pour l'action de police en général. J'ajoute qu'il est parfois difficile de montrer que des troubles ressentis par un collègue – un stress post-traumatique, mais aussi d'autres signes d'usure professionnelle – sont imputables au service. Pour schématiser, si vous intervenez au Bataclan, vous n'aurez aucune difficulté à relier l'événement particulier à des troubles psychiques qui en découlent. C'est bien plus compliqué s'il ne s'agit pas d'un événement en particulier, à tel jour et à telle heure, mais d'une accumulation, d'une suite d'événements horribles, sordides, déstabilisants. Or c'est bien au collègue qu'il revient de démontrer, individuellement, ce lien direct et certain avec le service. Il y a là une difficulté.

De plus, quand bien même nous avons accès à des psychologues, certains collègues ont peur de parler au réseau de psychologues proposés par la police car ils craignent les conséquences – que le service soit avisé, qu'ils soient désarmés.

Je signale que se développe dans les services un dispositif intitulé « sentinelle » : des collègues, chargés de veiller sur les leurs, essayent de voir si quelqu'un va moins bien, de

détecter les signaux faibles. C'est un travail remarquable, et grâce à ces structures et aux signalements en amont qu'elles effectuent, le nombre de suicides diminue. Mais la communication et l'attribution de salles pour des réunions ou des permanences qui permettent de faire connaître ce dispositif restent très difficiles. C'est pourtant décisif pour atténuer les risques psychosociaux.

Enfin, je voudrais signaler le rôle de certaines associations – pas de toutes. Il est normal et même nécessaire qu'il y ait des associations pour mettre à l'abri et apporter une aide humanitaire, et que l'État les finance. Mais certaines structures peuvent dépasser ce cadre et, par leur action, devenir elles-mêmes des agents de fixation : l'État finance alors des gens qui jouent contre les intérêts de l'État.

Quant au matériel, en volume et en nombre, il n'y a pas de problème ; il est payé par les Anglais. Le problème, c'est le personnel pour l'utiliser.

M. Frédéric Geindrie (Alternative Police CFDT). Parmi les problèmes juridiques rencontrés par la PAF, je voudrais citer l'absence ou l'expiration des documents, la complexité et les fréquents changements des lois en matière migratoire, la longueur des procédures administratives. Il y a aussi la barrière des langues, la difficulté à comprendre les documents, l'absence d'interprètes. Il y a un manque d'assistance juridique ; il est difficile de trouver des avocats et les procédures sont coûteuses. Enfin, nous rencontrons des situations de vulnérabilité et des conflits. La situation sur les côtes, vous le comprenez, est devenue très difficile à gérer. Nous manquons vraiment de moyens humains et financiers.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vous invite à écouter l'audition, qui a eu lieu ce matin, de la direction générale de la police nationale (DGPN) : nous y avons entendu un discours bien différent du vôtre. En particulier, on nous a dit que les moyens étaient suffisants et les réservistes suffisamment formés. Ces contradictions ne sont bien sûr pas très étonnantes.

Une deuxième remarque, qui ne s'adresse pas forcément à vous : il est normal, à mes yeux, que les représentants des personnels expriment des revendications, mais aussi des opinions. C'est le cas pour les syndicats de police comme cela a été le cas pour un représentant du syndicat des douanes. Les opinions sont différentes mais elles peuvent toutes être entendues et respectées dans le cadre de cette commission d'enquête.

Dans le cadre de la renégociation des accords de Sandhurst, il est prévu une large augmentation de la part des réservistes dans les effectifs de police quotidiens : on pourrait aller jusqu'à 70 % de réservistes, encadrés par des agents de la police nationale. Je considère que ce n'est pas une bonne nouvelle, et j'entends que vous nourrissez des inquiétudes de votre côté.

Je voudrais que vous nous éclairiez sur les risques qui, selon vous, sont liés à l'emploi d'une part substantielle de réservistes pour conduire les actions quotidiennes. J'avais évoqué, lors de l'audition de la DGPN, la réponse faite par la DGEF (direction générale des étrangers en France) concernant un incident survenu il y a trois ans, indiquant qu'un jeune réserviste avait en quelque sorte dépassé le cadre légal « sous le coup de l'adrénaline ». Cela fait-il partie des risques que vous identifiez ?

J'ai lu à plusieurs reprises dans la presse que les nouvelles méthodes d'interception des *taxi-boats*, qui ont commencé à être appliquées fin 2025, vous inspiraient des sentiments allant de la réticence à l'opposition franche. On nous a parlé ce matin de trente et une opérations, dont huit ont conduit à des interpellations. Avez-vous obtenu des garanties en la matière et, le cas échéant, les jugez-vous suffisantes ?

Je ne suis absolument pas étonnée que vous nous fassiez part, en votre qualité de représentants des personnels, de l'insuffisance des moyens, contrairement à ce qu'affirme votre direction. Pour être allée sur place, je ne peux que comprendre votre point de vue. Cela étant, est-ce le seul problème qui se pose ? On empêche des gens de partir mais on n'y arrive pas vraiment, puisqu'ils tentent à nouveau de passer. La doctrine appliquée en la matière, et l'extension qu'on lui donne, ne se caractérisent-elles pas par une absurdité totale ?

À quel montant s'élèvent les primes de voie publique et d'investigation ?

Vous avez légitimement exprimé des opinions, dont il est important que nous débattions. Monsieur Camboulives, vous avez affirmé que des associations organiseraient des points de fixation : il faut les citer afin que nous puissions prendre en compte vos propos, d'autant que beaucoup d'associations non mandatées ne sont absolument pas financées par l'État.

Monsieur Musiol, vous avez dit que l'allocation pour demandeur d'asile pourrait être utilisée pour payer les passages. Je rappelle que, lorsque la personne ne peut être hébergée dans le cadre du dispositif d'accueil, l'allocation s'élève à 432 euros par mois, alors que le coût des passages peut atteindre 3 000 à 4 000 euros. Cela impliquerait donc que des personnes passeraient six à dix mois dans les campements sur le littoral du Nord, ce que vous comme moi ne souhaitons à personne, je pense. Sur quoi repose cette affirmation ? S'il s'agit de propos que vous n'avez entendus qu'une fois, dans quel but avancez-vous cet argument ?

M. Marc Musiol. Nous tenons ces informations de collègues de l'USG, à qui des effectifs de Dunkerque et de Coquelles ont rapporté ces propos que leur ont tenus des migrants. Je ne peux toutefois pas vous apporter de données chiffrées précises sur la durée de séjour d'un migrant *lambda* sur le territoire. Si ces faits étaient avérés, ce serait grave. En tout état de cause, ces propos m'ont été communiqués par l'USG du Pas-de-Calais tandis que mon collègue Mickaël Stoinski a reçu le même témoignage dans le Dunkerquois, sans que nous nous soyons concertés. Cela m'incline à penser que cela se produit – il n'y a pas de fumée sans feu –, quoique peut-être de façon très sporadique. Par ailleurs, des tarifs inférieurs à ceux que vous avancez sont parfois pratiqués.

Nous évoquons souvent, lors de commissions au sein de la préfecture, la question de la détention des migrants par le Sipaf de Coquelles. Ceux-ci restent dans nos locaux le temps de la procédure. Or les locaux en question, dits de garde à vue, remontent pour ainsi dire au Moyen-Âge. Nous demandons, au sein de notre syndicat, un changement de bâtiment, car celui-ci est complètement obsolète. Il faut se pincer le nez en entrant, tant les locaux sont sales. Parfois, les sanitaires des geôles sont hors service et nos collègues doivent donner des bouteilles d'eau en guise de chasse d'eau. Cela ne peut pas durer ainsi. Le local des gardes à vue, qui se trouve à l'hôtel de police de Coquelles, est un modulaire qui, par définition, a une vocation temporaire ; or voilà quinze ans qu'il est placé au sein de l'hôtel de police. Sept jours sur sept, à toute heure du jour et de la nuit, y passent des migrants qui ont déjà parcouru des milliers de kilomètres. Nous réclamons un changement de bâtiment à cor et à cri mais, manifestement, le Sgami (secrétariat général pour l'administration du ministère de l'intérieur) ne dispose pas des fonds nécessaires. Il s'agit pourtant d'un point de transit névralgique. De nombreuses visites ont lieu à l'hôtel de police, mais on ne montrera jamais aux visiteurs les locaux – honteux – des gardes à vue.

M. Arnaud Roger (Alliance police nationale). À Alliance, nous ne sommes pas opposés à l'emploi de réservistes. Cela étant, même si l'on parle de la « réserve opérationnelle », on distingue deux types de réservistes. Les premiers sont des fonctionnaires de police ou des gendarmes à la retraite. Les seconds sont issus de la société civile. On ne peut pas considérer les uns et les autres de la même manière. Les réservistes venant de la société

civile, qui reçoivent une petite formation, ne remplaceront jamais un gardien de la paix, qui a suivi une formation de douze mois et a accumulé de l'expérience. Bien souvent, les équipages sont constitués d'un fonctionnaire titulaire du corps d'encadrement et d'application, ainsi que de plusieurs réservistes ; le titulaire doit gérer et canaliser seul les réservistes. La situation sera bien différente selon qu'il aura affaire à des anciens de la police ou de la gendarmerie ou à des personnes venant de la société civile – même si celles-ci peuvent être de grande qualité.

Nous pensons qu'il faut fidéliser, profiler et spécialiser les personnels. On peut les fidéliser en leur donnant des moyens, par exemple en leur attribuant cette fameuse prime de voie publique, qui est de l'ordre de 100 euros brut. Nos collègues de l'USG ne la perçoivent pas alors que leur mission première est la voie publique puisqu'ils se trouvent constamment sur les plages. La prime d'investigation, elle, sera instituée à partir de juin, en deux temps, et s'élèvera, à terme, à 150 euros ; comme son nom l'indique, elle sera versée aux fonctionnaires qui effectuent essentiellement de l'investigation. Nos collègues du littoral concernés par les accords du Touquet, en particulier ceux de la PAF, relèvent principalement de l'Utesi et du GTI (groupe technique et d'intervention), lesquels sont exclus de cette prime. Nous estimons que c'est complètement anormal.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai lu un communiqué du syndicat Alliance qui évoquait le fait que la responsabilité individuelle des policiers pouvait être engagée si les nouvelles méthodes d'interception se passaient mal. Avez-vous obtenu la garantie que les agents pourront employer ces techniques sans craindre de voir leur responsabilité individuelle engagée ?

M. Arnaud Roger. Nous n'avons obtenu aucune garantie. Des instructions ont été données : la priorité, dans le cadre de la LIC, est de lutter contre l'immigration clandestine, tout en préservant la vie des personnes qui, ne l'oublions pas, sont en détresse. La priorité est de sauver ces personnes qui vont embarquer.

Les moyens dont nous disposons pour les empêcher d'effectuer la traversée sont assez limités. À partir du moment où les personnes sont montées à bord de l'embarcation, on ne peut plus les bloquer. Selon les instructions qui nous sont données, il faut les empêcher d'embarquer lorsqu'elles se trouvent à terre. Nous n'avons aucune garantie quant à la mise en jeu de la responsabilité individuelle des fonctionnaires. Si un fonctionnaire déroge aux règles, il sera poursuivi.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je vais préciser ma question. Un certain flou juridique entoure ces nouvelles méthodes d'interception. Il existe certes un cadre légal mais, comme vos directions nous l'ont expliqué à plusieurs reprises, les agents, à commencer par le chef d'équipe, doivent faire preuve de discernement pour déterminer si les conditions sont réunies pour intercepter l'embarcation sans mettre en danger ses passagers. Ce n'est qu'à la fin que l'on peut savoir si la décision prise a été la bonne. Je comprends, à vous écouter, que le cadre juridique n'a pas évolué entre le moment où vous avez publié ce communiqué et l'entrée en application de ces nouvelles méthodes. Des discussions ont-elles eu lieu entre votre syndicat et la DGPN, le ministère ou une quelconque autorité afin de vous permettre d'effectuer ces interceptions alors que vous avez exprimé des doutes de manière assez forte ?

M. Guillaume Sarrazin. La police du Pas-de-Calais ne dispose plus de brigade nautique : nous sommes donc dans l'incapacité d'effectuer des interceptions en mer. Il faudrait poser ces questions à la gendarmerie maritime, qui assume cette mission.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez raison.

M. Benjamin Camboulives. Mon propos n'est pas de pointer du doigt telle ou telle association ; je serais d'ailleurs bien incapable de les nommer, car je ne les connais pas – il ne s'agit pas de rétention d'information de ma part. Je me fonde simplement sur les retours de terrain de mes collègues, qui, sans en désigner aucune en particulier, évoquent le rôle que certaines associations peuvent jouer. Il arrive, nous dit-on, qu'elles se placent en dehors du champ humanitaire et qu'elles facilitent la tâche des passeurs, par exemple en indiquant sur les réseaux sociaux les positions des patrouilles de la PAF. J'estime qu'il est de mon rôle de vous alerter et de vous inviter à la vigilance car certaines de ces associations bénéficient d'un cadre avantageux.

On ne peut évidemment pas vous dire que les moyens humains sont suffisants. On en vient à pérenniser des CRS – dont le rôle est normalement d'apporter un renfort local et ponctuel – en raison du manque d'effectifs sur site.

La police n'a en effet pas pour rôle d'intercepter les bateaux : cette mission incombe à la gendarmerie maritime. Je ne sais pas si la nouvelle technique d'interception dont on parle est l'emploi de filets pour bloquer les hélices du moteur, laquelle est une solution alternative à l'éperonnage – qui consiste à forcer le bateau à revenir vers le rivage de façon quelque peu violente. L'objectif recherché au moyen de cette méthode est de ne pas faire chavirer l'embarcation. Cela étant, nous ne sommes absolument pas à l'initiative de cette évolution.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je tiens à faire remarquer que des syndicats de policiers ont réagi à ces nouvelles méthodes d'interception mais que ce n'est pas la police qui, aujourd'hui, exerce cette mission. Par ailleurs, je n'ai pas eu de réponse à la question de savoir si l'insuffisance des moyens était le seul problème qui se posait.

M. Jérôme Bizeur. Je répondrai à l'une de vos questions par une autre question : un réserviste égale-t-il un policier ?

Au vu des effectifs, le matériel, qui est financé par les fonds Sandhurst, est suffisant – même si nous pourrions en avoir davantage. Nous disposons de caméras thermiques, de véhicules, etc. Ce qui nous manque surtout, ce sont des moyens humains.

Le fait d'exclure les collègues de la PAF du bénéfice des primes d'investigation et de voie publique témoigne d'un manque de reconnaissance du travail qu'ils effectuent : tel est leur ressenti.

Mme Élisabeth Martin (LFI-NFP). Vous êtes, en quelque sorte, en bout de chaîne. Ne pensez-vous pas que l'on vous demande de vider la mer à l'aide de vos mains – autrement dit, que l'on vous place dans une situation absurde ? Vous êtes chargés de lutter contre un phénomène qui a partie liée à la géopolitique et à la stratégie politique de la France. Cette difficulté objective affecte non seulement votre action, d'un point de vue opérationnel, mais soulève également la question, essentielle, du sens de votre mission de service public.

M. Marc Musiol. Beaucoup de missions de police n'ont aucun sens mais, fort heureusement, les policiers parviennent à prendre de la distance vis-à-vis de cela. Effectuer du barriérage lors du Tour de France, est-ce réellement une mission de police ? Garder une ambassade vide, donner des repas aux personnes qui se trouvent dans un centre de rétention, est-ce le rôle d'un policier ? Certaines tâches pourraient être confiées à la police municipale, par exemple, mais celle-ci ne dispose pas d'effectifs suffisants pour assumer l'ensemble de ces missions. L'État a confié à titre exclusif aux policiers et aux gendarmes la mission de mener à bien la LIC car, avec les stupéfiants, les questions migratoires représentent l'un des principaux problèmes sécuritaires auxquels nous sommes confrontés.

M. Benjamin Camboulives. Le fait que la police doive appliquer des décisions politiques ne signifie pas que son action en ce domaine est dépourvue de sens. Le démantèlement des camps est motivé par la nécessité de préserver l'ordre public : telle est la base légale de ces actions, qui visent plus précisément à garantir la sécurité et la salubrité, comme l'indique le préfet. En outre, lorsqu'on empêche des départs, on sauve des vies, ce qui me paraît pour le moins sensé. Enfin – ce dernier point est davantage lié à la géopolitique –, si l'on ne démantèle pas les camps, on ne peut assurer l'application des accords du Touquet puisque les gros points de fixation sont des usines à passages illégaux.

M. Marc de Fleurian (RN). Je voudrais saluer l'engagement des services de police, tant dans leur mission de LIC que, plus généralement dans leurs missions au service des Français. J'aimerais vous interroger sur les infrastructures. Outre le site de Coquelles, que vous avez évoqué, je pense au commissariat de Calais. Fin 2023, le ministre de l'intérieur s'était engagé, en lien avec les élus locaux, à construire à Calais une cité des polices afin de regrouper en un seul lieu la police municipale, la police nationale dans sa diversité, et les escadrons de gendarmerie mobile ou de CRS tournants. C'est un sujet essentiel pour le bien-être des forces de sécurité et la bonne exécution des missions. Par ailleurs, un CRA ouvrira prochainement à Dunkerque. En dehors de ceux que vous avez évoqués, y a-t-il d'autres problèmes que vous souhaitez nous signaler en matière d'infrastructures ?

M. Guillaume Sarrazin. Les commissariats de la Côte d'Opale sont vieillissants. Vous connaissez bien celui de Calais, dont les cuisines, installées en sous-sol, sont dépourvues de fenêtres. On déplore des conditions similaires au commissariat de Boulogne-sur-Mer, où une même salle est dédiée à la restauration, au bien-être, au sport, aux douches, etc. Il faudrait soit rénover le commissariat en profondeur, soit le délocaliser. Les geôles du CRA de Coquelles sont installées dans un Algeco qui date d'une quinzaine d'années. Ces locaux sont complètement délabrés. Les systèmes électriques sont défaillants. Les trappes de désenfumage dysfonctionnent depuis plus d'un an et sont toujours ouvertes : les personnes en retenue administrative ou en garde à vue sont dans le froid permanent et réclament des couettes. Les conditions qui leur sont imposées ne sont pas convenables, pas plus qu'elles ne le sont pour les fonctionnaires – policiers ou infirmières – ni pour les personnels de sécurité privée qui travaillent au sein du CRA. Des punaises de lit y sont apparues ; chacun redoute d'en rapporter chez soi. On craint également de respirer des spores près des douches. Les sanitaires sont dans un état de délabrement avancé. Des travaux sont indispensables, comme certains d'entre vous ont pu le constater récemment.

M. Arnaud Roger. Des travaux sont en cours au CRA, mais il s'agit de rustines – des coups de peinture, par exemple – qui ne règlent pas le problème des punaises. Les conditions de retenue des personnes sont indécentes, comme le sont les conditions de travail de nos collègues.

Pour ce qui est des commissariats du littoral, celui du Touquet est logé dans une ancienne bâtisse qui ne devrait plus être affectée à cet usage. Nos collègues y travaillent dans des conditions déplorables – un article récent a été consacré à cette question. On connaît des difficultés similaires à Berck, où les cellules de garde à vue se trouvent dans un Algeco placé dans l'enceinte du commissariat. Un fonctionnaire y surveille seul les locaux de garde à vue sans avoir la possibilité d'alerter qui que ce soit en cas de problème. La salle dédiée à la restauration des fonctionnaires a une capacité très limitée et offre, là encore, des conditions d'accueil déplorables – on y trouve un « élevage » de champignons.

M. Frédéric Geindrie. Les pilotes de la PAF zone Nord sont pour le moment installés à l'aéroport de Lesquin. Ils pilotent un avion, d'une valeur de plus de 1 million d'euros, qui est affecté à des missions LIC. Des collègues sont obligés de financer eux-mêmes

certaines stages de pilotage. Ils n'ont pas forcément les moyens de voler plus alors qu'ils doivent respecter un certain nombre d'heures de pilotage. En outre, dans la mesure où il n'y a pas ou peu de pièces de rechange, l'avion est plus souvent au sol que dans les airs.

M. Marc Musiol. Les pilotes de l'unité de drones de la direction zonale disposent de la voilure fixe. Il s'agit d'un drone de la grandeur d'une table, ressemblant fortement à un avion, qui patrouille le long du littoral. Son déploiement nécessite trois effectifs. Or l'unité de drones zonale qui comprend quatre personnes va en perdre une. Ce matériel, dont le coût doit avoisiner les 800 000 euros, et qui a sans doute été financé par les fonds Sandhurst, risque donc de prendre la poussière. Cela illustre le décalage entre le matériel fourni et les besoins en effectifs.

À Boulogne-sur-Mer, dans le cadre de la nouvelle rotation avec l'Irlande, qui sera effective d'ici à quelques mois, les effectifs policiers devront opérer les contrôles aux frontières. Or les locaux qui leur sont dédiés ont été mis en service il y a plusieurs décennies et doivent être rénovés. Les vieilles aubettes ne sont plus utilisables. Il faut remettre un grand coup de neuf. À une époque, le port de Calais n'était pas sécurisé : on s'est retrouvé avec un afflux de migrants. Le même problème pourrait survenir à Boulogne, où des départs de *small boats* ont lieu à proximité du port. Il faut rester vigilant, même si un déploiement de sûreté doit être mis en place dans le port.

M. Jérôme Bizeur. Des problèmes de locaux similaires se rencontrent à Lille. Les geôles y sont surpeuplées puisqu'une trentaine de retenues y ont lieu. C'est insupportable pour les collègues, d'autant plus que le commissariat pâtit de malfaçons : la PAF et la sécurité publique ont été réunies au sein de locaux communs, ce qui explique les difficultés actuelles.

M. le président Sébastien Huyghe. Messieurs, je vous remercie pour vos réponses. Je réitère, au nom de la représentation nationale, nos remerciements à l'ensemble des personnels de sécurité intérieure qui effectuent un travail très difficile le long du littoral Nord. Il était important que nous entendions les représentants officiels des organisations syndicales, ce qui nous évite un mélange des genres entre syndicalisme et militantisme politique, fût-il groupusculaire.

*

* *

46. Audition, ouverte à la presse, de M. Olivier Bergeau, chef de la division Stratégie, communication et affaires juridiques au sein de la direction générale de la Migration et des Affaires intérieures de la Commission européenne (DG HOME) (21 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Bergeau, je vous remercie d'avoir répondu à notre invitation pour évoquer le versant européen des travaux de notre commission d'enquête. Nos débats se concentrent beaucoup sur les accords bilatéraux entre la France et le Royaume-Uni, mais il convient aussi de rappeler que le Royaume-Uni n'est plus membre de l'Union européenne depuis le 31 janvier 2020. Un certain nombre de questions se posent donc, car si la gestion du sujet qui nous occupe repose sur des accords bilatéraux, la frontière franco-britannique est, de fait, devenue une frontière extérieure de l'Union européenne, alors qu'elle constituait une frontière intracommunautaire lorsque le Royaume-Uni en était membre. Il est essentiel, pour notre commission, de recueillir la vision de votre direction, plus communément appelée DG HOME, sur les évolutions passées et à venir découlant de cette situation. Lors des précédentes auditions, nous avons notamment évoqué à plusieurs reprises le rôle de Frontex, qui semble jusqu'à présent très limité. Ce rôle a cependant vocation à évoluer, précisément parce qu'il s'agit désormais d'une frontière euro-britannique, et non plus uniquement franco-britannique.

L'article 6 de l'ordonnance du 17 novembre 1958 relative au fonctionnement des assemblées parlementaires impose aux personnes auditionnées par une commission d'enquête de prêter serment de dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité. Néanmoins, eu égard à vos fonctions et à l'institution supranationale que vous représentez, et conformément à l'usage de nos assemblées, je vous dispense de cette prestation de serment. Nous comptons toutefois sur vous pour nous dire la vérité, toute la vérité, rien que la vérité.

M. Olivier Bergeau, chef de la division stratégie, communication et affaires juridiques au sein de la direction générale de la migration et des affaires intérieures de la Commission européenne. Je vous remercie pour votre invitation, qui m'offre l'occasion d'échanger avec vous à propos de la situation dans la Manche et des relations avec le Royaume-Uni. J'ai bien pris note des questions liminaires que vous m'avez transmises en amont de cette audition ; elles serviront de fil conducteur à mon propos introductif.

Comme vous venez de le rappeler, monsieur le président, plusieurs dimensions doivent être prises en compte. Je vais m'efforcer de vous présenter la perspective de la Commission européenne sur chacune d'entre elles. Tout d'abord, j'exposerai le cadre des relations entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en matière migratoire. Ensuite, j'expliquerai comment les accords bilatéraux entre la France et le Royaume-Uni s'articulent avec ce cadre général. Enfin, j'aborderai la question des développements futurs, ce qui me permettra de répondre à vos interrogations concernant le plan d'action en préparation.

Dans un premier temps, permettez-moi de préciser le cadre de la coopération actuelle entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en matière de migration et de gestion des frontières. Depuis 2020, le Royaume-Uni n'est plus membre de l'Union européenne ; il est considéré comme un pays tiers. Dans le cadre des négociations liées au Brexit, deux accords ont été conclus. Le premier est l'accord de retrait, qui a libéré le Royaume-Uni de toutes ses obligations vis-à-vis de l'Union européenne, notamment en matière migratoire. Par conséquent, il n'est plus lié par le règlement Dublin, par les règles relatives à la base de données Eurodac, ni par les règles communes en matière de gestion des frontières. Le second accord est l'accord de commerce et de coopération qui organise, depuis 2021, les relations avec le Royaume-Uni s'agissant de plusieurs politiques. Toutefois, cet accord ne couvre pas les questions migratoires. Les seuls aspects connexes concernent, d'une part, la coopération

judiciaire et policière – notamment à travers Europol, qui joue précisément un rôle majeur dans la lutte contre les trafiquants et les réseaux de passeurs – et, d’autre part, la coopération en matière de mobilité professionnelle. Ainsi, d’un point de vue purement juridique, il n’existe pas de relation structurée et organisée sur les questions migratoires entre le Royaume-Uni et l’Union européenne. C’est un premier point fondamental à prendre en compte.

La question migratoire, ensuite, constitue évidemment un sujet politique très sensible, qui affecte l’ensemble des pays de l’Union européenne ainsi que le Royaume-Uni. De ce fait, elle est régulièrement abordée lors des différents échanges qui ont lieu entre les Britanniques et les institutions européennes. C’est ainsi que, lors du premier sommet qui s’est tenu le 1^{er} mai 2025 entre la Commission européenne et le Royaume-Uni, les deux parties sont parvenues à un *common understanding* – ou convention d’entente. Ce texte identifie plusieurs domaines qui, à défaut de faire l’objet d’une coopération formelle juridiquement contraignante, sont ceux dans lesquels l’Union européenne et le Royaume-Uni ont résolu de développer une collaboration plus opérationnelle.

L’un des domaines en question est la lutte contre l’immigration irrégulière. Le *common understanding* identifie plusieurs actions devant être menées en coordination pour renforcer la coopération. Il s’agit, par exemple, d’agir en amont avec les pays de transit et d’origine. Le Royaume-Uni y étant parfois actif à travers le financement de projets similaires aux nôtres, une meilleure coordination de nos interventions, ainsi que l’échange d’informations et de bonnes pratiques, permettraient d’obtenir de meilleurs résultats. Il s’agit également d’accroître la réadmission des migrants en situation irrégulière en coordonnant nos démarches diplomatiques auprès des États tiers. Un autre axe vise à renforcer la coopération policière et judiciaire, notamment via Europol, ainsi que le rôle de Frontex dans la Manche, comme vous l’avez mentionné. Enfin, le dernier aspect sur lequel les parties ont convenu de travailler plus étroitement est l’alignement des politiques de visas, en particulier dans la région des Balkans, afin d’inciter ces pays tiers à harmoniser leurs règles pour éviter de faciliter l’immigration irrégulière.

Depuis la signature de cette convention le 1^{er} mai 2025, un important travail opérationnel a été engagé pour mettre en œuvre ces orientations. Cela s’est traduit, par exemple, par la participation du Royaume-Uni au Réseau européen des migrations (REM), par le renforcement du rôle de Frontex et d’Europol, ou encore par l’ouverture de discussions pour mieux coordonner nos efforts en matière de coopération avec certains pays tiers. Tel est le cadre européen actuel et la manière dont nous avons structuré notre relation avec le Royaume-Uni depuis sa sortie de l’Union européenne.

Cela m’amène au cœur de notre sujet : la manière dont la coopération entre la France et le Royaume-Uni s’articule avec ce cadre européen. D’un point de vue pratique, il faut d’abord noter que cette coopération existait déjà lorsque le Royaume-Uni était membre de l’Union européenne, puisque les accords du Touquet sont bien antérieurs au Brexit. Elle s’est ensuite poursuivie après la décision de retrait britannique, avec les accords de Sandhurst ; plus récemment, son approfondissement a été acté pour les prochaines années. De notre point de vue, il n’y a aucune incompatibilité entre cet accord bilatéral et les règles de l’Union européenne. Il s’agit d’une coopération administrative et opérationnelle, similaire à celle que de nombreux États membres entretiennent avec des pays tiers frontaliers, notamment en matière de réadmission.

S’agissant plus spécifiquement de l’accord visant à prévenir les traversées périlleuses, signé en juillet 2025, le fait que la France réadmette des personnes ayant franchi irrégulièrement la frontière est, selon nous, compatible avec le code frontières Schengen. Ce dernier prévoit en effet des dérogations, notamment lorsqu’un État membre agit en vertu d’une

obligation internationale. En pratique, la Commission européenne et la DG HOME ont suivi de près le déploiement de ce projet pilote, en qualité d'observateurs. La Commission ainsi que d'autres États membres ont participé aux différentes réunions de suivi, ce qui a permis à chacun d'observer le fonctionnement du dispositif prévu. Dans ce cadre, personne n'a soulevé d'incompatibilité entre l'accord et le droit de l'Union, qu'il s'agisse des règles en matière de protection des frontières ou de celles relatives à l'asile. La presse a d'ailleurs relayé la prolongation de cet accord franco-britannique jusqu'en octobre 2026. Parallèlement, les nouvelles règles du pacte sur la migration et l'asile entreront en vigueur à la mi-juin. Concrètement, nous n'anticipons aucune difficulté d'articulation entre ces deux dispositifs.

Enfin, pour répondre à vos interrogations concernant les prochaines étapes, je reviens d'abord sur votre question concernant l'eupéanisation de la gestion de la situation dans la Manche. La Commission européenne considère la question migratoire comme un défi global qui appelle des réponses aussi complètes que possible. Nous savons qu'aucune mesure isolée ne permettra de résoudre une telle situation. L'objectif principal de la politique migratoire et de gestion des frontières menée par la Commission – tel qu'énoncé dans notre nouvelle stratégie pour les cinq prochaines années, qui a été adoptée en janvier dernier – consiste à intervenir le plus tôt possible le long des routes migratoires, pour porter assistance et trouver des solutions. Le Royaume-Uni se situe au point d'arrivée des différentes routes migratoires qui traversent l'Union européenne. Pour gérer cette situation et endiguer les franchissements irréguliers de la Manche, des actions immédiates et concrètes sur le terrain s'imposent ; c'est pourquoi le renforcement de la coopération franco-britannique s'avère capital. Néanmoins, il faut également agir en amont, d'où l'importance de mener des actions concertées avec les autres États membres et les pays de transit. À cet égard, nous avons observé, ces derniers mois, une nette diminution des arrivées irrégulières en Europe. Les derniers chiffres publiés par Frontex font état d'une baisse de 40 % au cours des premiers mois de l'année 2026. Nous espérons que cette tendance globale se traduira rapidement par une baisse des franchissements irréguliers de la Manche.

C'est précisément dans ce cadre que s'inscrit la préparation du plan d'action relatif à la situation dans la Manche, annoncé par la présidente de la Commission européenne dans sa lettre adressée au Conseil européen en mars dernier. Ce plan d'action repose principalement sur quatre priorités. Il s'agit tout d'abord de renforcer la gestion des frontières extérieures, ce qui implique notamment l'intensification du rôle de Frontex, que vous avez évoqué. Le deuxième axe est l'accroissement de la coopération entre les différents États membres et le Royaume-Uni, afin d'augmenter le taux de retour des personnes en situation irrégulière. La troisième priorité concerne la lutte contre la criminalité organisée, un domaine où la coopération entre les services répressifs nationaux et Europol a un rôle crucial à jouer. Enfin, le dernier volet consiste à maximiser le soutien opérationnel que les agences européennes peuvent fournir sur le terrain. Ce plan d'action est en cours d'élaboration, en concertation avec les agences européennes et les États membres concernés. Je ne connais pas, à ce stade, la date exacte de sa publication officielle, mais je peux vous assurer que les travaux progressent.

Voilà la présentation que je souhaitais vous soumettre en guise de propos introductif. Je suis à votre disposition pour apporter toutes les précisions que vous jugerez utiles à propos de la coopération avec le Royaume-Uni en matière migratoire et des accords franco-britanniques conclus pour gérer la situation dans la Manche.

M. le président Sébastien Huyghe. J'ai quelques questions à vous poser avant de passer la parole à Mme la rapporteure. Tout d'abord, la Commission européenne a-t-elle déjà formulé des observations ou des recommandations aux autorités françaises concernant la mise

en œuvre de ces accords qui, comme nous l'avons vu, sont bilatéraux et ont donc vocation à évoluer ?

Ensuite, la Commission européenne est-elle associée, même indirectement, aux discussions franco-britanniques relatives à la gestion de cette frontière ? Par exemple, lors de la renégociation des accords de Sandhurst, la Commission européenne était-elle représentée ou associée d'une quelconque manière ? Et si la France décidait de dénoncer les accords du Touquet, la Commission européenne aurait-elle son mot à dire ?

Enfin, je voudrais savoir comment la Commission apprécie le paradoxe inhérent à la situation qui nous intéresse. En principe, la lutte contre l'immigration illégale dans l'Union européenne a pour objet d'empêcher des personnes sans titre de séjour d'entrer sur le territoire de l'Union européenne. Or, à la frontière entre la France et le Royaume-Uni, nous nous trouvons face à un véritable paradoxe puisque l'on empêche des personnes qui sont en situation irrégulière au sein de l'Union européenne d'en sortir pour rejoindre le Royaume-Uni. Qu'en pense la Commission européenne ?

M. Olivier Bergeau. Pour ce qui est de nos observations sur la mise en œuvre de l'accord particulier de juillet 2025 passé entre la France et le Royaume-Uni sur la lutte contre les transferts, nous sommes observateurs dans les réunions.

M. le président Sébastien Huyghe. Il s'agit de l'accord « un pour un », n'est-ce pas ?

M. Olivier Bergeau. Tout à fait. Dans ce cadre, nous sommes observateurs. Nous sommes donc invités aux réunions qui ont lieu régulièrement entre la France et le Royaume-Uni et pouvons poser des questions, ce qui nous permet d'assurer le suivi. En revanche, la Commission n'a pas été associée aux négociations ni aux discussions des accords du Touquet ou de Sandhurst et de leurs prolongations, puisqu'il s'agit d'un accord bilatéral entre la France et le Royaume-Uni. Si la France dénonce les accords du Touquet, la Commission n'a donc pas son mot à dire. Les accords du Touquet et de Sandhurst visant à organiser les modalités de contrôle aux frontières et la coopération opérationnelle entre les deux États, la France, si elle dénonce ces accords, devra certes remplir ses obligations de protection des frontières d'une autre manière, mais l'organisation du contrôle de la frontière extérieure relève de sa liberté.

Quant à la lutte contre l'immigration irrégulière et à la réduction des entrées irrégulières, elle a constamment été une priorité de l'Union européenne. L'entrée en vigueur, le 12 juin prochain, du pacte sur la migration et l'asile, qui rend obligatoire cette procédure de *screening* à la frontière, impose de contrôler tous les gens, de procéder à un *assessment* de leur situation et de s'assurer qu'ils soient enregistrés dans Eurodac, système qui répond à une volonté politique très forte de lutte contre l'immigration et de la réduction des arrivées irrégulières.

Certaines personnes qui arrivent en situation irrégulière, notamment par la mer, sont ensuite admises sur le territoire européen, où ils demeurent donc en situation irrégulière ; dès lors, soit ils déposent des demandes d'asile, soit ils sont soumis à des procédures de retour. On observe aussi des mouvements secondaires au sein de l'Union européenne, qui conduisent certaines personnes à vouloir passer la Manche. La situation est certes paradoxale mais, dans notre coopération avec le Royaume-Uni, en essayant de prévenir les départs vers ce pays, nous essayons aussi de réduire l'incitation à aller vers le Nord de la France et à passer la Manche. En effet, l'absence de frein à ce mouvement irrégulier pourrait être une plus grande incitation à s'y engager.

Il est donc aussi dans notre intérêt de vouloir réduire les mouvements irréguliers et les traversées irrégulières de la Manche, afin de ne pas inciter à davantage d'immigration irrégulière.

M. le président Sébastien Huyghe. C'est aussi peut-être le rôle de la Commission européenne que d'inciter, dans les discussions, le Royaume-Uni à faire évoluer sa législation pour apparaître moins attractif pour les candidats à l'immigration.

M. Olivier Bergeau. Cela fait totalement partie des discussions entre la France et le Royaume-Uni, ainsi que de celles que nous pouvons avoir, que d'essayer d'inciter ce pays, à lutter, sur le marché du travail, contre les raisons qui incitent à vouloir s'y rendre.

M. le président Sébastien Huyghe. Je reviens à une question à laquelle vous n'avez pas répondu : même si ce n'est pas la Commission européenne qui a directement la main sur le fonctionnement de Frontex, comment voyez-vous l'évolution du rôle de cette agence pour ce qui concerne la frontière entre le Royaume-Uni et l'Union européenne via la France, et même via la Belgique ?

M. Olivier Bergeau. Du personnel de Frontex – 142 personnes du *standing corps* – est déjà déployé dans le Nord de la France. Savoir dans quelle mesure Frontex pourrait étendre son support ou déployer plus de personnels fait effectivement partie des discussions dans le cadre du plan d'action. Les discussions étant en cours, il m'est un peu difficile d'en dire plus.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Une déclaration conjointe annexée à l'accord du Brexit prévoit l'intention du Royaume-Uni d'engager des discussions bilatérales avec les États membres afin d'examiner des dispositifs pratiques en matière d'asile et de regroupement familial pour les mineurs non accompagnés. Or je constate que cette déclaration n'a pas eu de suite. La Commission européenne souhaite-t-elle obtenir un mandat sur ces sujets ? On constate en effet sur le littoral Nord de la France un nombre conséquent de mineurs non accompagnés qui n'ont plus de voie légale et sûre pour retrouver des membres de leur famille au Royaume-Uni.

M. Olivier Bergeau. À ma connaissance, il n'y a actuellement aucune discussion en cours à ce propos, ni aucun projet de la Commission européenne de demander un tel mandat. Nous ne sommes pas non plus informés qu'il y aurait eu des discussions bilatérales avec les États membres sur la mise en œuvre de cette déclaration.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Alors que le pacte européen sur la migration et l'asile semble afficher une volonté de mettre en œuvre le droit à la réunification familiale avec l'initiation d'une recherche des familles, en élargissant la définition de l'unité familiale aux liens familiaux constitués après la fuite, quelle analyse la Commission européenne fait-elle de la situation actuelle à la frontière avec le Royaume-Uni, où il n'existe aucun mécanisme permettant aux familles séparées à la frontière de se réunifier ?

M. Olivier Bergeau. Le Royaume-Uni n'est pas lié par la législation européenne qui a, il est vrai, renforcé les critères familiaux pour déterminer quel État membre était responsable du traitement d'une demande d'asile. Le Royaume-Uni n'étant pas lié par ces règles, cet objectif du pacte ne s'applique pas à cet État. En revanche, la réunification familiale était l'un des aspects de l'accord conclu entre la France et le Royaume-Uni pour le *one-to-one*, car les liens familiaux font partie des critères permettant d'identifier les personnes qui pourraient bénéficier de cet accord bilatéral, notamment pour les transferts de la France vers le Royaume-Uni.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise que les mineurs non accompagnés ne font pas partie de l'accord un pour un.

M. Olivier Bergeau. Oui, mais, au-delà de ça, le Royaume-Uni n'est pas affecté par la mise en œuvre du pacte puisqu'il n'est pas lié par celui-ci. Cet objectif ne s'applique donc pas à la relation avec le Royaume-Uni.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je ne crois pas que vous ayez répondu – pardon si vous l'avez fait – à la question d'une éventuelle extension du dispositif *one-in, one-out* à d'autres États membres de l'Union européenne. À ma connaissance, cet accord, qui est actuellement un projet pilote sur la frontière franco-britannique, porte un intitulé – European Applicant Transfer Scheme – qui semble indiquer que le Royaume-Uni envisage une possible extension à d'autres pays frontaliers. La Commission européenne dispose-t-elle d'informations complémentaires à ce sujet ?

M. Olivier Bergeau. La seule information que nous ayons est qu'il y a eu entre la France et le Royaume-Uni un accord d'extension jusqu'en octobre, mais il n'y a pas, à notre connaissance, d'autres États membres qui aient exprimé leur intérêt pour rejoindre le projet.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dernière question : comment la Commission européenne se saisit-elle de la question des droits humains des exilés à la frontière ? Ceux-ci, souvent presque en fin de parcours à l'issue de flux qui traversent l'ensemble de l'Union européenne, se trouvent certes sur le territoire français, mais au terme de décisions prises parfois dans certains autres États membres. On voit ainsi qu'une décision de l'Allemagne de durcir les conditions d'accès à certains titres de séjour entraîne des déplacements vers l'Angleterre. Comment cette situation, que je qualifierai de crise humanitaire, souvent, sur le littoral Nord, est-elle prise en considération par la Commission ?

M. Olivier Bergeau. Sur l'amélioration de la gestion aussi, notre objectif, au niveau européen, est d'essayer de limiter au maximum les mouvements irréguliers entre États membres – les fameux « mouvements secondaires ». L'un des objectifs du pacte est ainsi de s'assurer que, dans sa mise en œuvre, l'ensemble des États membres auront mis en place les conditions d'accueil suffisantes et respectent un certain nombre de standards, de telle sorte que l'accueil soit à peu près équivalent sur l'ensemble du territoire européen et que la plus grande harmonisation possible ait été trouvée dans la négociation du pacte entre les États membres.

Pour éviter ces mouvements secondaires, il s'agit d'éviter que ces personnes se retrouvent sur le littoral du Nord de la France, donc principalement, d'une part, d'intervenir en amont, comme je l'ai dit dans mon propos introductif, c'est-à-dire le long des routes migratoires, et, d'autre part, que chaque État membre, lors de l'entrée en vigueur du pacte, remplisse toutes ses obligations en ayant créé les conditions d'accueil correspondantes.

Nous avons essayé d'obtenir la plus grande harmonisation possible entre le droit des différents États membres, dans une négociation qui a duré plus de dix ans. Les États membres ont aussi gardé, bien sûr, des marges de manœuvre, mais nous espérons quand même qu'avec la mise en œuvre du pacte, les conditions d'accueil soient aussi harmonisées que possible. Cela pourrait aussi avoir pour objectif de limiter les mouvements secondaires entre les États membres. Il faut donner au pacte, qui entrera en vigueur mi-juin, le temps nécessaire pour qu'il ait des chances de produire ses effets.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je précise tout de même, car la question des voies légales offertes aux mineurs non accompagnés et à la réunion des familles est importante pour le rapport, que dans le cadre de l'accord « un pour un », le lien familial ou même le lien d'attachement n'est absolument pas pris en compte. Il n'est, en tout cas, pas un critère affiché du deal *one-in, one-out*.

M. Olivier Bergeau. Je pourrai vous communiquer par écrit, à la suite de cette audition, des éléments supplémentaires sur cette question particulière.

M. Marc de Fleurian (RN). Je suis le député Rassemblement national du Calaisis. Il existe une libre circulation entre l'Irlande, membre de l'Union européenne, et l'Irlande du Nord, membre du Royaume-Uni. Par ailleurs, la question de la circulation entre l'Irlande du Nord et la Grande-Bretagne à travers la mer d'Irlande n'est pas tranchée. Il existe également des liaisons vers l'Irlande depuis la France ou l'Union européenne, même si cet État n'est pas membre de l'espace Schengen – des liaisons par ferry existent en effet depuis Dunkerque et d'autres pourraient être ouvertes d'ici quelques mois depuis Boulogne-sur-Mer.

Quelle est l'approche de la Commission sur cette libre circulation des personnes et/ou des biens à la fois depuis l'espace Schengen vers l'Irlande, de l'Irlande vers l'Irlande du Nord et, au sein du Royaume-Uni, de l'Irlande du Nord vers la Grande-Bretagne ?

M. Olivier Bergeau. Il s'agit d'un point très sensible de toutes les négociations qui ont eu lieu avec le Royaume-Uni, et la gestion du franchissement de cette frontière a fait l'objet d'un accord spécial. D'après les retours que nous en avons, les chiffres des passages employant cette route sont faibles. Nous sommes aussi en contact avec l'Irlande pour la préparation de l'*action plan* qui sera bientôt présenté.

L'Irlande, qui ne fait pas partie de l'espace Schengen, a néanmoins choisi de faire partie du pacte et, au titre de cet *opt-in*, de le mettre en œuvre entièrement – ce qui, en pratique, est très important pour nous. L'Irlande appliquera ainsi toutes les règles relatives aux transferts de personnes en situation, par exemple, de demande d'asile qui seraient arrivés de manière irrégulière jusque sur son territoire, avec la possibilité de les retransférer vers l'État membre chargé de traiter la demande d'asile. L'Irlande appliquera aussi l'ensemble des règles relatives aux conditions d'accueil, ainsi que celles qui concernent le demandeur d'asile qui ne se trouve pas dans l'État membre chargé de traiter sa demande d'asile et qui n'a donc pas accès à tout le support dont il pourrait bénéficier s'il s'y trouvait. Ainsi donc, bien que l'Irlande ne fasse pas partie de Schengen, son *opt-in* pour le pacte lui rend applicable l'ensemble des règles en matière d'asile et de gestion des flux migratoires, ce qui, pour nous, simplifie considérablement la situation avec ce pays.

Quant aux flux, je ne peux pas vous en dire plus car je n'ai pas plus de détails. La seule chose que l'on me dit, c'est que les chiffres sont quand même très faibles.

M. le président Sébastien Huyghe. Monsieur Bergeau, je vous remercie pour le temps que vous nous avez consacré. Nous espérons en effet voir des évolutions dans la relation entre l'Union européenne et le Royaume-Uni dans ce domaine.

*

* *

47. Audition, ouverte à la presse, de Mme Aishe Anadif et M. Karam Hassan (27 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous parvenons au terme du cycle de nos auditions, au cours duquel nous avons entendu une grande diversité d'intervenants : représentants des administrations, préfets, forces de l'ordre, responsables politiques, universitaires, représentants des associations, acteurs du secours, etc. Tous sont venus témoigner au sujet des politiques menées depuis vingt-cinq ans à la frontière franco-britannique sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord. Il était important pour notre commission d'enquête de recueillir également le témoignage de personnes directement concernées par cette situation extrêmement complexe. C'est dans ce cadre que nous recevons aujourd'hui Mme Aishe Anadif et M. Karam Hassan.

Madame Aishe Anadif, vous êtes originaire du Tchad. Vous avez voulu rejoindre le Royaume-Uni pour retrouver une personne de votre famille, avant d'y renoncer et d'être accompagnée par le Secours catholique à Calais. Monsieur Karam Hassan, vous êtes arrivé en France en 2014 après avoir fui le Soudan. Vous avez depuis acquis la nationalité française, et vous êtes cadre dans une grande entreprise internationale. Vous racontez dans un livre paru au mois de février, *Un rêve plus loin*, le parcours qui vous a conduit jusqu'à la jungle de Calais, et comment vous avez trouvé votre place en France, notamment grâce à l'apprentissage de la langue française.

Avant de vous céder la parole pour un propos introductif, je rappelle que cette audition est ouverte à la presse et fait l'objet d'une retransmission vidéo en direct. 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.

(Mme Aishe Anadif et M. Karam Hassan prêtent serment.)

M. Karam Hassan. Je suis honoré d'être présent parmi vous aujourd'hui, et je vous remercie pour votre invitation. J'aimerais commencer par raconter mon parcours. Je suis originaire du Soudan, je suis né et j'ai grandi à Saraf Omra, une ville du Darfour. Environ un an après le début de la guerre, qui a éclaté en 2003 au Darfour, nous avons été obligés de fuir avec ma famille pour aller à Khartoum, la capitale du Soudan. Je rêvais depuis mon enfance de devenir journaliste, par conséquent j'ai suivi des études de relations publiques et de journalisme, à l'université de Khartoum, en arabe.

Notre arrivée à Khartoum avait été un choc pour moi, qui n'avais jamais quitté le Darfour auparavant. Saraf Omra est une petite ville où il n'y a guère de diversité en termes d'origines, de langues. À Khartoum, au contraire, les gens venaient d'autres villes, du Nord, du Sud, de l'Est. Même si je parlais déjà l'arabe, je n'avais jamais été confronté à une telle diversité et j'avais certains réflexes, certains codes propres à la région où j'ai grandi. J'étais soudanais, mais le Soudan était comme un nouveau pays pour moi.

Après mes trois années d'études, je suis parti en Inde, en 2010, pour entreprendre des études d'e-commerce. J'y suis resté trois ans, et c'est là-bas que tout a commencé. Je m'étais lié à un groupe d'opposants au régime d'Omar al-Bachir, le président soudanais de l'époque. J'étais très actif, et je participais à l'organisation de manifestations destinées à sensibiliser les gens à la guerre au Soudan.

Le régime d'al-Bachir envoyait ses espions à l'étranger pour surveiller les opposants et, lorsque je suis rentré dans mon pays, j'ai été interpellé à l'aéroport et placé dans un centre de détention durant quelque temps. J'ai été libéré, mais à condition de fournir, deux fois par

semaine, des informations aux autorités sur les habitants de mon quartier à Khartoum, ce qui était contre mes valeurs. J'ai subi cette situation durant quelques mois, avant de décider de fuir mon pays. Je suis entré en Égypte illégalement et j'ai rencontré des passeurs – je passe sur certains détails car tout cela était très compliqué.

Les passeurs m'avaient promis que je pourrais rejoindre l'Europe sur un grand bateau. En arrivant sur la plage pour embarquer, j'ai découvert qu'ils avaient menti. La traversée vers la Sicile a duré neuf jours et, sur l'embarcation, il y avait beaucoup d'angoisse, à la fois individuelle et collective, beaucoup de peur.

Depuis la Sicile, j'ai traversé toute l'Italie pour entrer en France par Vintimille. J'ai gagné Nice, puis Lyon, Paris, et enfin Calais. Durant tout ce voyage, je dormais dans la rue. L'arrivée à la jungle de Calais a été un nouveau choc. Je me demandais : Où suis-je ? Est-ce que je suis en Europe ? Je ne parvenais pas à associer ce que je voyais, la misère, la pauvreté, tout ce que je voyais à Calais, avec l'idée que je me faisais de l'Europe, de la France.

Je suis resté environ trois mois à Calais. J'étais décidé à me rendre en Angleterre pour diverses raisons. D'abord, parce que je parle anglais et que je connaissais quelques personnes vivant en Angleterre, même s'il ne s'agissait pas de membres de ma famille. En outre, obtenir l'asile en tant que ressortissant soudanais était, selon ce que l'on m'avait dit, plus facile en Angleterre qu'en France.

La vie dans la jungle de Calais était très dure, nous vivions dans la peur. D'abord, nous avions peur d'être arrêtés par la police puisque nous étions des sans-papiers. Ensuite, nous avions peur des groupes de fachos. Parfois, on marchait pendant des heures pour rejoindre le port en espérant monter dans un camion pour traverser la mer, et sur la route des groupes nous attaquaient et nous frappaient, c'est pour cela qu'on se déplaçait uniquement en groupes. Enfin, les conditions de vie étaient très difficiles dans la jungle. L'hygiène était inexistante : il fallait attendre des jours et des jours pour prendre une douche. On faisait la queue pour manger une fois par jour. Heureusement, des associations étaient présentes pour nous donner du soutien moral, pour nous nourrir aussi.

Imaginez ce que c'est de vivre toujours dans la peur, de dormir sans rêve, privé d'un sommeil normal, sans jamais savoir si la nuit prochaine on allait pouvoir dormir. Psychologiquement, c'est très dur.

Après trois mois de cette vie dans la jungle de Calais, j'ai décidé de rester en France pour plusieurs raisons. D'abord, j'étais bloqué et je n'avais pas d'autre choix. Un de mes amis est mort en essayant de traverser et j'ai eu peur de subir le même destin. Ensuite, j'avais été très touché par le dévouement des membres des associations qui étaient toujours présents pour nous, pour nous aider. Enfin, et c'est très important pour moi, écouter les gens parler français m'a vraiment donné envie de rester ici pour apprendre le français.

Par ailleurs, j'étais engagé auprès de l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) à Calais en tant qu'interprète bénévole arabe-anglais. Cela m'a permis d'obtenir l'asile assez rapidement, au bout d'un mois et demi, presque deux mois. La suite de mon parcours commençait par l'apprentissage du français, qui a été très difficile. Souhaitant poursuivre mes études, je me suis inscrit à l'université d'Arras, j'ai fait un an de mise à niveau en français et, par la suite, j'ai intégré un master en management de projet.

J'ai fondé l'association La Voix des réfugiés pour aider des personnes réfugiées à s'intégrer en France par l'apprentissage du français, le soutien scolaire et l'insertion professionnelle, parce que je suis convaincu que le travail est le meilleur levier d'intégration.

Cette association mène également des actions de sensibilisation auprès du grand public, afin que les Français apprennent à connaître les personnes réfugiées.

Quand je suis parti de chez moi, je cherchais la dignité et la sécurité. Cette dignité d'être humain, je l'ai perdue à Calais parce que je n'arrivais pas à me laver, à faire mes besoins, à manger correctement, et parce que je vivais dans la peur. Aujourd'hui, je raconte avec beaucoup de fierté mon histoire à travers mon livre et auprès des personnes que je rencontre, mais à cette époque, ce n'était pas du tout le cas. Je n'étais pas fier d'avoir vécu tout cela. Mais les épreuves que j'ai connues m'ont donné de la force et de la résilience, et à présent je vois le côté positif de mon parcours, tout en sachant combien il est difficile de témoigner, de raconter lorsqu'on a connu ce que les réfugiés ont connu. Voilà ce que je voulais partager avec vous.

Mme Aïshe Anadif. Je suis de nationalité tchadienne, née à Faya, et j'ai grandi à N'Djamena. J'ai quitté le Tchad le 5 décembre 2016 parce que ma vie était en danger. Mais je ne peux pas raconter publiquement mon histoire personnelle car cela me mettrait en danger. Je parlerai plutôt des problèmes de Calais.

Je suis arrivée en Allemagne et j'ai demandé l'asile. On m'a donné une carte de séjour d'un an, mais au moment de la renouveler, je risquais d'être renvoyée dans mon pays. C'est pourquoi j'ai décidé de partir en Angleterre. Mais l'Angleterre n'était pas mon premier objectif. La première fois que j'ai quitté l'Allemagne, c'était pour demander l'asile en France. Mais un Érythréen que j'ai rencontré dans un train m'a expliqué que l'Angleterre était la seule solution pour moi, si j'entamais une procédure Dublin. Cet homme m'a raconté beaucoup de choses sur l'Angleterre. Il m'a emmenée dans une forêt où des gens donnent de l'argent pour partir. Il m'a demandé presque 1 000 euros, mais j'avais seulement 300 euros.

Ensuite, j'ai rencontré un Syrien qui, lui aussi, avait vécu en Allemagne, et qui aidait les gens à passer en Angleterre. Il m'a dit qu'il pouvait m'aider même si je n'avais pas assez d'argent. Il m'a emmenée dans une forêt pour prendre un bateau. Je pensais que c'était un grand bateau, car je n'avais jamais vu des choses comme ça. Mais il m'a dit que ce n'était pas un grand bateau comme je l'imaginais. Dans la forêt, des garçons m'ont dit que si j'avais peur, il valait mieux rester en France. Ils m'ont dit que c'était très difficile de passer, que c'était la vie ou la mort. Ces garçons m'ont raconté la vérité.

J'ai tenté de traverser deux fois. La première fois, nous avons marché dans une forêt. C'était très fatigant. La police est venue. Nous nous sommes cachés. C'était comme la guerre. Il y avait un avion qui nous survolait. Il y avait des petits enfants, il faisait très froid, il n'y avait rien à manger. Je n'avais jamais vécu quelque chose comme ça auparavant. À la fin, nous n'avons pas réussi à partir car la police est arrivée. Une autre fois, nous avons marché dans la forêt presque trois jours. J'ai fini par renoncer à partir car, même avec une procédure Dublin, je pensais que c'était trop dangereux.

La vie à Calais est très difficile. Il n'y a pas de sécurité, il y a beaucoup de violence. Les gens, là-bas, vivent comme des animaux. Le 115 ne m'a pas donné de solution, sauf pour une nuit. Je suis allée une nuit dans un centre, mais c'était très loin. J'ai ensuite été hébergée dans des familles. À Calais, il y a des femmes, des enfants. Ils dorment dans les tentes.

Quand j'ai compris que certaines personnes essayaient de partir depuis des mois, des années, j'ai réalisé que c'était trop difficile. J'étais très fatiguée. J'ai parlé avec le Secours catholique, qui me conseillait de rester en France. J'ai alors décidé de ne pas partir. Je suis allée à Paris, j'ai déposé une demande d'asile en espérant que la France allait me protéger. Quand je voulais partir en Angleterre, ce n'était pas pour la vie là-bas, mais seulement à cause

du règlement de Dublin. On m'avait dit que c'était la seule solution. Mais moi, je préférerais rester en France.

J'ai conseillé aux femmes que je connaissais à Calais de renoncer à partir. Elles m'ont dit que la vie n'était pas facile mais qu'elles allaient essayer. L'une de ces femmes est morte en essayant de traverser la mer.

Je remercie Mariam, Léa et toutes les personnes du Secours catholique, qui m'ont toujours aidée.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie l'un et l'autre pour vos témoignages.

Monsieur Hassan, vous dites que vous avez fait vos études en Inde, avant d'être arrêté à votre retour au Soudan, ce qui vous a conduit à quitter votre pays. Pourquoi, à ce moment-là, avez-vous choisi d'aller en Angleterre, plutôt qu'en Inde, un pays que vous connaissiez et où vos chances d'insertion étaient plus importantes ? Je vous pose cette question parce que nous avons recueilli de nombreux témoignages, via les associations, de personnes qui n'avaient pas l'intention d'aller jusqu'en Angleterre, mais qui se sont décidées pour cette destination parce qu'on le leur avait conseillé au cours de leur déplacement. L'Angleterre s'est-elle imposée à vous comme destination privilégiée ? Ou bien est-ce que vous vous aussi, vous avez choisi l'Angleterre au cours de votre parcours vers l'Europe ?

M. Karam Hassan. Quand je suis rentré au Soudan et que j'ai été contraint de donner des informations deux fois par semaine sur les habitants de mon quartier, je n'avais pas le droit de quitter le Soudan légalement, ni pour l'Inde, ni pour aucun pays. Lorsque j'ai décidé de fuir mon pays, je n'envisageais pas de partir en Angleterre, ni même en Europe : ce qui comptait avant tout pour moi, c'était de fuir du Soudan.

Arrivé en Égypte, je comptais plus ou moins m'y établir, mais sur place on m'a expliqué qu'il était extrêmement difficile d'obtenir le statut de réfugié. Puis j'ai rencontré des passeurs qui m'ont vendu le rêve de prendre un bateau pour rejoindre l'Europe.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous espériez alors obtenir le statut de réfugié ?

M. Karam Hassan. Non, je n'y pensais pas. Mon espoir était bien plus simple, il s'agissait avant tout de fuir le Soudan et de m'installer dans un pays où je pourrais vivre en sécurité. L'Europe, le statut de réfugié : je n'avais pas du tout cela à l'esprit.

M. le président Sébastien Huyghe. Est-ce que vous retournez à Calais de temps en temps ?

M. Karam Hassan. Oui, je m'y rends une ou deux fois par an avec mon association, La Voix des réfugiés, parce que L'Oréal nous donne des produits à distribuer aux exilés.

M. le président Sébastien Huyghe. Vous avez connu l'époque de la jungle, avec sa violence, son insalubrité, et des milliers de personnes. Depuis, le gouvernement a décidé de ne plus permettre de points de fixation, pour éviter que renaisse la jungle. Que pensez-vous de l'évolution de la situation sur place ? Qu'est-ce qui, selon vous, s'est amélioré ou dégradé ?

M. Karam Hassan. À l'époque où j'ai connu la jungle de Calais, la situation était extrêmement compliquée. Néanmoins, les migrants étaient unis par une forte solidarité, en dépit des violences, et les associations étaient présentes pour nous aider, même si leur travail

était très compliqué. Il régnait un esprit d'entraide. Les violences policières étaient moins répandues qu'aujourd'hui. De ce point de vue, la situation s'est aggravée, d'autant qu'il y a moins d'associations présentes sur le terrain, comme à l'époque. Les démantèlements sont également plus nombreux, d'après ce qui m'a été rapporté.

Par ailleurs, les personnes prennent davantage de risques pour traverser la mer. Les passeurs sont plus nombreux et vendent un rêve. Ils disent qu'il est possible d'acheter un petit bateau dans lequel tout le monde peut monter, si bien que le risque est aujourd'hui beaucoup plus élevé qu'auparavant.

Il y a quelques mois, j'ai retrouvé à Calais des personnes que j'avais connues en 2018, lorsque j'étais venu pour un stage de six mois à l'accueil de jour du Secours catholique, et même en 2015, lorsque je vivais moi-même sur place. Ces personnes, qui vivent depuis longtemps dans une situation inhumaine, terrible sur le plan psychologique, sont devenues plus ou moins folles. C'est horrible.

Pour répondre à votre question, je dirais que la situation aujourd'hui est plus triste, plus dangereuse, plus grave encore qu'à l'époque de la jungle, où elle était déjà inhumaine.

M. le président Sébastien Huyghe. Lorsque nous nous sommes rendus sur le terrain, il y a quelques semaines, on nous expliquait que la plupart des migrants présents dans les camps sont des personnes instruites ayant, pour certaines, suivi des études supérieures, comme vous-même. Elles n'appartiennent pas à la frange la plus défavorisée de leur pays d'origine. Est-ce que vous le confirmez ?

M. Karam Hassan. Je ne veux pas faire de généralités, car j'ai aussi rencontré sur place des personnes qui n'ont pas fait d'études, et je ne dispose d'aucun chiffre. Mais il est vrai que l'on trouve parmi les migrants de plus en plus de personnes qui ont un niveau scolaire avancé. La plupart des personnes qui quittent leur pays n'ont pas d'autre choix, car elles sont persécutées, mais elles disposent d'un minimum de moyens pour financer leur fuite. Il est très difficile de partir lorsqu'on est totalement démuné.

M. le président Sébastien Huyghe. C'est à cela que je voulais en venir : fuir son pays suppose d'avoir les moyens de payer des passeurs. J'aimerais savoir comment vous avez été mis en contact avec les passeurs que vous avez rencontrés en Égypte. Que vous ont-ils vendu ? Quelle est, entre guillemets, leur « prestation » ? Que vous ont-ils dit sur le voyage que vous alliez entreprendre ? Je m'interroge sur ce point car nous avons souvent entendu des témoignages disant que le voyage tel qu'il était présenté aux candidats à l'exil n'avait pas grand-chose à voir avec la réalité, qu'il était beaucoup plus difficile. Les embarcations, par exemple, sont bien plus précaires et dangereuses que ce qui avait été annoncé. Par ailleurs, il est souvent question de la violence des passeurs, car la concurrence entre eux est particulièrement forte. En outre, leur violence semble s'exercer au moment du passage lui-même, parce que de nombreuses personnes, prenant conscience de la dangerosité d'une traversée sur une embarcation précaire, veulent renoncer et se heurtent à la violence des passeurs, qui les obligent à embarquer pour se faire payer. Nous aimerions vous entendre sur ce sujet, pour comprendre si les violences relèvent de cas sporadiques, ou bien si c'est une réalité ordinaire.

M. Karam Hassan. Les passeurs sont des personnes inhumaines. Je suis entré en contact avec eux en Égypte parce que mon père connaissait quelqu'un sur place, qui lui-même connaissait des personnes connaissant des passeurs. Cette personne m'avait prévenu qu'il serait difficile de rester en Égypte, et que la solution pour moi était de fuir. Ces passeurs sont des Syriens, des Kurdes, c'est une chaîne de personnes dont on ne connaît jamais le bout. C'est un réseau interminable.

Ces personnes m'ont dit que, moyennant 3 000 dollars, j'allais passer en Europe sur un grand bateau, déguisé en serveur, c'est-à-dire en sécurité. J'étais très soulagé de partir dans ces conditions, et j'ai donné mon accord. Quand je suis arrivé sur la plage, à Alexandrie, nous étions une quinzaine et, devant nous, il n'y avait qu'un petit bateau. Tout le monde devait embarquer. Derrière nous, trois ou quatre passeurs criaient en arabe pour nous obliger à monter sur le bateau. Ou bien nous montions, ou bien ces hommes tiraient sur nous parce qu'ils avaient peur d'être dénoncés. Il était 19 heures 30, la nuit était tombée.

Nous avons donc embarqué puis, après quelques heures de route, nous avons été transférés dans la nuit sur un autre bateau, plus grand, un bateau de pêche où se trouvaient déjà d'autres personnes. Nous avons vogué pendant trois jours, puis à nouveau nous avons été transférés sur un bateau plus grand. Il y avait à bord des hommes, des femmes, des enfants, nous étions environ deux cents personnes. La traversée était très organisée, et en même temps les passeurs se fichaient complètement de la sécurité. Nous passions d'un bateau à l'autre en pleine nuit, sans gilet de sauvetage. Voilà comment agissaient les passeurs en Égypte.

À Calais, je n'ai pas été personnellement en contact avec des passeurs, parce qu'à cette époque de nombreux migrants tentaient de passer seuls, en montant dans un camion. J'ai moi-même marché pendant des heures pour arriver au port, pour monter dans un camion, pour se cacher et tenter d'échapper aux contrôles, ce qui était très difficile parce qu'après d'aussi longues marches nous étions épuisés. Aujourd'hui, je pense que le rôle des passeurs est totalement différent parce que d'importants réseaux organisent les passages.

M. le président Sébastien Huyghe. Que pouvez-vous nous dire sur les violences commises par les passeurs à Calais ?

M. Karam Hassan. Je n'y ai pas personnellement été confronté. Même en Égypte, parce que, là-bas, il suffisait, pour les hommes, d'obéir. S'ils n'obéissaient pas, ils subissaient des violences, et les passeurs étaient prêts à tirer. En revanche, les femmes étaient bien plus confrontées à la violence que les hommes.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aimerais d'abord vous remercier chaleureusement d'avoir accepté de venir témoigner à l'Assemblée nationale. Il est tout à fait primordial, dans le cadre de cette commission d'enquête, que nous puissions entendre les personnes directement concernées par les politiques publiques qui sont mises en place. Je dois dire, pour celles et ceux qui nous regardent, qu'organiser cette audition n'a pas été simple.

Votre situation à tous les deux, le fait que vous ayez finalement choisi de rester en France, est plutôt minoritaire parmi celles et ceux qui se trouvent à Calais, et qui font plusieurs tentatives pour finalement passer en Angleterre. Certaines des personnes ayant réussi leur passage, bien qu'elles soient accompagnées par des associations en Angleterre, et bien qu'elles soient désormais intégrées à la société britannique, ont exprimé leur crainte de venir témoigner devant notre commission d'enquête. Vous qui avez renoncé à migrer en Angleterre, vous avez accepté courageusement de venir, et je sais combien cela est coûteux pour vous.

Je tiens d'autant plus à vous remercier parce que les politiques migratoires sont souvent – et j'exprime là une opinion toute personnelle – basées sur des fantasmes, parfois des peurs, parfois de l'instrumentalisation. Il est dès lors extrêmement important que jaillisse, au milieu des fantasmes et des peurs, la parole des personnes réellement concernées par la migration.

J'aimerais vous demander, madame Anadif, en quoi la situation des femmes est particulièrement difficile à Calais.

Mme Aishe Anadif. À Calais, la situation est très dangereuse pour les femmes seules, pour celles qui vivent dans la forêt, dans des tentes. Des femmes m'ont raconté qu'elles restaient dans leurs tentes et que des hommes venaient les agresser. C'est pourquoi j'avais demandé au Secours catholique à être hébergée dans des familles, pour être en sécurité. J'ai refusé de vivre dans une tente. Une fois, je suis partie dans un camp pour être hébergée, mais c'était trop loin et j'ai décidé de retourner à Calais. J'ai dormi dans une tente une nuit et j'ai entendu que des hommes venaient. J'ai compris que je n'étais pas en sécurité. Alors je suis sortie et j'ai marché jusqu'à ce que la nuit tombe. J'ai appelé le 115 et le Secours catholique, et on m'a trouvé un hébergement.

Vivre à Calais est très dangereux pour une femme seule, mais pour les hommes aussi. Ils se battent entre eux parce qu'ils sont dans une situation difficile, et qu'ils attendent des mois ou des années pour passer en Angleterre. Ils essaient tout pour partir. Ils courent après des voitures pour monter.

Ma vie était en danger au Tchad, mais des amis m'ont aidé à obtenir un visa pour partir en Allemagne. Je n'ai jamais connu de passage dangereux. Lorsqu'on m'a proposé de partir en Angleterre sur un bateau, j'ai pensé que c'était un grand bateau, avec de la sécurité. C'est pour cela que j'ai donné de l'argent, et j'étais contente. Des hommes mentaient sur les bateaux, mais d'autres disaient la vérité, parce que, contrairement à moi, ils sont arrivés en Europe sur des petits bateaux. Ils disaient qu'on allait essayer de passer sur des petits bateaux, que ce serait la vie ou la mort, qu'il y avait beaucoup de danger. C'est pour cela que j'ai décidé de ne pas partir.

On dit qu'il ne faut pas partir de Calais parce qu'il y a beaucoup de contrôles de police. Qu'il vaut mieux tenter de partir de Dunkerque, parce qu'il y en a moins. Je souhaite que la police fasse son travail, parce qu'il y a des femmes, des enfants, des petits enfants qui pleurent, parce qu'il n'y a pas à manger.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Monsieur Hassan, j'ai eu l'occasion d'écouter certaines de vos interviews, très émouvantes, notamment sur France Inter. Dans ces interviews, vous remerciez la France pour l'accueil que vous avez reçu et pour la place que vous avez su trouver aujourd'hui dans la société. Et vous déclarez votre amour pour la langue française. Dans le même temps, vous avez évoqué tout à l'heure le choc ressenti en arrivant à Calais, et mis l'accent sur l'écart entre l'image que vous vous faisiez de la France et de l'Europe, et la réalité que vous aviez sous les yeux. Comment décrieriez-vous ce choc, cette première image de notre pays à laquelle vous avez été confronté ?

Par ailleurs, quelles contradictions voyez-vous dans les politiques menées vis-à-vis des personnes qui n'ont pas d'autre choix que de quitter leur pays ?

M. Karam Hassan. Permettez-moi d'abord de vous adresser mes remerciements à mon tour, car vous avez été très courageuse d'avoir mis en place cette commission d'enquête.

La vie est très précieuse pour moi, parce que j'ai frôlé la mort. Aujourd'hui, quand on me demande pourquoi je suis heureux malgré tout ce que j'ai vécu, je réponds simplement que la vie est très courte. Ce que j'ai vécu m'a permis de voir la vie autrement. Dès lors que je suis en bonne santé et en sécurité, je dois remercier la vie elle-même de m'avoir donné la chance d'être vivant.

Quand je remercie la France, je remercie surtout des personnes, à commencer par Françoise, qui habite à Arras, et qui est ma maman de France. C'est elle qui m'a appris le français. C'est elle qui m'a accompagné. C'est elle qui était là pour moi dès le début, quand

je suis arrivé à Arras en 2016. Et c'est elle qui pendant des mois, des années, faisait des courses chaque vendredi, pour 40 ou 50 euros, afin que je puisse me consacrer à mes études et bien manger. Quand je remercie la France, je remercie le maire d'Arras, Frédéric Leturque, des associations telles que le Secours catholique ou la Cimade, et toutes les personnes qui dédient leur vie aux autres, qui sont toujours là pour les autres – à Calais, malgré toutes les difficultés, elles étaient nombreuses.

Personnellement, j'ai été beaucoup plus confronté au racisme au Soudan qu'en France. Le Soudan est un pays africain avec une forte influence arabe. Les minorités arabes estiment que le Soudan est un pays arabe et non un pays africain, c'est un véritable problème d'identité et nous, les Noirs, subissons plusieurs formes de racisme.

L'arrivée à Calais, c'est vrai, a été un choc pour moi. Mais j'ai vu aussi toutes ces personnes qui venaient chaque matin nous donner à manger, et qui nous écoutaient, nous considéraient comme des êtres humains. Nous ne parlions pas la même langue, nous n'avions pas la même culture, et pourtant elles étaient là pour nous. Je mesure la chance d'avoir été considéré comme un être humain, d'avoir obtenu le statut de réfugié, d'avoir trouvé un travail, et je suis très reconnaissant à la France pour cela.

Exprimer ma gratitude après avoir dit combien l'arrivée à Calais avait été un choc pour moi, tant la situation y était difficile, semble paradoxal, mais ce moment de difficulté à Calais m'a donné de la résilience, de la force, et m'a fait comprendre aussi la valeur de l'entraide. Devenir réfugié peut arriver à n'importe qui. Même une personne qui a une vie stable n'est pas à l'abri des épreuves et, du jour au lendemain, peut être contrainte de quitter son pays. Arriver dans un pays dont on ne connaît pas la langue ni la culture est un choc. La première chose dont on a besoin, c'est d'être accueilli, d'être mis en sécurité et d'être considéré comme un être humain.

J'aime la France, j'aime cette culture et j'aime surtout les gens qui étaient là pour moi. Aujourd'hui, la France est mon deuxième pays, et même le premier puisque, bien qu'ayant obtenu la nationalité française, je ne peux pas retourner au Soudan parce que je n'ai pas changé de nom et que j'ai peur d'être arrêté. Ma famille habite en Égypte aujourd'hui, j'ai eu l'occasion d'aller la voir deux fois.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en profite à mon tour pour remercier Françoise, qui depuis Arras nous a mis en contact avec vous.

J'aimerais adresser à Mme Anadif ma dernière question. En dehors du Secours catholique, qui est une association et qui pallie les carences d'un État parfois absent, y a-t-il d'autres personnes qui vous ont informée sur vos droits, notamment sur la possibilité de demander l'asile ? Je sais, par exemple, que vous avez été en centre d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES). Est-ce que quelqu'un, sur place, vous a proposé de déposer une demande d'asile en France ? De même, est-ce que d'autres personnes que des bénévoles du Secours catholique vous ont alertée sur les dangers d'une traversée de la mer ?

Mme Aishe Anadif. Quand j'étais au CAES, on m'a conseillé de ne pas partir en Angleterre et de demander l'asile en France. Mais pour moi la seule solution était l'Angleterre, à cause du système de Dublin. C'est la seule raison pour laquelle je voulais partir en Angleterre.

Aujourd'hui, ma situation n'est pas encore stabilisée, mais je voudrais remercier toutes les associations qui m'ont aidée, l'Ofii, les personnes qui m'ont hébergée à Calais et à Paris, la France, qui m'a donné la chance de vivre, et je vous remercie de m'avoir écoutée.

M. Karam Hassan. Pour ma part, j'ai été conseillé et soutenu par l'association Audasse, qui est basée à Calais, et par l'association La Vie Active.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier d'être venus jusqu'à nous. Mme la rapporteure l'a souligné, et vous aussi : il n'était pas évident, pour vous, de témoigner en public. Mais vos propos sont très éclairants à la fois sur la réalité vécue sur le terrain, sur les côtes de la mer du Nord et de la Manche, et sur l'ensemble du parcours de migration depuis le pays de départ.

*

* *

48. Audition, ouverte à la presse, de représentants de la direction générale des étrangers en France (DGEF) : M. Laurent Touvet, directeur général, M. Cyriaque Bayle, sous-directeur de la lutte contre l'immigration irrégulière, M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière, et Mme Natasa Zivkovic, cheffe de section relation bilatérale transmanche (28 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Madame, messieurs, je vous remercie de vous être rendus disponibles pour cette seconde audition concernant la direction générale des étrangers en France. Nous avons, en effet, déjà entendu trois d'entre vous le jeudi 26 février dernier, dans la première phase de nos travaux. Nous tenions alors notre dixième réunion et c'est ce matin, avec vous, la cinquantième. C'est l'occasion de faire un point sur plusieurs sujets pour lesquels Mme la rapporteure souhaite obtenir de votre part certaines précisions, en plus des éléments que vous avez déjà transmis par écrit en mars.

C'est aussi l'occasion d'actualiser le bilan de la mise en œuvre de l'accord expérimental « un pour un », qui a été prolongé, et de revenir sur l'accord financier triennal trouvé en avril entre la France et le Royaume-Uni à propos des fonds Sandhurst.

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

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

(M. Laurent Touvet, M. Cyriaque Bayle, M. Frédéric Sampson et Mme Natasa Zivkovic prêtent successivement serment.)

M. Laurent Touvet, directeur général des étrangers en France. Comme le président Huyghe l'a rappelé, nous avons en effet déjà été auditionnés le 26 février. Je rappellerai les principales attributions de la direction générale des étrangers en France en ce qui concerne la lutte contre l'immigration irrégulière, en particulier la relation migratoire transmanche. D'abord, nous appuyons l'action des préfets des départements du littoral Nord – Nord, Pas-de-Calais et Somme – et assurons la mise en œuvre technique des accords de Sandhurst, notamment par des contacts avec les services financiers du ministère et nos partenaires britanniques. Nous avons, avec mon équipe, assuré un rôle de chef de file pour le ministère de l'intérieur dans la négociation avec les Britanniques qui a conduit à l'accord du 23 avril dernier. Je devine que c'est un peu le motif de cette deuxième audition que de mettre à jour les informations que nous avons pu vous donner en février, alors que nous étions encore en cours de négociation.

M. le président Sébastien Huyghe. On ne peut rien vous cacher !

M. Laurent Touvet. Ce n'était pas très difficile à deviner !

Nous veillons aussi, puisque le directeur de l'immigration est membre du conseil d'administration de Frontex, à ce que cette agence prenne en compte les enjeux de la Manche et de la mer du Nord dans son programme de travail et dans le déploiement de ses actions. Plus largement, nous essayons d'apporter, avec la direction des affaires européennes et internationales du ministère, une expertise dans les discussions qui se tiennent dans les enceintes bruxelloises.

Le traité de Sandhurst, dont nous avons négocié le deuxième accord triennal, remonte au 18 janvier 2018 et a pour triple objectif de renforcer la coopération franco-britannique en matière de gestion de la frontière, de réduire la pression migratoire à notre frontière commune grâce à des échanges d'informations et à une coopération dans le but de renvoyer vers leur pays d'origine les ressortissants en situation irrégulière, et de mettre en œuvre un programme de lutte contre les filières de criminalité organisée et de circulation irrégulière des biens et des personnes.

Je vais remonter quelques années en arrière pour vous indiquer les montants financiers de la participation britannique à la lutte contre l'immigration irrégulière sur le littoral du Nord de la France et vous montrer la croissance de cette participation et de l'implication, en parallèle, des acteurs français, principalement des forces de sécurité intérieure : pour 2018-2020 – donc sur deux ans, car les accords portaient, au début, sur des périodes beaucoup plus courtes –, 55 millions d'euros ; pour 2020-2021 – ces périodes de deux années sont calées sur les années budgétaires britanniques, qui commencent au 31 mars –, 31 millions. Pour 2021-2022, on passe à 62 millions d'euros ; pour 2022-2023, à 72 millions ; pour 2023-2024, à 141 millions, ce qui est une vraie croissance ; pour 2024-2025, à 190 millions et, pour 2025-2026, jusqu'au 31 mars dernier, à 208 millions. Il sera sans doute plus facile que je vous adresse par écrit le détail de ces participations britanniques, qui concernent principalement le remboursement de dépenses de personnel – celui-ci, professionnel ou réserviste, étant très mobilisé – et certaines dépenses d'infrastructures et de construction d'équipements, pour l'État comme pour les collectivités locales. Pour l'accord triennal 2023-2026, la somme atteint 540 millions d'euros.

Notre discussion avec les Britanniques a été assez soutenue, assez approfondie et un peu longue. La date à laquelle l'accord a pu être renouvelé, le 23 avril, montre bien que nous aurions préféré pouvoir faire la jointure avant – nous l'avons fait d'une autre manière mais, en tout cas, les discussions n'ont pas toujours été très simples. Les deux ministres – M. Nuñez, ministre de l'intérieur, et son homologue britannique, Mme Shabana Mahmood – ont donc signé le 23 avril dernier, à Loon-Plage, entre Calais et Dunkerque, cet accord qui consacre l'allocation par le Royaume-Uni d'une somme de 766 millions pour le triennal 2026-2029. Le montant de cette allocation est donc passé de 540 à 766 millions et est consacré principalement au renforcement des dispositifs déjà déployés sur le littoral, de l'empreinte au sol, des forces de police et de gendarmerie et de la surveillance aérienne, avec quelques ajouts dans la lutte contre les passeurs, donc dans les moyennes d'enquête.

Pour ce qui est de la répartition des différents postes de dépenses dans ce nouveau triennal, les ressources humaines représentent 70 % de cette somme ; les dépenses d'équipement – véhicules au sol, moyens aériens et matériel de secours en mer –, 18 % ; les infrastructures pour la sécurisation des ports et les équipements au profit des collectivités locales, 7 % ; l'immobilier de l'État, principalement, le centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque et le cantonnement CRS de Calais, 4 %, et le financement de l'accord pilote, 1 %.

Ce nouveau triennal est aussi l'occasion de rééquilibrer les allocations entre police et gendarmerie, très marquées, dans le triennal précédent, par une empreinte de la gendarmerie. Les allocations seront ainsi beaucoup plus équilibrées – à peu près à égalité, avec 46 % pour la gendarmerie et 40 % pour la police nationale.

Une chose nouvelle, au-delà de l'accroissement de la présence des forces de sécurité sur le littoral du Nord et du Pas-de-Calais, est la mise en place de financements dédiés au secours en mer, pour un montant de 28 millions sur trois ans.

En outre, même si la somme est plus modeste, il était quand même important pour nous de montrer le soutien britannique à la promotion de l'aide au retour volontaire proposée par l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) sur le littoral français pour essayer de montrer à ceux qui envisagent de traverser la Manche qu'il y a peut-être d'autres solutions et de les inciter à rentrer dans leur pays.

Une autre nouveauté de cet accord triennal, qui était une demande britannique et qui a fait l'objet d'une discussion assez nourrie, a été le partage entre une tranche fixe et une tranche flexible : les 766 millions sont partagés entre, d'une part, 580 millions de tranche fixe pour des missions définies à l'avance pour les trois années et, d'autre part, un quart du total, soit 186 millions, pour une tranche flexible. Les montants sont un engagement britannique – c'est-à-dire que le Royaume-Uni s'engage à verser cette somme –, mais leur affectation pourra être rediscutée au cours des trois années et certaines dépenses définies dans l'accord triennal pourront être modifiées, d'un commun accord uniquement, lors des comités d'examen conjoint qui se tiennent périodiquement. C'est important et cela montre la nécessité d'une certaine souplesse pour s'adapter aux techniques des passeurs, qui sont très réactifs. Voilà pour le nouveau triennal 2026-2029 de l'accord Sandhurst.

Quant à l'accord pilote, entré en vigueur le 6 août 2025, il prévoit à la fois une réadmission par la France de migrants ayant traversé la Manche et, à égalité, la création d'une voie d'admission légale par le Royaume-Uni. Il avait été convenu que cet accord devait s'éteindre le 11 juin 2026, c'est-à-dire le dernier jour d'application du droit européen avant l'entrée en vigueur, le 12 juin, du pacte sur la migration et l'asile. Il avait semblé au gouvernement français que c'était une étape significative et l'occasion d'inviter l'Union européenne à prendre le relais. Puisque la politique migratoire est de plus en plus intégrée et harmonisée au sein de l'Union européenne, il était logique que la France ne porte pas seule cette tâche, cette mission, et que celle-ci puisse être transmise à l'Union européenne. L'accord a été prolongé de quelques mois, jusqu'au 1^{er} octobre, à la fois parce que, le relais n'ayant pas encore été pris du côté de l'Union européenne, il nous a semblé utile de maintenir l'effet dissuasif de cet accord, surtout dans la période de l'été, où les traversées sont susceptibles d'être les plus nombreuses, et parce que cette prolongation était une demande britannique, à laquelle il nous a semblé possible d'accéder dans le cadre de la discussion globale.

Pour ce qui est du bilan – certes nécessairement provisoire –, au 26 mai, c'est-à-dire avant-hier, 783 personnes ont été réadmises en France et 736 ont été admises au Royaume-Uni : ce n'est pas loin du un pour un. Cet équilibre a varié au cours des semaines – on en a toujours été proches, soit dans un sens, soit dans l'autre –, et nous veillons à ce qu'il soit maintenu, notamment par l'examen des demandes du Royaume-Uni de réadmettre en France des personnes dont les services de la DGEF réalisent une analyse, principalement sécuritaire, du passé et des vulnérabilités, afin de savoir si on peut ou non les accepter.

On sent que cet enjeu commence à être pris en compte par l'Union européenne. Il y a eu plusieurs signaux successifs. D'abord, lors du sommet Union européenne-Royaume-Uni du 19 mai 2025, un document commun avait souligné la nécessité de travailler à l'échelle européenne sur l'immigration irrégulière. La présidente de la Commission européenne a écrit au président du Conseil européen, le 17 décembre 2025, que « l'augmentation du nombre de traversées vers le Royaume-Uni exige une réponse ferme de la part de l'Union pour lutter contre la migration illégale et la criminalité organisée, tout en faisant tout notre possible pour éviter de nouvelles pertes en vie humaine en mer » et elle qualifiait l'accord pilote d'« utile ». Ces intentions ont été confirmées par la Commission dans le document intitulé « Stratégie européenne sur la migration et l'asile » du 29 janvier 2026, qui appelle à une réponse ferme dans la Manche et la mer du Nord. Le 15 mars dernier, la présidente Ursula von der Leyen,

dans sa lettre au Conseil européen, a annoncé l'élaboration par la Commission d'un plan d'action pour la route migratoire Manche-Mer du Nord, qui pourrait être présenté en juin, probablement lors du sommet Union européenne-Royaume-Uni.

Sur ce chemin compliqué, nous sommes, d'une certaine manière, aidés par l'évolution de la situation des traversées de la Manche. Peut-être certaines des personnes auditionnées avant nous ont-elles évoqué cette évolution : en gros, depuis la fin de l'année dernière, on remarque qu'un certain nombre de départs viennent de Belgique, ce qui incite les autorités belges à se saisir du sujet pour plaider dans le sens de la France et dire que le problème est européen, et non pas seulement français, franco-britannique ou belge, tous les États européens étant concernés par ce déplacement du départ des migrations du littoral français vers le littoral belge.

C'est aussi, d'une certaine manière, une reconnaissance implicite de l'efficacité de l'action de la France – qu'il s'agisse des forces ou des services d'enquête – pour montrer que, lorsque le littoral français est tenu plus solidement, le mouvement tente de le contourner par d'autres voies.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous poserai trois questions, qui peuvent s'apparenter à des réflexions auxquelles vous pourrez réagir.

Premièrement, j'ai le sentiment que le « un pour un » est prolongé parce qu'on n'a pas encore eu le temps de négocier autre chose mais, finalement, qu'est-ce que ça change ? Avant que la commission d'enquête ne se rende sur le terrain, on nous disait qu'on allait commencer progressivement à en voir les effets, mais je pense que, sur le terrain, cela n'a rien changé – c'est un sentiment très personnel sur lequel je vous laisserai réagir. Je n'ai pas l'impression que ce dispositif réduira la pression migratoire sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord ni ne permettra beaucoup plus d'admissions légales sur le territoire du Royaume-Uni. Le maire de Dunkerque nous a par ailleurs donné une statistique que je ne connaissais pas : 71 % des personnes qui arrivent à franchir la Manche ou la mer du Nord font finalement l'objet d'une régularisation sur le territoire anglais. J'ai donc le sentiment, même si les conclusions de cette expérimentation n'ont pas encore été tirées, que cela ne porte pas véritablement ses fruits, et je pense, au vu de la réaction de Mme la rapporteure, qu'elle partage ce sentiment.

Ma deuxième réflexion concerne l'Union européenne, à laquelle je suis très attaché. Dans de nombreuses auditions, j'ai demandé si le Brexit avait changé quelque chose dans les problèmes liés à la traversée de cette frontière. Je suis ravi de vous entendre dire que Mme von der Leyen avait annoncé un plan d'action et que l'Union européenne semblait s'engager à propos de cette frontière qui, comme nous le disons depuis longtemps, n'est plus seulement une frontière entre la France et le Royaume-Uni mais, depuis le Brexit, une frontière extérieure de l'Union européenne. Nous avons auditionné un représentant de la DG Home (direction générale des migrations et des affaires intérieures) de la Commission européenne mais, sans vouloir faire injure à cette personne, je dois dire qu'à en juger par les réponses qui nous ont été faites, nous n'avons pas eu le sentiment que la Commission avait pris ce sujet à bras-le-corps et que, bien que le Brexit remonte maintenant à plusieurs années, toutes les conclusions aient été tirées du fait qu'il s'agit désormais d'une frontière entre l'Union européenne et un pays tiers. Il semble donc qu'on avance, mais vraiment très lentement.

Je m'inscris en faux contre l'idée que le problème deviendrait européen parce que notre efficacité à empêcher les départs depuis le littoral français de la mer du Nord et de la Manche aurait fait que ces départs ont désormais lieu depuis un autre pays de l'Union. Je pense

en effet que, si le problème est devenu européen, c'est parce qu'il y a eu le Brexit et que la frontière avec le Royaume-Uni est maintenant une frontière extérieure de l'Union.

Ma troisième question sous forme de réflexion porte sur les fonds Sandhurst et sur l'accord qui a été signé. Selon un rapide calcul, on observe, entre les périodes triennales 2023-2026 et 2026-2029, une augmentation de l'ordre de 39 % à 40 % – retenons 40 % si je vous fais grâce des virgules. Cela peut donc, facialement, apparaître comme un bon accord, puisque la participation des Anglais à l'ensemble des dépenses engagées par la France pour tenter d'empêcher les migrants de passer au Royaume-Uni sera beaucoup plus importante – 40%, ce n'est pas neutre ! Avec une augmentation de 550 à 766 millions, l'accord semble en effet positif pour notre pays. Avec la même augmentation de 40 %, le montant passerait, pour la prochaine période triennale, à 1,072 milliard mais, pour prendre une image qui n'est peut-être pas trop pertinente pour une frontière maritime, c'est comme essayer de vider la mer à la petite cuillère – vous n'êtes pas en cause, monsieur le directeur général, car c'est là davantage une réflexion politique. Tant que la règle globale ne change pas et que la situation perdurera, tant que le Royaume-Uni sera aussi attractif – je ne parlerai pas, comme certains, d'appel d'air, mais d'attractivité liée à la législation interne et au mode de fonctionnement de ce pays en matière de travail clandestin sur son territoire – et tant que ce sera à nous, la France, qui avons la première frontière avec ce pays, d'empêcher les candidats à la migration vers le Royaume-Uni de traverser cette frontière – laquelle est paradoxalement, je le rappelle, la seule où nous empêchons des gens en situation illégale de quitter notre territoire –, nous devons augmenter, année après année, plan triennal après plan triennal, les moyens engagés pour empêcher les gens de passer, avec un succès relatif à la clé puisque 41 000 à 42 000 personnes ont traversé la frontière vers le Royaume-Uni en 2025.

Voilà donc ce que m'évoque votre propos liminaire. Monsieur le directeur, je sais que vous êtes un grand serviteur de l'État, un haut fonctionnaire, et que vous n'avez pas une parole politique mais, dans la limite de ce que vous pourrez nous dire dans le cadre de vos fonctions, j'aimerais vous entendre sur ces trois réflexions.

M. Laurent Touvet. Pour ce qui est de savoir ce que change le « un pour un », il est très difficile d'identifier les causes exactes de l'évolution du nombre des traversées et, surtout, de les quantifier. Vous avez cité le nombre de 41 000 traversées pour l'année 2025. Sur les premiers mois de 2026, on constate une baisse de moitié, ce qui est très significatif. Une inflexion a été constatée depuis l'été 2025, avec une stabilisation, puis une diminution du nombre de traversées. Je suis incapable de vous dire quelles en sont les causes – on peut en énoncer certaines, mais sans savoir laquelle est déterminante : notre présence sur le terrain, l'action des policiers et des gendarmes, la coopération judiciaire, l'interception de filières et les nouvelles techniques pour intercepter l'arrivée de bateaux dans des véhicules toujours plus diversifiés ? On peut citer aussi l'accord pilote. Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés nous a indiqué que, dans les interrogatoires – ou plutôt les entretiens – qu'il a pu mener avec des personnes qui envisageaient de traverser la Manche, un certain nombre d'entre elles lui ont dit que la création d'une voie légale les avait dissuadées de prendre la mer.

C'est peut-être, comme vous l'avez dit, un succès relatif, mais nous avons le devoir de chercher dans tout l'éventail des moyens possibles, sans renoncer à aucun, et d'essayer de trouver des moyens pour limiter le nombre de traversées, limiter la force et l'influence des passeurs et des réseaux criminels de traite d'êtres humains, et minorer les risques de naufrage pour ces personnes.

On estime, vous l'avez dit, que 41 000 personnes ont traversé la Manche en 2025. Parmi elles, 6 000 ont été sauvées, soit grâce à l'intervention en amont des forces de l'ordre sur les plages, soit en empêchant le départ d'embarcations – dont un certain nombre étaient

précaires et laissaient craindre un accident –, soit par l'action des bateaux de sauvetage en mer. En effet, dès qu'une embarcation est repérée en mer, ils s'en approchent très rapidement pour intervenir et ramener les passagers à quai. Si ce dispositif est en partie efficace, je suis incapable d'en mesurer les effets ou d'attribuer la diminution du nombre de traversées à telle ou telle action.

Vous avez indiqué que la frontière est une frontière européenne depuis le Brexit. Or elle l'a toujours été dans la mesure où elle constitue la frontière extérieure de l'espace Schengen. Cette réalité géographique s'impose à nous et nous conduit, compte tenu de l'intervention de l'Union européenne dans les politiques migratoires, à rechercher une réponse européenne.

Si j'ai parlé de la Belgique, ce n'est pas pour dire que le problème est devenu européen depuis qu'il y a des départs à partir du littoral belge, c'est plutôt pour souligner que cette situation nouvelle a rendu la Belgique beaucoup plus sensible à cet enjeu. Vous connaissez le fonctionnement de l'Union européenne : la volonté de la France et l'importance du sujet ne suffisent pas à entraîner l'adhésion de tous nos partenaires. Nous cherchons ainsi à accomplir un travail de conviction et de négociation, qui est parfois long et décevant lorsque les avancées ne sont pas aussi rapides que nous le voudrions. Il est mené à la fois par la représentation permanente à Bruxelles et par les services du ministère de l'intérieur auprès de leurs homologues étrangers.

Votre troisième remarque portait sur le traité de Sandhurst et l'augmentation significative de la contribution financière des Britanniques. Toutefois, cette hausse n'est pas nécessairement une facilité pour la France : en contrepartie de l'engagement des Britanniques, nous devons être capables, de notre côté, de déployer des effectifs de police ou de gendarmerie sur le terrain. Or cette ressource humaine n'est pas infinie. Le montant alloué a donc été calculé à partir des besoins des Britanniques, mais aussi en fonction de la capacité de réponse de la France en matière de ressources humaines.

Je suis incapable de vous dire ce que pourrait être le triennal 2029-2032 : nous n'en sommes pas encore là. Nous venons de signer le triennal 2026-2029 ; nous essaierons de l'appliquer de la façon la plus efficace possible, dans le cadre d'échanges réguliers avec les Britanniques. Ils ne signent pas de chèques en blanc ; au contraire, ils sont particulièrement regardants quant à l'affectation des crédits versés à la France.

Quant à l'attractivité du Royaume-Uni, l'un des axes de discussion a précisément été d'inciter les Britanniques à durcir leur législation. Le gouvernement britannique a certes fait des annonces en ce sens, mais l'application de telles mesures est prévue à des échéances assez lointaines. En réalité, nous sommes face à une immigration qui relève moins du regroupement familial que de regroupements de villages ou de communautés ethniques ou nationales. Ces personnes viennent principalement de la Corne de l'Afrique ou du Moyen-Orient pour retrouver des communautés nationales déjà installées au Royaume-Uni depuis assez longtemps.

J'ignorais la statistique que le maire de Dunkerque vous a communiquée concernant la part des personnes qui franchissent la Manche et qui seraient régularisées. Je n'en sais rien. Quoi qu'il en soit, nous demandons au Royaume-Uni d'être moins attractif. Il est vrai que, malgré tous les risques encourus lors de la traversée maritime, un pays où les migrants peuvent travailler et percevoir un revenu peu après leur arrivée sans même avoir été régularisés – au point de pouvoir rembourser le passeur en deux mois – reste attractif.

Ce qu'on constate, c'est leur énergie farouche – j'ai eu l'occasion de vous le dire pour l'avoir observée lors de mes fonctions précédentes. Quand des personnes ont traversé

l'Afrique, la Méditerranée puis une grande partie de l'Europe, après avoir été dévalisées ou violentées parfois à plusieurs reprises, et qu'elles aperçoivent enfin, par beau temps, le rivage britannique depuis la Côte d'Opale, elles sont animées d'une énergie farouche qui explique leur agressivité ou leur violence. Dans ces conditions, les discours rationnels visant à promouvoir les voies d'admission légales sont parfois difficiles à entendre. C'est d'ailleurs ce que constate l'Ofii au cours des entretiens menés pour promouvoir l'aide au retour volontaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite revenir sur les négociations du nouveau cycle triennal du traité de Sandhurst, puisque tel est aussi le sujet de cette nouvelle audition. Vous avez évoqué la part flexible, qui a suscité de nombreux commentaires. Pourriez-vous préciser les modalités de son application ? Ne s'agit-il pas, en réalité, d'un mécanisme de conditionnalité ? Lorsque vous avez été auditionnés la première fois, au même moment, paraissait un article du *Times* expliquant que, dans le cadre des négociations, les Britanniques avaient demandé de lier le versement des fonds à un seuil d'interception. Certaines personnes auditionnées nous ont ensuite assuré que la France refusait cette exigence ; toutefois, il existe bel et bien une part flexible.

Dès lors, s'agit-il d'un langage diplomatique destiné à dissimuler cette conditionnalité ou bien d'un mécanisme de nature différente ? Nous avons besoin de le savoir afin de faire la transparence sur ce sujet.

M. Laurent Touvet. En effet, beaucoup de choses ont été dites au sujet de cette conditionnalité, qui est une demande britannique à laquelle la France s'est opposée jusqu'au bout avec constance. Si la part est qualifiée de flexible, elle n'est toutefois pas conditionnelle car le Royaume-Uni s'est engagé sur la totalité du montant. Ce qui est flexible, c'est l'affectation des sommes à telle ou telle action : une plus forte présence au sol, une surveillance aérienne accrue ou légèrement réduite, ou encore des moyens supplémentaires alloués aux opérations de rétention ou de sauvetage en mer.

L'ensemble de ces éléments feront l'objet de discussions au sein d'un comité conjoint avec les Britanniques, comme nous en tenons régulièrement. Les décisions seront prises d'un commun accord ; j'insiste sur ce point. Ainsi, les termes de l'accord ne peuvent être modifiés sans un commun accord entre la France et le Royaume-Uni, mais une partie des 186 millions qui devait être allouée à une action pourrait être réaffectée à une autre.

Toutefois, le versement du montant total n'est soumis à aucune condition. Il est exact, comme la presse britannique s'en était fait l'écho, que le Royaume-Uni souhaitait conditionner le montant, c'est-à-dire l'ajuster à certains résultats ou circonstances. Nous avons cependant été très fermes et constants lors des discussions : nous avons soutenu que nous ne pouvions pas nous engager sur un résultat. Il est très difficile de mesurer l'efficacité de telle ou telle action ; c'est un bouquet d'actions qui, additionnées, conduisent au résultat recherché. Ainsi, seule la réaffectation de crédits au sein de l'enveloppe définie pour trois ans est possible.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quels éléments utilisez-vous pour définir, lors de vos discussions avec les Britanniques, les nouvelles actions à mener au titre de la part flexible – renforcement des moyens humains et des policiers, notamment des réservistes, augmentation du nombre de places en centres de rétention administrative ? Serait-ce le nombre de personnes interceptées, lequel vous semblerait insuffisant ? S'agirait-il plutôt de l'augmentation du nombre de passages ?

M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière. La logique de la part flexible consiste à adapter nos dispositifs à l'évolution des tactiques des passeurs. Au fil du temps, en Manche-mer du Nord, ces tactiques n'ont cessé de s'ajuster à

l'efficacité des forces françaises, déployées pour empêcher les départs, d'abord par voie ferrée ou par camion, puis par bateau.

Par ailleurs, la contribution britannique a augmenté en volume depuis 2018. L'examen détaillé de l'évolution de sa composition est encore plus intéressant : les premières années, en 2018, la sécurisation des infrastructures représentait plus de la moitié du financement britannique. Puis, progressivement, d'autres enjeux sont montés en puissance, entraînant une baisse de la part allouée aux infrastructures : de 40 % entre 2020 et 2023, elle est tombée à 22 % à partir de 2023, à 15 % en 2024, puis à 13 % en 2025. Dans le nouvel accord qui a été signé, elle représente 7 %. Nous avons redéfini les priorités : la prévention des traversées maritimes prime désormais la sécurisation des infrastructures afin de sauver des vies humaines. Du reste, on constate de façon corrélative l'augmentation de la part « ressources humaines » dans les financements britanniques. Alors qu'elle ne représentait que 27 % en 2020, elle s'élève désormais à 70 %, tandis que, dans le même temps, le volume global augmente. Le financement britannique a effectivement fait l'objet d'une reconfiguration.

Avec la part flexible, nous avons acté la nécessité d'avoir des dispositifs plus souples afin de nous adapter à l'évolution des tactiques des passeurs. Nous avons aussi tiré les leçons du système britannique de réallocation des crédits en fin d'exercice, qui fonctionne bien. Contrairement à une idée qui pourrait circuler, les Britanniques sont de très bons payeurs. Bien que nous n'ayons pas encore les chiffres définitifs, ils ont déjà versé environ 510 millions sur les 540 millions prévus au titre du triennal 2023-2026. L'écart de 30 millions s'explique, d'une part, par le retard de certains projets immobiliers : les Britanniques ont accepté de reporter intégralement les crédits correspondants – à hauteur de 21 millions – sur le nouveau triennal 2026-2029. D'autre part, les 9 millions restants correspondent à des sous-consommations de la part des services français.

Comment parvient-on à cette relative efficacité en matière de consommation des crédits ? C'est précisément grâce à ce mécanisme de réallocation : en cas de sous-consommation chronique de crédits sur une ligne budgétaire, nous nous mettons d'accord avec les Britanniques, en fin d'exercice, pour financer d'autres actions que celles initialement prévues dans la maquette budgétaire. Par exemple, cette année, nous avons proposé d'allouer près de 80 000 euros à la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), mais cette initiative n'a pu se concrétiser. En effet, selon le président de son conseil d'administration, le triennal 2023-2026 ne met l'accent que sur la LIC (lutte contre l'immigration clandestine) ; il est dès lors difficile de financer des opérations de sauvetage en mer à partir des reliquats de crédits initialement destinés à la LIC.

Nous avons toutefois bon espoir que cette situation un peu paradoxale – où le financement que nous avons proposé n'a finalement pas pu être accepté par la SNSM – changera lors du prochain triennal. En effet, la grande nouveauté du triennal 2026-2029, c'est que pour la première fois, les Britanniques consacrent près de 28 millions d'euros au secours en mer. Sans pour autant parler d'un rééquilibrage des crédits en faveur du secours en mer – la logique de Sandhurst étant la lutte contre l'immigration clandestine –, nous avons introduit une ligne budgétaire dédiée aux actions humanitaires de secours en mer et à l'appui de la France dans ces missions de SAR (*Search and Rescue*, ou recherche et sauvetage). Cette nouvelle configuration nous donne bon espoir qu'à l'avenir, la SNSM pourra accepter les financements que nous lui proposons au titre des réallocations en fin d'exercice.

Avec cette enveloppe flexible, nous avons souhaité généraliser ce mécanisme de réallocation, qui constituait l'huile dans les rouages du fonctionnement budgétaire des triennaux du traité de Sandhurst.

Les Britanniques se sont bien engagés à financer 766 millions d'euros au titre du prochain triennal 2026-2029. Dans le cadre des *Joint Monitoring Committees* (comités mixtes de suivi) organisés au troisième trimestre de l'année budgétaire, nous pourrions décider, d'un commun accord avec les Britanniques, que telle ou telle action est moins pertinente face à l'évolution des modes opératoires des passeurs. Son financement pourrait alors être réduit voire totalement supprimé – encore une fois d'un commun accord –, soit pour augmenter les crédits dédiés à une action déjà inscrite dans la maquette budgétaire du prochain triennal, soit, de façon totalement innovante, pour financer une nouvelle action dont nous aurions conjointement reconnu l'utilité.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La mise en place des nouvelles méthodes d'interception a-t-elle pesé dans la décision des Britanniques d'accepter de financer le secours en mer ?

M. Frédéric Sampson. Sans doute, effectivement. Les Britanniques ont demandé de manière insistante le déploiement de cette nouvelle doctrine d'intervention en mer. Nous y avons donné suite, tout en encadrant très strictement les conditions d'intervention. Il ne m'appartient toutefois pas d'en donner les modalités précises dans le cadre d'une audition publique : il ne s'agit ni de faciliter le travail des passeurs ni d'échanger sur des dispositions opérationnelles confidentielles.

Nous avons toujours expliqué à nos partenaires britanniques que les opérations de secours en mer étaient une mesure d'accompagnement indispensable de ces nouvelles modalités d'interception. Notre objectif n'est pas de mettre en difficulté les forces de l'ordre engagées dans ces opérations, mais au contraire de sécuriser les manœuvres afin de prévenir au maximum les risques. Il ne peut y avoir d'interceptions maritimes sans un volet SAR spécifique relatif à l'accompagnement des interceptions maritimes.

À partir du moment où la partie britannique demandait d'inscrire dans le marbre du triennal 2026-2029 la poursuite de l'expérimentation des interceptions maritimes, pour nous, il était indispensable qu'elle augmente sa participation financière au secours en mer. J'y insiste car l'idée a pu circuler que les Britanniques n'y contribueraient absolument pas jusqu'à présent. Il est vrai que les maquettes budgétaires du traité Sandhurst peuvent donner cette impression ; mais, dans le cadre des réallocations de fin d'exercice, nous avons progressivement proposé aux Britanniques de financer, pour des montants symboliques, des opérations en lien avec le secours en mer, qu'il s'agisse des moyens opérationnels de la marine ou des douanes – services concourants à ces missions –, ou encore d'une partie des dépenses de la SNSM, proposition qui n'a pu aboutir à ce stade.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lors de votre première audition, monsieur Touvet, vous nous avez dit que la doctrine avait été déployée une dizaine de fois depuis novembre mais n'avait donné lieu à aucune interception. Depuis, on nous a parlé de huit interceptions. Confirmez-vous ce chiffre ?

Par ailleurs, pourriez-vous définir précisément cette notion ? Il nous a également été fait état d'opérations, c'est-à-dire de tentatives d'interception qui, les conditions n'étant pas réunies, n'ont pas donné lieu à une intervention effective. Est-ce bien la définition ?

M. Laurent Touvet. Lorsque vous m'aviez auditionné fin février, le système avait été déployé : les bateaux des forces françaises étaient sortis en mer mais n'avaient pu contraindre les bateaux de passeurs à rebrousser chemin et à les suivre. En effet, on ne peut procéder à des interceptions qu'à la condition de ne pas mettre en danger la vie humaine.

Depuis fin février, huit interceptions ont été réalisées. Il s'agit d'opérations au cours desquelles des bateaux de la gendarmerie maritime ont, par exemple, contraint une embarcation de passeurs à les suivre pour revenir sur le rivage français. Ensuite, le traitement administratif et judiciaire des personnes présentes sur ces bateaux a pu être mené. Ces interventions sont un des éléments qui expliquent la diminution du nombre de traversées depuis le littoral français.

Certes, nous ne pouvons être présents simultanément sur les 170 kilomètres de littoral. Néanmoins, à plusieurs reprises, les forces de la gendarmerie maritime étaient positionnées à un endroit où elles ont pu intercepter un bateau, c'est-à-dire en prendre le contrôle ou le contraindre à les suivre vers un port français.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez expliqué que l'efficacité de l'accord « un pur un » justifiait sa prolongation de quelques mois. Pourtant, lors de son audition, M. Julien Gentile a estimé que, vu le faible nombre de personnes concernées par ce dispositif, il n'était pas certain que la baisse du nombre de départs puisse lui être attribuée. Partagez-vous cette analyse ?

Par ailleurs, quels indicateurs utilisez-vous pour évaluer son efficacité ? Entre janvier et début mai 2025, soixante-deux fenêtres météo favorables pour des passages ont été recensées, contre seulement quarante sur la même période en 2026. Or le nombre de tentatives dépend étroitement de ces fenêtres météo. Les représentants du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) nous ont d'ailleurs confirmé que c'était un élément déterminant. Confirmez-vous dès lors que c'est bien l'efficacité de cet accord qui a présidé au choix de sa prolongation jusqu'à la fin du mois d'octobre ?

M. Laurent Touvet. Je vous rejoins pour dire que la météo est un facteur très important dans le nombre de traversées réussies. Néanmoins, comme je l'ai indiqué au début de l'audition, s'il s'agit d'un élément significatif, ce n'est pas le seul qui entre en compte.

Il est vrai que grâce à l'accord « un pour un », le nombre de passages est plutôt réduit – quelques centaines en quelques mois. Cela tient notamment au fait que les autorités britanniques ont eu des difficultés à nous proposer suffisamment de candidats au retour. Alors que l'intention politique du Royaume-Uni était de nous demander d'admettre davantage de personnes, au cours des mois de mars et avril, nous avons constaté à plusieurs reprises que les avions affrétés en transportaient beaucoup moins. Cela s'explique notamment par l'existence de procédures juridictionnelles en cours au Royaume-Uni. Mon équipe pourra vous détailler nos modalités de contrôles des candidats proposés. Quoi qu'il en soit, les volumes ont été inférieurs à ceux que nous avons envisagés.

Au demeurant, nous n'étions pas forcément favorables à une augmentation du nombre de personnes réadmissées car cela soulève une difficulté en matière d'hébergement. Si nous avons suivi le souhait du Royaume-Uni de nous envoyer une centaine de personnes chaque semaine, il aurait été difficile de les accueillir. C'est pour cette raison que nous avons essayé de modérer cet objectif.

Si cet accord a été prolongé, c'est parce que nous avons considéré qu'il avait malgré tout un effet dissuasif ; il nous semble donc utile.

Enfin, il constitue une transition espérée vers un accord global entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Nous avons initialement pensé, à l'été 2025, que l'Union européenne aurait pris le relais plus tôt ; cela s'est révélé plus compliqué et plus lent que prévu

et cela n'a pas encore abouti. C'est la raison pour laquelle la France a accepté, à la demande des Britanniques, de prolonger de quelques semaines cet accord pilote.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en viens justement à l'Union européenne. Lors de l'audition de la DG Home, il n'a aucunement été question d'une prise en charge par l'Union européenne de la situation du Calais et du Dunkerquois. Je ne sais pas s'il faut y voir un bon ou un mauvais signe pour les semaines et les mois à venir.

Dès lors, quelle forme pourrait prendre cette intervention européenne ? S'agirait-il seulement d'un renfort d'effectifs de Frontex, comme nous en avons entendu parler, ou existerait-il d'autres formes de prise en charge et de partenariat ?

Comment le pacte sur la migration et l'asile, qui échappe au Parlement, se traduira-t-il concrètement dans le Dunkerquois et le Calais, qui sont dans une situation particulière ? Je rappelle qu'on empêche de le quitter des personnes qui ne souhaitent pas rester sur notre territoire.

M. Cyriaque Bayle, sous-directeur de la lutte contre l'immigration irrégulière. La France pousse pour que la Commission européenne et les États membres frontaliers les plus concernés mènent des actions de court, moyen et plus long termes. L'objectif de long terme constant de la France, c'est d'aboutir à un accord migratoire global entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, aussi bien sur l'immigration irrégulière que légale.

L'accord pilote avait deux vocations, dissuasive et démonstrative. Notre démarche vise à démontrer la possibilité et l'intérêt d'un accord qui combine les dimensions légales et régulières. Dans le domaine du court terme, vous avez cité le renforcement du soutien de Frontex. Il existait déjà une opération conjointe dans la zone nord de la France entre des garde-frontières et des agents de Frontex. Depuis l'an dernier, la France demande, à l'occasion de la programmation annuelle des moyens de Frontex, un renforcement du soutien de l'agence, lequel commence déjà à se traduire sur le terrain. Cette montée en puissance sera très progressive, mais des agents de Frontex sont déjà déployés dans des aubettes et ont vocation à participer aux patrouilles existantes. Nous avons également demandé à Frontex de dépêcher un navire pour soutenir les forces françaises.

Nous demandons également à la Commission européenne et aux autres États membres de renforcer la diplomatie migratoire avec les pays de départ. Il existe déjà une action bilatérale franco-britannique, dite *upstream*, qui vise à traiter un problème le plus en amont possible. Cette démarche repose sur des campagnes de sensibilisation dans les pays d'origine auprès des communautés et des autorités étatiques pour dissuader et déconstruire le mythe de l'eldorado. Outre ces dépenses de communication, nous avons engagé, depuis deux ans, des actions de coopération policière et judiciaire renforcées, franco-britanniques. Ces opérations, largement bilatérales, s'europanisent de plus en plus, car nos deux pays ont sollicité les autorités diplomatiques de nos partenaires européens, des pays frontaliers et de la Commission européenne pour renforcer les actions de coopération policière et judiciaire avec les agences Europol (coopération des services répressifs) et Eurojust (unité de coopération judiciaire) et pour intensifier notre effort de démantèlement des filières grâce à une cartographie des réseaux de logistique et d'approvisionnement en matériel nautique.

L'objectif est de concrétiser davantage à l'échelle multilatérale et européenne des actions qui étaient menées un peu en silo par les services de renseignement ou en bilatéral. À terme, l'idée est d'europaniser la logique *upstream*, voire celle de Sandhurst, c'est-à-dire de renforcer les échanges d'informations et d'équipements de détection et de surveillance. Voilà

les demandes de la France, indépendamment de toute perspective d'un accord global. Elles se traduiraient par des actions concrètes de déploiement sur le terrain et de coopération policière et judiciaire ainsi que des campagnes de communication.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si je vous comprends bien, l'eupéanisation ne changerait rien sur le fond de la doctrine : elle viserait à répartir entre les États membres de l'Union le poids des moyens sécuritaires – libre à vous de les qualifier autrement – déployés, sur le fondement d'une coopération approfondie. Est-ce bien cela ?

M. Cyriaque Bayle. Oui.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans quelle mesure pouvez-vous espérer que cette évolution intervienne dans les trois mois ?

M. Laurent Touvet. Trois mois, c'est un objectif très ambitieux, madame la députée.

M. Frédéric Sampson. Pour vous montrer l'accroissement de l'intérêt de l'Union européenne dans ce domaine, le directeur exécutif de Frontex s'est déplacé sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais. Il est sensibilisé à l'ensemble des sujets, y compris les campements. Dans le cadre de la demande de renforts complémentaires de Frontex pour l'opération conjointe de 2026, les travaux sont en cours entre la police aux frontières et Frontex pour organiser l'arrivée de nouveaux agents de cette dernière, faire évoluer leur mission – ils étaient jusqu'à présent dans des aubettes et pourraient effectuer des patrouilles sur le terrain – et réfléchir à d'autres modes de coopération, dont la fourniture de solutions technologiques, notamment des caméras pour détecter les mouvements sur le littoral. En effet, Frontex peut nous apporter des moyens à la fois humains et technologiques pour sécuriser la frontière.

M. Laurent Touvet. Je crains que nous n'ayons pas répondu à l'intégralité de votre question précédente, madame la rapporteure. Le pacte européen sur la migration et l'asile a pour objet principal le renforcement du contrôle aux frontières extérieures de l'Union et le raccourcissement du délai d'examen des demandes d'asile. Le littoral de la Manche et de la mer du Nord n'est pas très concerné puisque les gens souhaitent le quitter et non le rejoindre.

En revanche, le pacte aura des conséquences grâce au changement de dimension du système Eurodac. Il n'est actuellement qu'un mécanisme d'identification des demandeurs d'asile destiné à vérifier qu'un dossier n'a pas déjà été déposé dans un autre État de l'Union. Le futur système Eurodac, dit « Eurodac III », sera équipé de nouvelles fonctionnalités : y seront enregistrés non seulement les demandeurs d'asile mais aussi tous les étrangers en situation irrégulière, qui entreront dans la base à n'importe quel moment, que ce soit lors d'un franchissement de frontière ou d'une interpellation. Davantage d'éléments seront intégrés, puisque pourront être enregistrées des données alphanumériques, photographiques ou relatives aux parcours judiciaires. L'outil contribuera plus efficacement à la lutte contre l'immigration irrégulière ; les informations sur les antécédents des étrangers en situation irrégulière faciliteront le retour vers le pays d'origine ou celui dont ils sont ressortissants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le sujet est tragique et les vies sont plus essentielles que les chiffres, mais ceux-ci ont tout de même leur importance. On constate des différences sur le nombre de morts au fur et à mesure des années entre vos évaluations et celles des associations ou d'autres acteurs, les écarts atteignant parfois dix à quinze décès pour une année, ce qui n'est pas rien. Quelle est votre méthode de comptabilisation des décès ? Incluez-vous les morts par asphyxie lors des embarquements ou uniquement les personnes naufragées ? Comptabilisez-vous les disparus confirmés mais non retrouvés ? Les personnes

mortes dans les eaux françaises mais retrouvées non par les SAR mais par d'autres marins entrent-elles dans vos chiffres ?

La deuxième question est peut-être un peu plus politique. Les réseaux criminels s'adaptent aux moyens engagés par l'État : le recours aux bateaux-taxis est-il la cause ou la conséquence de la répression déployée par l'État, les moyens des forces de l'ordre ayant été renforcés dans le territoire ?

M. Laurent Touvet. J'ai un peu de mal à répondre à la première question. J'avoue ignorer ce qui est exactement comptabilisé ou non, mais les écarts s'expliquent par les critères que vous avez évoqués.

Relativement peu de personnes meurent noyées ; beaucoup sont écrasées à l'intérieur des embarcations et entrent dans le décompte. Je me souviens de la disparition de trois personnes près du rivage : des témoins les avaient vues avant qu'elles ne disparaissent. Elles ont été comptabilisées comme décédées.

Autre source d'écart, les étrangers en situation irrégulière qui essaient de monter dans des camions : il arrive que certains soient renversés ou chutent d'un véhicule. De tels décès entrent dans la catégorie liée à la traversée de la Manche, mais ils ne se produisent pas en mer. Enfin, certaines associations ou organes de presse comptabilisent aussi les personnes tuées lors de bagarres dans les camps : cela s'est déjà produit.

Je ne pense pas qu'il y ait de comptabilité officielle et je suis sûr qu'il n'y a aucune volonté de minorer le nombre de décès.

M. Frédéric Sampson. Les Britanniques retrouvent certaines personnes, montées dans un camion, asphyxiées. La qualité de l'échange d'informations entre nos deux pays sur la détection des décès qui interviennent assez loin de la frontière – les camions ne sont parfois ouverts qu'à Londres – entre ici en jeu, de même que la capacité des Britanniques à imputer ces décès à la traversée de la frontière, puis à nous le dire. Ces difficultés techniques peuvent expliquer les écarts que l'on constate dans cette matière, dont le caractère tragique nous incite pourtant à faire preuve d'une rigueur absolue.

M. Laurent Touvet. Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris la question sur les bateaux-taxis. Leur existence traduit la capacité d'adaptation des passeurs : après avoir constaté que nous parvenions à intercepter de nombreux bateaux quittant le littoral situé juste en face du Royaume-Uni, ils ont tenté de développer une autre technique, à savoir partir de plus loin, s'approcher subitement de la plage et informer par un coup de sifflet un groupe de migrants, qui, en moins de dix minutes, se précipitent sur la plage, entrent dans la mer et montent sur un bateau. Ce procédé rend l'intervention des forces de l'ordre plus périlleuse et nous empêche de contrarier aussi facilement que nous le voudrions le départ de ces migrants.

De la même manière, les traversées maritimes se sont développées à cause de l'accroissement de la sécurisation des installations portuaires. Les passeurs ont donc cherché une voie plus facile et plus lucrative. En outre, notre action sur le littoral français les a conduits à organiser des départs depuis la Belgique. Les autorités françaises ne sont cependant pas responsables de l'augmentation des risques pris par les personnes souhaitant traverser la Manche : ce sont les passeurs qui mettent la vie de ces gens en danger.

M. Marc de Fleurian (RN). Nous avons évoqué la hausse, dans le cadre des accords de Sandhurst, de la contribution britannique à la lutte contre l'immigration irrégulière et clandestine sur le littoral français de la Manche. Cette augmentation, de 40 %, souligne

d'abord l'efficacité opérationnelle de nos policiers, de nos gendarmes et de tous les agents de l'État qui y sont associés, dans le cadre juridique actuel. Pour accompagner la progression de la contribution britannique, vous avez indiqué que les moyens allaient augmenter et leur spectre s'étendre. Cette hausse conduira-t-elle au déploiement de davantage d'effectifs et d'équipements ou ne fera-t-elle que compenser l'effort déjà consenti du côté français ?

Quelle est la règle de calcul utilisée pour déterminer la part britannique du financement des infrastructures ? Quelle fut la contribution britannique à la sécurisation de la zone d'activité logistique Transmarck-Turquerie, située dans les communes de Marck et de Calais ? Est-il envisageable que les fonds Sandhurst puissent participer à la prise en charge du fonctionnement de ces infrastructures, notamment au financement des effectifs de sécurisation publics ou privés ? Un second cas concerne le projet de cité des polices à Calais, qui viserait à regrouper le commissariat de Calais, un cantonnement pour les unités de gendarmes mobiles ou de CRS, et le poste de police municipale. Comment serait calculée la participation britannique à ce nouvel hôtel des polices ?

Mme Stella Dupont (NI). Monsieur le directeur général, les propos que vous avez tenus sur ce que vous qualifiez de « violence » et « d'énergie » des candidats à la traversée m'ont choquée. Pour certains d'entre eux, il s'agit plutôt d'un instinct de survie. En France et en Europe, ils sont poussés vers l'extérieur car ils ne sont pas régularisés et, pour beaucoup, pas régularisables ; au Royaume-Uni et tout au long de leur périple, ces candidats affrontent des épreuves extrêmement difficiles. Il y a certes des différences selon les nationalités, les réseaux de trafic d'êtres humains et les stratégies des passeurs, mais je tenais à vous faire part de mon sentiment.

Sur Sandhurst, comment s'organise la consultation préalable à la négociation sur les besoins des collectivités locales, des services de l'État et des forces de l'ordre ? Au vu des échanges que nous avons eus avec les maires, les collectivités ne semblent pas y être associées.

Depuis le début de l'année, les décès par noyade surviennent à proximité du rivage et tous en zone gendarmerie. Après avoir auditionné les gendarmes, je vous fais part de mon interrogation sur la doctrine déployée par les uns et les autres. Celle-ci est censée être identique, mais la réalité de terrain soulève légitimement des questions, dans le respect de l'action de chacun.

Autre question, portant sur un phénomène accessoire, la migration du Royaume-Uni vers la France est-elle un mythe ou une réalité ? Disposez-vous de chiffres, alors que la presse évoque un phénomène migratoire en sens inverse ? Qu'en est-il exactement ?

Enfin, nos auditions ont mis en évidence que les forces de secours – sécurité civile et services départementaux d'incendie et de secours, (Sdis) – n'étaient pas toujours présentes au port lorsque les sauveteurs en mer y ramènent des naufragés : avez-vous connaissance de critères qui justifient la présence ou l'absence de ces professionnels, notamment dans le port de Boulogne-sur-Mer ?

M. Laurent Touvet. L'augmentation des crédits correspond précisément à des moyens concrets sur le terrain. Elle finance le coût de la présence des policiers et des gendarmes dans la zone littorale, notamment le déploiement d'unités supplémentaires de la police aux frontières, demandé par les Britanniques et fourni par la France. Cela inclut également le fonctionnement du centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque. Il s'agit d'effectifs réels et non d'un montant fixé au hasard.

Concernant la participation financière des Britanniques au financement de certaines infrastructures, je vous ai répondu pour le CRA. Pour ce qui est des dispositifs de sécurisation

de la zone de Transmarck-Turquerie, je pourrai vous indiquer la contribution des fonds Sandhurst par écrit. En tout état de cause, les Britanniques sont très réticents à financer autre chose que les forces de sécurité et d'intervention de la police ou de la gendarmerie. Pour les équipements publics des collectivités locales, ils considèrent que c'est à chaque gestionnaire d'établissement d'assurer la protection de son site contre les intrusions.

Je suis navré de vous avoir choquée, madame la députée Dupont. J'emploie le terme de « violence » pour traduire un constat objectif. Lorsque, sur les plages, des migrants se munissent de sacs remplis de ballasts et de cailloux pour les lancer sur les forces de l'ordre, cela constitue une violence. Bien qu'elle puisse s'expliquer par l'instinct de survie que vous décrivez, les forces de l'ordre doivent s'en protéger : cette réalité fait partie intégrante du contexte.

Sur les consultations en amont avec les collectivités locales, nous sommes passés par l'intermédiaire des préfetures. Les préfets du Nord et du Pas-de-Calais nous ont indiqué les besoins d'équipements exprimés par les maires eux-mêmes, ou jugés nécessaires par les forces de l'ordre. Les autres consultations intègrent les services de l'Etat. La DGEF assure le contact avec les négociateurs britanniques, mais elle répercute principalement les besoins de la police et de la gendarmerie nationales.

Le fait que les décès récents proches du littoral soient survenus en zone gendarmerie ne découle pas d'une doctrine différente ou d'une défaillance de la gendarmerie nationale. Cette dernière surveille un très long littoral, composé en grande partie de dunes et de plages, tandis que la police couvre principalement des zones portuaires. À Gravelines, par exemple, l'embarquement depuis un port est une opération plus brève et moins périlleuse : une fois le bateau parti, l'action est terminée. En revanche, lorsque les personnes quittent une plage et s'avancent dans la mer jusqu'aux épaules, les risques sont bien supérieurs. Cette dangerosité liée à la géographie explique la situation, sans qu'on puisse en déduire une divergence de doctrine.

Concernant les mouvements migratoires en sens inverse, du Royaume-Uni vers la France, le phénomène existe de façon tout à fait ponctuelle. Quelques individus interrogés ont évoqué la perspective d'être régularisés en Espagne. Ces cas restent cependant trop rares pour en tirer un lien de causalité direct ou une règle générale.

Enfin, j'ignore s'il existe des critères particuliers quant à la présence des Sdis et de la sécurité civile dans le port de Boulogne-sur-Mer. J'ai pu constater, dans le Pas-de-Calais et dans d'autres départements, que la disponibilité des forces de sécurité civile et des pompiers ne souffrait pas de retard. Il peut néanmoins y avoir une indisponibilité ponctuelle.

Mme Stella Dupont (NI). Quel est le déclenchement de leur présence ?

M. Laurent Touvet. Il faudrait procéder à une analyse événement par événement. S'il y a des cas où les pompiers sont arrivés avec retard, la raison reste à déterminer. Lors d'un accident qui avait causé la mort de plusieurs personnes sur le quai de Boulogne-sur-Mer, j'avais constaté l'action admirable et l'intervention indifférenciée des sapeurs-pompiers et des personnels de sécurité civile, notamment des associations qui sont très présentes.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier pour votre temps et vos réponses très précises.

*

* *

49. Audition, ouverte à la presse, de M. Gérard Darmanin, garde des sceaux, ministre de la justice, ancien ministre de l'intérieur (28 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Madame, messieurs, je vous remercie de vous être rendus disponibles pour cette seconde audition concernant la direction générale des étrangers en France. Nous avons, en effet, déjà entendu trois d'entre vous le jeudi 26 février dernier, dans la première phase de nos travaux. Nous tenions alors notre dixième réunion et c'est ce matin, avec vous, la cinquantième. C'est l'occasion de faire un point sur plusieurs sujets pour lesquels Mme la rapporteure souhaite obtenir de votre part certaines précisions, en plus des éléments que vous avez déjà transmis par écrit en mars.

C'est aussi l'occasion d'actualiser le bilan de la mise en œuvre de l'accord expérimental « un pour un », qui a été prolongé, et de revenir sur l'accord financier triennal trouvé en avril entre la France et le Royaume-Uni à propos des fonds Sandhurst.

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

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

(M. Laurent Touvet, M. Cyriaque Bayle, M. Frédéric Sampson et Mme Natasa Zivkovic prêtent successivement serment.)

M. Laurent Touvet, directeur général des étrangers en France. Comme le président Huyghe l'a rappelé, nous avons en effet déjà été auditionnés le 26 février. Je rappellerai les principales attributions de la direction générale des étrangers en France en ce qui concerne la lutte contre l'immigration irrégulière, en particulier la relation migratoire transmanche. D'abord, nous appuyons l'action des préfets des départements du littoral Nord – Nord, Pas-de-Calais et Somme – et assurons la mise en œuvre technique des accords de Sandhurst, notamment par des contacts avec les services financiers du ministère et nos partenaires britanniques. Nous avons, avec mon équipe, assuré un rôle de chef de file pour le ministère de l'intérieur dans la négociation avec les Britanniques qui a conduit à l'accord du 23 avril dernier. Je devine que c'est un peu le motif de cette deuxième audition que de mettre à jour les informations que nous avons pu vous donner en février, alors que nous étions encore en cours de négociation.

M. le président Sébastien Huyghe. On ne peut rien vous cacher !

M. Laurent Touvet. Ce n'était pas très difficile à deviner !

Nous veillons aussi, puisque le directeur de l'immigration est membre du conseil d'administration de Frontex, à ce que cette agence prenne en compte les enjeux de la Manche et de la mer du Nord dans son programme de travail et dans le déploiement de ses actions. Plus largement, nous essayons d'apporter, avec la direction des affaires européennes et internationales du ministère, une expertise dans les discussions qui se tiennent dans les enceintes bruxelloises.

Le traité de Sandhurst, dont nous avons négocié le deuxième accord triennal, remonte au 18 janvier 2018 et a pour triple objectif de renforcer la coopération franco-britannique en matière de gestion de la frontière, de réduire la pression migratoire à notre frontière commune

grâce à des échanges d'informations et à une coopération dans le but de renvoyer vers leur pays d'origine les ressortissants en situation irrégulière, et de mettre en œuvre un programme de lutte contre les filières de criminalité organisée et de circulation irrégulière des biens et des personnes.

Je vais remonter quelques années en arrière pour vous indiquer les montants financiers de la participation britannique à la lutte contre l'immigration irrégulière sur le littoral du Nord de la France et vous montrer la croissance de cette participation et de l'implication, en parallèle, des acteurs français, principalement des forces de sécurité intérieure : pour 2018-2020 – donc sur deux ans, car les accords portaient, au début, sur des périodes beaucoup plus courtes –, 55 millions d'euros ; pour 2020-2021 – ces périodes de deux années sont calées sur les années budgétaires britanniques, qui commencent au 31 mars –, 31 millions. Pour 2021-2022, on passe à 62 millions d'euros ; pour 2022-2023, à 72 millions ; pour 2023-2024, à 141 millions, ce qui est une vraie croissance ; pour 2024-2025, à 190 millions et, pour 2025-2026, jusqu'au 31 mars dernier, à 208 millions. Il sera sans doute plus facile que je vous adresse par écrit le détail de ces participations britanniques, qui concernent principalement le remboursement de dépenses de personnel – celui-ci, professionnel ou réserviste, étant très mobilisé – et certaines dépenses d'infrastructures et de construction d'équipements, pour l'État comme pour les collectivités locales. Pour l'accord triennal 2023-2026, la somme atteint 540 millions d'euros.

Notre discussion avec les Britanniques a été assez soutenue, assez approfondie et un peu longue. La date à laquelle l'accord a pu être renouvelé, le 23 avril, montre bien que nous aurions préféré pouvoir faire la jointure avant – nous l'avons fait d'une autre manière mais, en tout cas, les discussions n'ont pas toujours été très simples. Les deux ministres – M. Nuñez, ministre de l'intérieur, et son homologue britannique, Mme Shabana Mahmood – ont donc signé le 23 avril dernier, à Loon-Plage, entre Calais et Dunkerque, cet accord qui consacre l'allocation par le Royaume-Uni d'une somme de 766 millions pour le triennal 2026-2029. Le montant de cette allocation est donc passé de 540 à 766 millions et est consacré principalement au renforcement des dispositifs déjà déployés sur le littoral, de l'empreinte au sol, des forces de police et de gendarmerie et de la surveillance aérienne, avec quelques ajouts dans la lutte contre les passeurs, donc dans les moyens d'enquête.

Pour ce qui est de la répartition des différents postes de dépenses dans ce nouveau triennal, les ressources humaines représentent 70 % de cette somme ; les dépenses d'équipement – véhicules au sol, moyens aériens et matériel de secours en mer –, 18 % ; les infrastructures pour la sécurisation des ports et les équipements au profit des collectivités locales, 7 % ; l'immobilier de l'État, principalement, le centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque et le cantonnement CRS de Calais, 4 %, et le financement de l'accord pilote, 1 %.

Ce nouveau triennal est aussi l'occasion de rééquilibrer les allocations entre police et gendarmerie, très marquées, dans le triennal précédent, par une empreinte de la gendarmerie. Les allocations seront ainsi beaucoup plus équilibrées – à peu près à égalité, avec 46 % pour la gendarmerie et 40 % pour la police nationale.

Une chose nouvelle, au-delà de l'accroissement de la présence des forces de sécurité sur le littoral du Nord et du Pas-de-Calais, est la mise en place de financements dédiés au secours en mer, pour un montant de 28 millions sur trois ans.

En outre, même si la somme est plus modeste, il était quand même important pour nous de montrer le soutien britannique à la promotion de l'aide au retour volontaire proposée par l'Office français de l'immigration et de l'intégration (Ofii) sur le littoral français pour

essayer de montrer à ceux qui envisagent de traverser la Manche qu'il y a peut-être d'autres solutions et de les inciter à rentrer dans leur pays.

Une autre nouveauté de cet accord triennal, qui était une demande britannique et qui a fait l'objet d'une discussion assez nourrie, a été le partage entre une tranche fixe et une tranche flexible : les 766 millions sont partagés entre, d'une part, 580 millions de tranche fixe pour des missions définies à l'avance pour les trois années et, d'autre part, un quart du total, soit 186 millions, pour une tranche flexible. Les montants sont un engagement britannique – c'est-à-dire que le Royaume-Uni s'engage à verser cette somme –, mais leur affectation pourra être rediscutée au cours des trois années et certaines dépenses définies dans l'accord triennal pourront être modifiées, d'un commun accord uniquement, lors des comités d'examen conjoint qui se tiennent périodiquement. C'est important et cela montre la nécessité d'une certaine souplesse pour s'adapter aux techniques des passeurs, qui sont très réactifs. Voilà pour le nouveau triennal 2026-2029 de l'accord Sandhurst.

Quant à l'accord pilote, entré en vigueur le 6 août 2025, il prévoit à la fois une réadmission par la France de migrants ayant traversé la Manche et, à égalité, la création d'une voie d'admission légale par le Royaume-Uni. Il avait été convenu que cet accord devait s'éteindre le 11 juin 2026, c'est-à-dire le dernier jour d'application du droit européen avant l'entrée en vigueur, le 12 juin, du pacte sur la migration et l'asile. Il avait semblé au gouvernement français que c'était une étape significative et l'occasion d'inviter l'Union européenne à prendre le relais. Puisque la politique migratoire est de plus en plus intégrée et harmonisée au sein de l'Union européenne, il était logique que la France ne porte pas seule cette tâche, cette mission, et que celle-ci puisse être transmise à l'Union européenne. L'accord a été prolongé de quelques mois, jusqu'au 1^{er} octobre, à la fois parce que, le relais n'ayant pas encore été pris du côté de l'Union européenne, il nous a semblé utile de maintenir l'effet dissuasif de cet accord, surtout dans la période de l'été, où les traversées sont susceptibles d'être les plus nombreuses, et parce que cette prolongation était une demande britannique, à laquelle il nous a semblé possible d'accéder dans le cadre de la discussion globale.

Pour ce qui est du bilan – certes nécessairement provisoire –, au 26 mai, c'est-à-dire avant-hier, 783 personnes ont été réadmises en France et 736 ont été admises au Royaume-Uni : ce n'est pas loin du un pour un. Cet équilibre a varié au cours des semaines – on en a toujours été proches, soit dans un sens, soit dans l'autre –, et nous veillons à ce qu'il soit maintenu, notamment par l'examen des demandes du Royaume-Uni de réadmettre en France des personnes dont les services de la DGEF réalisent une analyse, principalement sécuritaire, du passé et des vulnérabilités, afin de savoir si on peut ou non les accepter.

On sent que cet enjeu commence à être pris en compte par l'Union européenne. Il y a eu plusieurs signaux successifs. D'abord, lors du sommet Union européenne-Royaume-Uni du 19 mai 2025, un document commun avait souligné la nécessité de travailler à l'échelle européenne sur l'immigration irrégulière. La présidente de la Commission européenne a écrit au président du Conseil européen, le 17 décembre 2025, que « l'augmentation du nombre de traversées vers le Royaume-Uni exige une réponse ferme de la part de l'Union pour lutter contre la migration illégale et la criminalité organisée, tout en faisant tout notre possible pour éviter de nouvelles pertes en vie humaine en mer » et elle qualifiait l'accord pilote d'« utile ». Ces intentions ont été confirmées par la Commission dans le document intitulé « Stratégie européenne sur la migration et l'asile » du 29 janvier 2026, qui appelle à une réponse ferme dans la Manche et la mer du Nord. Le 15 mars dernier, la présidente Ursula von der Leyen, dans sa lettre au Conseil européen, a annoncé l'élaboration par la Commission d'un plan d'action pour la route migratoire Manche-Mer du Nord, qui pourrait être présenté en juin, probablement lors du sommet Union européenne-Royaume-Uni.

Sur ce chemin compliqué, nous sommes, d'une certaine manière, aidés par l'évolution de la situation des traversées de la Manche. Peut-être certaines des personnes auditionnées avant nous ont-elles évoqué cette évolution : en gros, depuis la fin de l'année dernière, on remarque qu'un certain nombre de départs viennent de Belgique, ce qui incite les autorités belges à se saisir du sujet pour plaider dans le sens de la France et dire que le problème est européen, et non pas seulement français, franco-britannique ou belge, tous les États européens étant concernés par ce déplacement du départ des migrations du littoral français vers le littoral belge.

C'est aussi, d'une certaine manière, une reconnaissance implicite de l'efficacité de l'action de la France – qu'il s'agisse des forces ou des services d'enquête – pour montrer que, lorsque le littoral français est tenu plus solidement, le mouvement tente de le contourner par d'autres voies.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous poserai trois questions, qui peuvent s'apparenter à des réflexions auxquelles vous pourrez réagir.

Premièrement, j'ai le sentiment que le « un pour un » est prolongé parce qu'on n'a pas encore eu le temps de négocier autre chose mais, finalement, qu'est-ce que ça change ? Avant que la commission d'enquête ne se rende sur le terrain, on nous disait qu'on allait commencer progressivement à en voir les effets, mais je pense que, sur le terrain, cela n'a rien changé – c'est un sentiment très personnel sur lequel je vous laisserai réagir. Je n'ai pas l'impression que ce dispositif réduira la pression migratoire sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord ni ne permettra beaucoup plus d'admissions légales sur le territoire du Royaume-Uni. Le maire de Dunkerque nous a par ailleurs donné une statistique que je ne connaissais pas : 71 % des personnes qui arrivent à franchir la Manche ou la mer du Nord font finalement l'objet d'une régularisation sur le territoire anglais. J'ai donc le sentiment, même si les conclusions de cette expérimentation n'ont pas encore été tirées, que cela ne porte pas véritablement ses fruits, et je pense, au vu de la réaction de Mme la rapporteure, qu'elle partage ce sentiment.

Ma deuxième réflexion concerne l'Union européenne, à laquelle je suis très attaché. Dans de nombreuses auditions, j'ai demandé si le Brexit avait changé quelque chose dans les problèmes liés à la traversée de cette frontière. Je suis ravi de vous entendre dire que Mme von der Leyen avait annoncé un plan d'action et que l'Union européenne semblait s'engager à propos de cette frontière qui, comme nous le disons depuis longtemps, n'est plus seulement une frontière entre la France et le Royaume-Uni mais, depuis le Brexit, une frontière extérieure de l'Union européenne. Nous avons auditionné un représentant de la DG Home (direction générale des migrations et des affaires intérieures) de la Commission européenne mais, sans vouloir faire injure à cette personne, je dois dire qu'à en juger par les réponses qui nous ont été faites, nous n'avons pas eu le sentiment que la Commission avait pris ce sujet à bras-le-corps et que, bien que le Brexit remonte maintenant à plusieurs années, toutes les conclusions aient été tirées du fait qu'il s'agit désormais d'une frontière entre l'Union européenne et un pays tiers. Il semble donc qu'on avance, mais vraiment très lentement.

Je m'inscris en faux contre l'idée que le problème deviendrait européen parce que notre efficacité à empêcher les départs depuis le littoral français de la mer du Nord et de la Manche aurait fait que ces départs ont désormais lieu depuis un autre pays de l'Union. Je pense en effet que, si le problème est devenu européen, c'est parce qu'il y a eu le Brexit et que la frontière avec le Royaume-Uni est maintenant une frontière extérieure de l'Union.

Ma troisième question sous forme de réflexion porte sur les fonds Sandhurst et sur l'accord qui a été signé. Selon un rapide calcul, on observe, entre les périodes triennales 2023-2026 et 2026-2029, une augmentation de l'ordre de 39 % à 40 % – retenons 40 % si je

vous fais grâce des virgules. Cela peut donc, facialement, apparaître comme un bon accord, puisque la participation des Anglais à l'ensemble des dépenses engagées par la France pour tenter d'empêcher les migrants de passer au Royaume-Uni sera beaucoup plus importante – 40%, ce n'est pas neutre ! Avec une augmentation de 550 à 766 millions, l'accord semble en effet positif pour notre pays. Avec la même augmentation de 40 %, le montant passerait, pour la prochaine période triennale, à 1,072 milliard mais, pour prendre une image qui n'est peut-être pas trop pertinente pour une frontière maritime, c'est comme essayer de vider la mer à la petite cuillère – vous n'êtes pas en cause, monsieur le directeur général, car c'est là davantage une réflexion politique. Tant que la règle globale ne change pas et que la situation perdurera, tant que le Royaume-Uni sera aussi attractif – je ne parlerai pas, comme certains, d'appel d'air, mais d'attractivité liée à la législation interne et au mode de fonctionnement de ce pays en matière de travail clandestin sur son territoire – et tant que ce sera à nous, la France, qui avons la première frontière avec ce pays, d'empêcher les candidats à la migration vers le Royaume-Uni de traverser cette frontière – laquelle est paradoxalement, je le rappelle, la seule où nous empêchons des gens en situation illégale de quitter notre territoire –, nous devons augmenter, année après année, plan triennal après plan triennal, les moyens engagés pour empêcher les gens de passer, avec un succès relatif à la clé puisque 41 000 à 42 000 personnes ont traversé la frontière vers le Royaume-Uni en 2025.

Voilà donc ce que m'évoque votre propos liminaire. Monsieur le directeur, je sais que vous êtes un grand serviteur de l'État, un haut fonctionnaire, et que vous n'avez pas une parole politique mais, dans la limite de ce que vous pourriez nous dire dans le cadre de vos fonctions, j'aimerais vous entendre sur ces trois réflexions.

M. Laurent Touvet. Pour ce qui est de savoir ce que change le « un pour un », il est très difficile d'identifier les causes exactes de l'évolution du nombre des traversées et, surtout, de les quantifier. Vous avez cité le nombre de 41 000 traversées pour l'année 2025. Sur les premiers mois de 2026, on constate une baisse de moitié, ce qui est très significatif. Une inflexion a été constatée depuis l'été 2025, avec une stabilisation, puis une diminution du nombre de traversées. Je suis incapable de vous dire quelles en sont les causes – on peut en énoncer certaines, mais sans savoir laquelle est déterminante : notre présence sur le terrain, l'action des policiers et des gendarmes, la coopération judiciaire, l'interception de filières et les nouvelles techniques pour intercepter l'arrivée de bateaux dans des véhicules toujours plus diversifiés ? On peut citer aussi l'accord pilote. Le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés nous a indiqué que, dans les interrogatoires – ou plutôt les entretiens – qu'il a pu mener avec des personnes qui envisageaient de traverser la Manche, un certain nombre d'entre elles lui ont dit que la création d'une voie légale les avait dissuadées de prendre la mer.

C'est peut-être, comme vous l'avez dit, un succès relatif, mais nous avons le devoir de chercher dans tout l'éventail des moyens possibles, sans renoncer à aucun, et d'essayer de trouver des moyens pour limiter le nombre de traversées, limiter la force et l'influence des passeurs et des réseaux criminels de traite d'êtres humains, et minorer les risques de naufrage pour ces personnes.

On estime, vous l'avez dit, que 41 000 personnes ont traversé la Manche en 2025. Parmi elles, 6 000 ont été sauvées, soit grâce à l'intervention en amont des forces de l'ordre sur les plages, soit en empêchant le départ d'embarcations – dont un certain nombre étaient précaires et laissaient craindre un accident –, soit par l'action des bateaux de sauvetage en mer. En effet, dès qu'une embarcation est repérée en mer, ils s'en approchent très rapidement pour intervenir et ramener les passagers à quai. Si ce dispositif est en partie efficace, je suis incapable d'en mesurer les effets ou d'attribuer la diminution du nombre de traversées à telle ou telle action.

Vous avez indiqué que la frontière est une frontière européenne depuis le Brexit. Or elle l'a toujours été dans la mesure où elle constitue la frontière extérieure de l'espace Schengen. Cette réalité géographique s'impose à nous et nous conduit, compte tenu de l'intervention de l'Union européenne dans les politiques migratoires, à rechercher une réponse européenne.

Si j'ai parlé de la Belgique, ce n'est pas pour dire que le problème est devenu européen depuis qu'il y a des départs à partir du littoral belge, c'est plutôt pour souligner que cette situation nouvelle a rendu la Belgique beaucoup plus sensible à cet enjeu. Vous connaissez le fonctionnement de l'Union européenne : la volonté de la France et l'importance du sujet ne suffisent pas à entraîner l'adhésion de tous nos partenaires. Nous cherchons ainsi à accomplir un travail de conviction et de négociation, qui est parfois long et décevant lorsque les avancées ne sont pas aussi rapides que nous le voudrions. Il est mené à la fois par la représentation permanente à Bruxelles et par les services du ministère de l'intérieur auprès de leurs homologues étrangers.

Votre troisième remarque portait sur le traité de Sandhurst et l'augmentation significative de la contribution financière des Britanniques. Toutefois, cette hausse n'est pas nécessairement une facilité pour la France : en contrepartie de l'engagement des Britanniques, nous devons être capables, de notre côté, de déployer des effectifs de police ou de gendarmerie sur le terrain. Or cette ressource humaine n'est pas infinie. Le montant alloué a donc été calculé à partir des besoins des Britanniques, mais aussi en fonction de la capacité de réponse de la France en matière de ressources humaines.

Je suis incapable de vous dire ce que pourrait être le triennal 2029-2032 : nous n'en sommes pas encore là. Nous venons de signer le triennal 2026-2029 ; nous essaierons de l'appliquer de la façon la plus efficace possible, dans le cadre d'échanges réguliers avec les Britanniques. Ils ne signent pas de chèques en blanc ; au contraire, ils sont particulièrement regardants quant à l'affectation des crédits versés à la France.

Quant à l'attractivité du Royaume-Uni, l'un des axes de discussion a précisément été d'inciter les Britanniques à durcir leur législation. Le gouvernement britannique a certes fait des annonces en ce sens, mais l'application de telles mesures est prévue à des échéances assez lointaines. En réalité, nous sommes face à une immigration qui relève moins du regroupement familial que de regroupements de villages ou de communautés ethniques ou nationales. Ces personnes viennent principalement de la Corne de l'Afrique ou du Moyen-Orient pour retrouver des communautés nationales déjà installées au Royaume-Uni depuis assez longtemps.

J'ignorais la statistique que le maire de Dunkerque vous a communiquée concernant la part des personnes qui franchissent la Manche et qui seraient régularisées. Je n'en sais rien. Quoi qu'il en soit, nous demandons au Royaume-Uni d'être moins attractif. Il est vrai que, malgré tous les risques encourus lors de la traversée maritime, un pays où les migrants peuvent travailler et percevoir un revenu peu après leur arrivée sans même avoir été régularisés – au point de pouvoir rembourser le passeur en deux mois – reste attractif.

Ce qu'on constate, c'est leur énergie farouche – j'ai eu l'occasion de vous le dire pour l'avoir observée lors de mes fonctions précédentes. Quand des personnes ont traversé l'Afrique, la Méditerranée puis une grande partie de l'Europe, après avoir été dévalisées ou violentées parfois à plusieurs reprises, et qu'elles aperçoivent enfin, par beau temps, le rivage britannique depuis la Côte d'Opale, elles sont animées d'une énergie farouche qui explique leur agressivité ou leur violence. Dans ces conditions, les discours rationnels visant à promouvoir les voies d'admission légales sont parfois difficiles à entendre. C'est d'ailleurs ce que constate l'Ofii au cours des entretiens menés pour promouvoir l'aide au retour volontaire.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je souhaite revenir sur les négociations du nouveau cycle triennal du traité de Sandhurst, puisque tel est aussi le sujet de cette nouvelle audition. Vous avez évoqué la part flexible, qui a suscité de nombreux commentaires. Pourriez-vous préciser les modalités de son application ? Ne s'agit-il pas, en réalité, d'un mécanisme de conditionnalité ? Lorsque vous avez été auditionnés la première fois, au même moment, paraissait un article du *Times* expliquant que, dans le cadre des négociations, les Britanniques avaient demandé de lier le versement des fonds à un seuil d'interception. Certaines personnes auditionnées nous ont ensuite assuré que la France refusait cette exigence ; toutefois, il existe bel et bien une part flexible.

Dès lors, s'agit-il d'un langage diplomatique destiné à dissimuler cette conditionnalité ou bien d'un mécanisme de nature différente ? Nous avons besoin de le savoir afin de faire la transparence sur ce sujet.

M. Laurent Touvet. En effet, beaucoup de choses ont été dites au sujet de cette conditionnalité, qui est une demande britannique à laquelle la France s'est opposée jusqu'au bout avec constance. Si la part est qualifiée de flexible, elle n'est toutefois pas conditionnelle car le Royaume-Uni s'est engagé sur la totalité du montant. Ce qui est flexible, c'est l'affectation des sommes à telle ou telle action : une plus forte présence au sol, une surveillance aérienne accrue ou légèrement réduite, ou encore des moyens supplémentaires alloués aux opérations de rétention ou de sauvetage en mer.

L'ensemble de ces éléments feront l'objet de discussions au sein d'un comité conjoint avec les Britanniques, comme nous en tenons régulièrement. Les décisions seront prises d'un commun accord ; j'insiste sur ce point. Ainsi, les termes de l'accord ne peuvent être modifiés sans un commun accord entre la France et le Royaume-Uni, mais une partie des 186 millions qui devait être allouée à une action pourrait être réaffectée à une autre.

Toutefois, le versement du montant total n'est soumis à aucune condition. Il est exact, comme la presse britannique s'en était fait l'écho, que le Royaume-Uni souhaitait conditionner le montant, c'est-à-dire l'ajuster à certains résultats ou circonstances. Nous avons cependant été très fermes et constants lors des discussions : nous avons soutenu que nous ne pouvions pas nous engager sur un résultat. Il est très difficile de mesurer l'efficacité de telle ou telle action ; c'est un bouquet d'actions qui, additionnées, conduisent au résultat recherché. Ainsi, seule la réaffectation de crédits au sein de l'enveloppe définie pour trois ans est possible.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Quels éléments utilisez-vous pour définir, lors de vos discussions avec les Britanniques, les nouvelles actions à mener au titre de la part flexible – renforcement des moyens humains et des policiers, notamment des réservistes, augmentation du nombre de places en centres de rétention administrative ? Serait-ce le nombre de personnes interceptées, lequel vous semblerait insuffisant ? S'agirait-il plutôt de l'augmentation du nombre de passages ?

M. Frédéric Sampson, chef du bureau de la circulation transfrontalière. La logique de la part flexible consiste à adapter nos dispositifs à l'évolution des tactiques des passeurs. Au fil du temps, en Manche-mer du Nord, ces tactiques n'ont cessé de s'ajuster à l'efficacité des forces françaises, déployées pour empêcher les départs, d'abord par voie ferrée ou par camion, puis par bateau.

Par ailleurs, la contribution britannique a augmenté en volume depuis 2018. L'examen détaillé de l'évolution de sa composition est encore plus intéressant : les premières années, en 2018, la sécurisation des infrastructures représentait plus de la moitié du financement britannique. Puis, progressivement, d'autres enjeux sont montés en puissance, entraînant une

baisse de la part allouée aux infrastructures : de 40 % entre 2020 et 2023, elle est tombée à 22 % à partir de 2023, à 15 % en 2024, puis à 13 % en 2025. Dans le nouvel accord qui a été signé, elle représente 7 %. Nous avons redéfini les priorités : la prévention des traversées maritimes prime désormais la sécurisation des infrastructures afin de sauver des vies humaines. Du reste, on constate de façon corrélative l'augmentation de la part « ressources humaines » dans les financements britanniques. Alors qu'elle ne représentait que 27 % en 2020, elle s'élève désormais à 70 %, tandis que, dans le même temps, le volume global augmente. Le financement britannique a effectivement fait l'objet d'une reconfiguration.

Avec la part flexible, nous avons acté la nécessité d'avoir des dispositifs plus souples afin de nous adapter à l'évolution des tactiques des passeurs. Nous avons aussi tiré les leçons du système britannique de réallocation des crédits en fin d'exercice, qui fonctionne bien. Contrairement à une idée qui pourrait circuler, les Britanniques sont de très bons payeurs. Bien que nous n'ayons pas encore les chiffres définitifs, ils ont déjà versé environ 510 millions sur les 540 millions prévus au titre du triennal 2023-2026. L'écart de 30 millions s'explique, d'une part, par le retard de certains projets immobiliers : les Britanniques ont accepté de reporter intégralement les crédits correspondants – à hauteur de 21 millions – sur le nouveau triennal 2026-2029. D'autre part, les 9 millions restants correspondent à des sous-consommations de la part des services français.

Comment parvient-on à cette relative efficacité en matière de consommation des crédits ? C'est précisément grâce à ce mécanisme de réallocation : en cas de sous-consommation chronique de crédits sur une ligne budgétaire, nous nous mettons d'accord avec les Britanniques, en fin d'exercice, pour financer d'autres actions que celles initialement prévues dans la maquette budgétaire. Par exemple, cette année, nous avons proposé d'allouer près de 80 000 euros à la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), mais cette initiative n'a pu se concrétiser. En effet, selon le président de son conseil d'administration, le triennal 2023-2026 ne met l'accent que sur la LIC (lutte contre l'immigration clandestine) ; il est dès lors difficile de financer des opérations de sauvetage en mer à partir des reliquats de crédits initialement destinés à la LIC.

Nous avons toutefois bon espoir que cette situation un peu paradoxale – où le financement que nous avons proposé n'a finalement pas pu être accepté par la SNSM – changera lors du prochain triennal. En effet, la grande nouveauté du triennal 2026-2029, c'est que pour la première fois, les Britanniques consacrent près de 28 millions d'euros au secours en mer. Sans pour autant parler d'un rééquilibrage des crédits en faveur du secours en mer – la logique de Sandhurst étant la lutte contre l'immigration clandestine –, nous avons introduit une ligne budgétaire dédiée aux actions humanitaires de secours en mer et à l'appui de la France dans ces missions de SAR (*Search and Rescue*, ou recherche et sauvetage). Cette nouvelle configuration nous donne bon espoir qu'à l'avenir, la SNSM pourra accepter les financements que nous lui proposons au titre des réallocations en fin d'exercice.

Avec cette enveloppe flexible, nous avons souhaité généraliser ce mécanisme de réallocation, qui constituait l'huile dans les rouages du fonctionnement budgétaire des triennaux du traité de Sandhurst.

Les Britanniques se sont bien engagés à financer 766 millions d'euros au titre du prochain triennal 2026-2029. Dans le cadre des *Joint Monitoring Committees* (comités mixtes de suivi) organisés au troisième trimestre de l'année budgétaire, nous pourrions décider, d'un commun accord avec les Britanniques, que telle ou telle action est moins pertinente face à l'évolution des modes opératoires des passeurs. Son financement pourrait alors être réduit voire totalement supprimé – encore une fois d'un commun accord –, soit pour augmenter les crédits dédiés à une action déjà inscrite dans la maquette budgétaire du prochain triennal, soit,

de façon totalement innovante, pour financer une nouvelle action dont nous aurions conjointement reconnu l'utilité.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. La mise en place des nouvelles méthodes d'interception a-t-elle pesé dans la décision des Britanniques d'accepter de financer le secours en mer ?

M. Frédéric Sampson. Sans doute, effectivement. Les Britanniques ont demandé de manière insistante le déploiement de cette nouvelle doctrine d'intervention en mer. Nous y avons donné suite, tout en encadrant très strictement les conditions d'intervention. Il ne m'appartient toutefois pas d'en donner les modalités précises dans le cadre d'une audition publique : il ne s'agit ni de faciliter le travail des passeurs ni d'échanger sur des dispositions opérationnelles confidentielles.

Nous avons toujours expliqué à nos partenaires britanniques que les opérations de secours en mer étaient une mesure d'accompagnement indispensable de ces nouvelles modalités d'interception. Notre objectif n'est pas de mettre en difficulté les forces de l'ordre engagées dans ces opérations, mais au contraire de sécuriser les manœuvres afin de prévenir au maximum les risques. Il ne peut y avoir d'interceptions maritimes sans un volet SAR spécifique relatif à l'accompagnement des interceptions maritimes.

À partir du moment où la partie britannique demandait d'inscrire dans le marbre du triennal 2026-2029 la poursuite de l'expérimentation des interceptions maritimes, pour nous, il était indispensable qu'elle augmente sa participation financière au secours en mer. J'y insiste car l'idée a pu circuler que les Britanniques n'y contribuaient absolument pas jusqu'à présent. Il est vrai que les maquettes budgétaires du traité Sandhurst peuvent donner cette impression ; mais, dans le cadre des réallocations de fin d'exercice, nous avons progressivement proposé aux Britanniques de financer, pour des montants symboliques, des opérations en lien avec le secours en mer, qu'il s'agisse des moyens opérationnels de la marine ou des douanes – services concourants à ces missions –, ou encore d'une partie des dépenses de la SNSM, proposition qui n'a pu aboutir à ce stade.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Lors de votre première audition, monsieur Touvet, vous nous avez dit que la doctrine avait été déployée une dizaine de fois depuis novembre mais n'avait donné lieu à aucune interception. Depuis, on nous a parlé de huit interceptions. Confirmez-vous ce chiffre ?

Par ailleurs, pourriez-vous définir précisément cette notion ? Il nous a également été fait état d'opérations, c'est-à-dire de tentatives d'interception qui, les conditions n'étant pas réunies, n'ont pas donné lieu à une intervention effective. Est-ce bien la définition ?

M. Laurent Touvet. Lorsque vous m'aviez auditionné fin février, le système avait été déployé : les bateaux des forces françaises étaient sortis en mer mais n'avaient pu contraindre les bateaux de passeurs à rebrousser chemin et à les suivre. En effet, on ne peut procéder à des interceptions qu'à la condition de ne pas mettre en danger la vie humaine.

Depuis fin février, huit interceptions ont été réalisées. Il s'agit d'opérations au cours desquelles des bateaux de la gendarmerie maritime ont, par exemple, contraint une embarcation de passeurs à les suivre pour revenir sur le rivage français. Ensuite, le traitement administratif et judiciaire des personnes présentes sur ces bateaux a pu être mené. Ces interventions sont un des éléments qui expliquent la diminution du nombre de traversées depuis le littoral français.

Certes, nous ne pouvons être présents simultanément sur les 170 kilomètres de littoral. Néanmoins, à plusieurs reprises, les forces de la gendarmerie maritime étaient positionnées à un endroit où elles ont pu intercepter un bateau, c'est-à-dire en prendre le contrôle ou le contraindre à les suivre vers un port français.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez expliqué que l'efficacité de l'accord « un pur un » justifiait sa prolongation de quelques mois. Pourtant, lors de son audition, M. Julien Gentile a estimé que, vu le faible nombre de personnes concernées par ce dispositif, il n'était pas certain que la baisse du nombre de départs puisse lui être attribuée. Partagez-vous cette analyse ?

Par ailleurs, quels indicateurs utilisez-vous pour évaluer son efficacité ? Entre janvier et début mai 2025, soixante-deux fenêtres météo favorables pour des passages ont été recensées, contre seulement quarante sur la même période en 2026. Or le nombre de tentatives dépend étroitement de ces fenêtres météo. Les représentants du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) nous ont d'ailleurs confirmé que c'était un élément déterminant. Confirmez-vous dès lors que c'est bien l'efficacité de cet accord qui a présidé au choix de sa prolongation jusqu'à la fin du mois d'octobre ?

M. Laurent Touvet. Je vous rejoins pour dire que la météo est un facteur très important dans le nombre de traversées réussies. Néanmoins, comme je l'ai indiqué au début de l'audition, s'il s'agit d'un élément significatif, ce n'est pas le seul qui entre en compte.

Il est vrai que grâce à l'accord « un pour un », le nombre de passages est plutôt réduit – quelques centaines en quelques mois. Cela tient notamment au fait que les autorités britanniques ont eu des difficultés à nous proposer suffisamment de candidats au retour. Alors que l'intention politique du Royaume-Uni était de nous demander d'admettre davantage de personnes, au cours des mois de mars et avril, nous avons constaté à plusieurs reprises que les avions affrétés en transportaient beaucoup moins. Cela s'explique notamment par l'existence de procédures juridictionnelles en cours au Royaume-Uni. Mon équipe pourra vous détailler nos modalités de contrôles des candidats proposés. Quoi qu'il en soit, les volumes ont été inférieurs à ceux que nous avons envisagés.

Au demeurant, nous n'étions pas forcément favorables à une augmentation du nombre de personnes réadmissées car cela soulève une difficulté en matière d'hébergement. Si nous avons suivi le souhait du Royaume-Uni de nous envoyer une centaine de personnes chaque semaine, il aurait été difficile de les accueillir. C'est pour cette raison que nous avons essayé de modérer cet objectif.

Si cet accord a été prolongé, c'est parce que nous avons considéré qu'il avait malgré tout un effet dissuasif ; il nous semble donc utile.

Enfin, il constitue une transition espérée vers un accord global entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Nous avions initialement pensé, à l'été 2025, que l'Union européenne aurait pris le relais plus tôt ; cela s'est révélé plus compliqué et plus lent que prévu et cela n'a pas encore abouti. C'est la raison pour laquelle la France a accepté, à la demande des Britanniques, de prolonger de quelques semaines cet accord pilote.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en viens justement à l'Union européenne. Lors de l'audition de la DG Home, il n'a aucunement été question d'une prise en charge par l'Union européenne de la situation du Calais et du Dunkerquois. Je ne sais pas s'il faut y voir un bon ou un mauvais signe pour les semaines et les mois à venir.

Dès lors, quelle forme pourrait prendre cette intervention européenne ? S'agirait-il seulement d'un renfort d'effectifs de Frontex, comme nous en avons entendu parler, ou existerait-il d'autres formes de prise en charge et de partenariat ?

Comment le pacte sur la migration et l'asile, qui échappe au Parlement, se traduira-t-il concrètement dans le Dunkerquois et le Calaisis, qui sont dans une situation particulière ? Je rappelle qu'on empêche de le quitter des personnes qui ne souhaitent pas rester sur notre territoire.

M. Cyriaque Bayle, sous-directeur de la lutte contre l'immigration irrégulière. La France pousse pour que la Commission européenne et les États membres frontaliers les plus concernés mènent des actions de court, moyen et plus long termes. L'objectif de long terme constant de la France, c'est d'aboutir à un accord migratoire global entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, aussi bien sur l'immigration irrégulière que légale.

L'accord pilote avait deux vocations, dissuasive et démonstrative. Notre démarche vise à démontrer la possibilité et l'intérêt d'un accord qui combine les dimensions légales et régulières. Dans le domaine du court terme, vous avez cité le renforcement du soutien de Frontex. Il existait déjà une opération conjointe dans la zone nord de la France entre des garde-frontières et des agents de Frontex. Depuis l'an dernier, la France demande, à l'occasion de la programmation annuelle des moyens de Frontex, un renforcement du soutien de l'agence, lequel commence déjà à se traduire sur le terrain. Cette montée en puissance sera très progressive, mais des agents de Frontex sont déjà déployés dans des aubettes et ont vocation à participer aux patrouilles existantes. Nous avons également demandé à Frontex de dépêcher un navire pour soutenir les forces françaises.

Nous demandons également à la Commission européenne et aux autres États membres de renforcer la diplomatie migratoire avec les pays de départ. Il existe déjà une action bilatérale franco-britannique, dite *upstream*, qui vise à traiter un problème le plus en amont possible. Cette démarche repose sur des campagnes de sensibilisation dans les pays d'origine auprès des communautés et des autorités étatiques pour dissuader et déconstruire le mythe de l'eldorado. Outre ces dépenses de communication, nous avons engagé, depuis deux ans, des actions de coopération policière et judiciaire renforcées, franco-britanniques. Ces opérations, largement bilatérales, s'europanisent de plus en plus, car nos deux pays ont sollicité les autorités diplomatiques de nos partenaires européens, des pays frontaliers et de la Commission européenne pour renforcer les actions de coopération policière et judiciaire avec les agences Europol (coopération des services répressifs) et Eurojust (unité de coopération judiciaire) et pour intensifier notre effort de démantèlement des filières grâce à une cartographie des réseaux de logistique et d'approvisionnement en matériel nautique.

L'objectif est de concrétiser davantage à l'échelle multilatérale et européenne des actions qui étaient menées un peu en silo par les services de renseignement ou en bilatéral. À terme, l'idée est d'europaniser la logique *upstream*, voire celle de Sandhurst, c'est-à-dire de renforcer les échanges d'informations et d'équipements de détection et de surveillance. Voilà les demandes de la France, indépendamment de toute perspective d'un accord global. Elles se traduiraient par des actions concrètes de déploiement sur le terrain et de coopération policière et judiciaire ainsi que des campagnes de communication.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si je vous comprends bien, l'europanisation ne changerait rien sur le fond de la doctrine : elle viserait à répartir entre les États membres de l'Union le poids des moyens sécuritaires – libre à vous de les qualifier autrement – déployés, sur le fondement d'une coopération approfondie. Est-ce bien cela ?

M. Cyriaque Bayle. Oui.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans quelle mesure pouvez-vous espérer que cette évolution intervienne dans les trois mois ?

M. Laurent Touvet. Trois mois, c'est un objectif très ambitieux, madame la députée.

M. Frédéric Sampson. Pour vous montrer l'accroissement de l'intérêt de l'Union européenne dans ce domaine, le directeur exécutif de Frontex s'est déplacé sur le littoral du Nord-Pas-de-Calais. Il est sensibilisé à l'ensemble des sujets, y compris les campements. Dans le cadre de la demande de renforts complémentaires de Frontex pour l'opération conjointe de 2026, les travaux sont en cours entre la police aux frontières et Frontex pour organiser l'arrivée de nouveaux agents de cette dernière, faire évoluer leur mission – ils étaient jusqu'à présent dans des aubettes et pourraient effectuer des patrouilles sur le terrain – et réfléchir à d'autres modes de coopération, dont la fourniture de solutions technologiques, notamment des caméras pour détecter les mouvements sur le littoral. En effet, Frontex peut nous apporter des moyens à la fois humains et technologiques pour sécuriser la frontière.

M. Laurent Touvet. Je crains que nous n'ayons pas répondu à l'intégralité de votre question précédente, madame la rapporteure. Le pacte européen sur la migration et l'asile a pour objet principal le renforcement du contrôle aux frontières extérieures de l'Union et le raccourcissement du délai d'examen des demandes d'asile. Le littoral de la Manche et de la mer du Nord n'est pas très concerné puisque les gens souhaitent le quitter et non le rejoindre.

En revanche, le pacte aura des conséquences grâce au changement de dimension du système Eurodac. Il n'est actuellement qu'un mécanisme d'identification des demandeurs d'asile destiné à vérifier qu'un dossier n'a pas déjà été déposé dans un autre État de l'Union. Le futur système Eurodac, dit « Eurodac III », sera équipé de nouvelles fonctionnalités : y seront enregistrés non seulement les demandeurs d'asile mais aussi tous les étrangers en situation irrégulière, qui entreront dans la base à n'importe quel moment, que ce soit lors d'un franchissement de frontière ou d'une interpellation. Davantage d'éléments seront intégrés, puisque pourront être enregistrées des données alphanumériques, photographiques ou relatives aux parcours judiciaires. L'outil contribuera plus efficacement à la lutte contre l'immigration irrégulière ; les informations sur les antécédents des étrangers en situation irrégulière faciliteront le retour vers le pays d'origine ou celui dont ils sont ressortissants.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le sujet est tragique et les vies sont plus essentielles que les chiffres, mais ceux-ci ont tout de même leur importance. On constate des différences sur le nombre de morts au fur et à mesure des années entre vos évaluations et celles des associations ou d'autres acteurs, les écarts atteignant parfois dix à quinze décès pour une année, ce qui n'est pas rien. Quelle est votre méthode de comptabilisation des décès ? Incluez-vous les morts par asphyxie lors des embarquements ou uniquement les personnes naufragées ? Comptabilisez-vous les disparus confirmés mais non retrouvés ? Les personnes mortes dans les eaux françaises mais retrouvées non par les SAR mais par d'autres marins entrent-elles dans vos chiffres ?

La deuxième question est peut-être un peu plus politique. Les réseaux criminels s'adaptent aux moyens engagés par l'État : le recours aux bateaux-taxis est-il la cause ou la conséquence de la répression déployée par l'État, les moyens des forces de l'ordre ayant été renforcés dans le territoire ?

M. Laurent Touvet. J'ai un peu de mal à répondre à la première question. J'avoue ignorer ce qui est exactement comptabilisé ou non, mais les écarts s'expliquent par les critères que vous avez évoqués.

Relativement peu de personnes meurent noyées ; beaucoup sont écrasées à l'intérieur des embarcations et entrent dans le décompte. Je me souviens de la disparition de trois personnes près du rivage : des témoins les avaient vues avant qu'elles ne disparaissent. Elles ont été comptabilisées comme décédées.

Autre source d'écart, les étrangers en situation irrégulière qui essaient de monter dans des camions : il arrive que certains soient renversés ou chutent d'un véhicule. De tels décès entrent dans la catégorie liée à la traversée de la Manche, mais ils ne se produisent pas en mer. Enfin, certaines associations ou organes de presse comptabilisent aussi les personnes tuées lors de bagarres dans les camps : cela s'est déjà produit.

Je ne pense pas qu'il y ait de comptabilité officielle et je suis sûr qu'il n'y a aucune volonté de minorer le nombre de décès.

M. Frédéric Sampson. Les Britanniques retrouvent certaines personnes, montées dans un camion, asphyxiées. La qualité de l'échange d'informations entre nos deux pays sur la détection des décès qui interviennent assez loin de la frontière – les camions ne sont parfois ouverts qu'à Londres – entre ici en jeu, de même que la capacité des Britanniques à imputer ces décès à la traversée de la frontière, puis à nous le dire. Ces difficultés techniques peuvent expliquer les écarts que l'on constate dans cette matière, dont le caractère tragique nous incite pourtant à faire preuve d'une rigueur absolue.

M. Laurent Touvet. Je ne suis pas sûr d'avoir très bien compris la question sur les bateaux-taxis. Leur existence traduit la capacité d'adaptation des passeurs : après avoir constaté que nous parvenions à intercepter de nombreux bateaux quittant le littoral situé juste en face du Royaume-Uni, ils ont tenté de développer une autre technique, à savoir partir de plus loin, s'approcher subitement de la plage et informer par un coup de sifflet un groupe de migrants, qui, en moins de dix minutes, se précipitent sur la plage, entrent dans la mer et montent sur un bateau. Ce procédé rend l'intervention des forces de l'ordre plus périlleuse et nous empêche de contrarier aussi facilement que nous le voudrions le départ de ces migrants.

De la même manière, les traversées maritimes se sont développées à cause de l'accroissement de la sécurisation des installations portuaires. Les passeurs ont donc cherché une voie plus facile et plus lucrative. En outre, notre action sur le littoral français les a conduits à organiser des départs depuis la Belgique. Les autorités françaises ne sont cependant pas responsables de l'augmentation des risques pris par les personnes souhaitant traverser la Manche : ce sont les passeurs qui mettent la vie de ces gens en danger.

M. Marc de Fleurian (RN). Nous avons évoqué la hausse, dans le cadre des accords de Sandhurst, de la contribution britannique à la lutte contre l'immigration irrégulière et clandestine sur le littoral français de la Manche. Cette augmentation, de 40 %, souligne d'abord l'efficacité opérationnelle de nos policiers, de nos gendarmes et de tous les agents de l'État qui y sont associés, dans le cadre juridique actuel. Pour accompagner la progression de la contribution britannique, vous avez indiqué que les moyens allaient augmenter et leur spectre s'étendre. Cette hausse conduira-t-elle au déploiement de davantage d'effectifs et d'équipements ou ne fera-t-elle que compenser l'effort déjà consenti du côté français ?

Quelle est la règle de calcul utilisée pour déterminer la part britannique du financement des infrastructures ? Quelle fut la contribution britannique à la sécurisation de la zone d'activité logistique Transmarck-Turquerie, située dans les communes de Marck et de Calais ? Est-il envisageable que les fonds Sandhurst puissent participer à la prise en charge du fonctionnement de ces infrastructures, notamment au financement des effectifs de sécurisation publics ou privés ? Un second cas concerne le projet de cité des polices à Calais, qui viserait à regrouper le commissariat de Calais, un cantonnement pour les unités de gendarmes mobiles ou de CRS, et le poste de police municipale. Comment serait calculée la participation britannique à ce nouvel hôtel des polices ?

Mme Stella Dupont (NI). Monsieur le directeur général, les propos que vous avez tenus sur ce que vous qualifiez de « violence » et « d'énergie » des candidats à la traversée m'ont choquée. Pour certains d'entre eux, il s'agit plutôt d'un instinct de survie. En France et en Europe, ils sont poussés vers l'extérieur car ils ne sont pas régularisés et, pour beaucoup, pas régularisables ; au Royaume-Uni et tout au long de leur périple, ces candidats affrontent des épreuves extrêmement difficiles. Il y a certes des différences selon les nationalités, les réseaux de trafic d'êtres humains et les stratégies des passeurs, mais je tenais à vous faire part de mon sentiment.

Sur Sandhurst, comment s'organise la consultation préalable à la négociation sur les besoins des collectivités locales, des services de l'État et des forces de l'ordre ? Au vu des échanges que nous avons eus avec les maires, les collectivités ne semblent pas y être associées.

Depuis le début de l'année, les décès par noyade surviennent à proximité du rivage et tous en zone gendarmerie. Après avoir auditionné les gendarmes, je vous fais part de mon interrogation sur la doctrine déployée par les uns et les autres. Celle-ci est censée être identique, mais la réalité de terrain soulève légitimement des questions, dans le respect de l'action de chacun.

Autre question, portant sur un phénomène accessoire, la migration du Royaume-Uni vers la France est-elle un mythe ou une réalité ? Disposez-vous de chiffres, alors que la presse évoque un phénomène migratoire en sens inverse ? Qu'en est-il exactement ?

Enfin, nos auditions ont mis en évidence que les forces de secours – sécurité civile et services départementaux d'incendie et de secours, (Sdis) – n'étaient pas toujours présentes au port lorsque les sauveteurs en mer y ramènent des naufragés : avez-vous connaissance de critères qui justifient la présence ou l'absence de ces professionnels, notamment dans le port de Boulogne-sur-Mer ?

M. Laurent Touvet. L'augmentation des crédits correspond précisément à des moyens concrets sur le terrain. Elle finance le coût de la présence des policiers et des gendarmes dans la zone littorale, notamment le déploiement d'unités supplémentaires de la police aux frontières, demandé par les Britanniques et fourni par la France. Cela inclut également le fonctionnement du centre de rétention administrative (CRA) de Dunkerque. Il s'agit d'effectifs réels et non d'un montant fixé au hasard.

Concernant la participation financière des Britanniques au financement de certaines infrastructures, je vous ai répondu pour le CRA. Pour ce qui est des dispositifs de sécurisation de la zone de Transmarck-Turquerie, je pourrai vous indiquer la contribution des fonds Sandhurst par écrit. En tout état de cause, les Britanniques sont très réticents à financer autre chose que les forces de sécurité et d'intervention de la police ou de la gendarmerie. Pour les équipements publics des collectivités locales, ils considèrent que c'est à chaque gestionnaire d'établissement d'assurer la protection de son site contre les intrusions.

Je suis navré de vous avoir choquée, madame la députée Dupont. J'emploie le terme de « violence » pour traduire un constat objectif. Lorsque, sur les plages, des migrants se munissent de sacs remplis de ballasts et de cailloux pour les lancer sur les forces de l'ordre, cela constitue une violence. Bien qu'elle puisse s'expliquer par l'instinct de survie que vous décrivez, les forces de l'ordre doivent s'en protéger : cette réalité fait partie intégrante du contexte.

Sur les consultations en amont avec les collectivités locales, nous sommes passés par l'intermédiaire des préfetures. Les préfets du Nord et du Pas-de-Calais nous ont indiqué les besoins d'équipements exprimés par les maires eux-mêmes, ou jugés nécessaires par les forces de l'ordre. Les autres consultations intègrent les services de l'État. La DGEF assure le contact avec les négociateurs britanniques, mais elle répercute principalement les besoins de la police et de la gendarmerie nationales.

Le fait que les décès récents proches du littoral soient survenus en zone gendarmerie ne découle pas d'une doctrine différente ou d'une défaillance de la gendarmerie nationale. Cette dernière surveille un très long littoral, composé en grande partie de dunes et de plages, tandis que la police couvre principalement des zones portuaires. À Gravelines, par exemple, l'embarquement depuis un port est une opération plus brève et moins périlleuse : une fois le bateau parti, l'action est terminée. En revanche, lorsque les personnes quittent une plage et s'avancent dans la mer jusqu'aux épaules, les risques sont bien supérieurs. Cette dangerosité liée à la géographie explique la situation, sans qu'on puisse en déduire une divergence de doctrine.

Concernant les mouvements migratoires en sens inverse, du Royaume-Uni vers la France, le phénomène existe de façon tout à fait ponctuelle. Quelques individus interrogés ont évoqué la perspective d'être régularisés en Espagne. Ces cas restent cependant trop rares pour en tirer un lien de causalité direct ou une règle générale.

Enfin, j'ignore s'il existe des critères particuliers quant à la présence des Sdis et de la sécurité civile dans le port de Boulogne-sur-Mer. J'ai pu constater, dans le Pas-de-Calais et dans d'autres départements, que la disponibilité des forces de sécurité civile et des pompiers ne souffrait pas de retard. Il peut néanmoins y avoir une indisponibilité ponctuelle.

Mme Stella Dupont (NI). Quel est le déclenchement de leur présence ?

M. Laurent Touvet. Il faudrait procéder à une analyse événement par événement. S'il y a des cas où les pompiers sont arrivés avec retard, la raison reste à déterminer. Lors d'un accident qui avait causé la mort de plusieurs personnes sur le quai de Boulogne-sur-Mer, j'avais constaté l'action admirable et l'intervention indifférenciée des sapeurs-pompiers et des personnels de sécurité civile, notamment des associations qui sont très présentes.

M. le président Sébastien Huyghe. Il me reste à vous remercier pour votre temps et vos réponses très précises.

*

* *

50. Audition, ouverte à la presse, de M. Bruno Retailleau, ancien ministre de l'intérieur (28 mai 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Mes chers collègues, nous recevons maintenant M. Bruno Retailleau, sénateur de la Vendée. Monsieur le ministre d'État, nous vous auditionnons au titre de vos anciennes fonctions de ministre de l'intérieur, que vous avez exercées de septembre 2024 à octobre 2025.

Vous étiez encore au gouvernement lorsque l'accord expérimental visant à prévenir les traversées périlleuses de la Manche, dit « un pour un », a été signé. Les négociations entre la France et le Royaume-Uni pour le renouvellement triennal du volet financier du traité de Sandhurst, qui viennent d'aboutir, avaient déjà commencé.

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

(M. Bruno Retailleau prête serment.)

M. Bruno Retailleau, ancien ministre de l'intérieur. Mon propos liminaire sera bref, afin que vous puissiez m'interroger à loisir.

L'accord du Touquet a été conclu après d'autres conventions, notamment le traité de Cantorbéry et le protocole de Sangatte. Contrairement à ce que l'on pense souvent, son objet n'est pas d'abord migratoire. Il vise à permettre la gestion de la zone frontalière, notamment les liaisons fixes transmanche que sont le tunnel et les ports. Certes, si l'on gère une frontière et les moyens d'aller de part et d'autre, on gère aussi les flux migratoires, mais c'est d'abord de cela qu'il s'agit.

Le principe retenu est l'externalisation réciproque des contrôles aux frontières. C'est plutôt un succès. Pour celles et ceux qui vont de part et d'autre de la Manche, cela permet d'alléger les contrôles et de les opérer dans le pays de départ. Cela permet de supprimer les zones d'attente et d'éviter les difficultés de réacheminement de migrants qui n'auraient pas dû traverser. Cela permet de mieux contrôler les choses.

Ce qui était visé, au départ, c'était le tunnel et les liaisons maritimes. De ce point de vue, le traité du Touquet a atteint son objectif, puisqu'il n'y a quasiment plus d'immigration clandestine, les tentatives de traversée illégale étant quasi inexistantes. Cette fluidité profite aussi aux concessionnaires, tant des liaisons maritimes que de la liaison ferroviaire.

Cependant, deux évolutions ont détraqué la mécanique. D'abord, les liaisons transmanche fixes étant convenablement contrôlées, l'immigration illégale s'est déportée vers d'autres moyens pour atteindre les rives du Royaume-Uni : les *small boats*, puis les *taxi-boats*. Ensuite, et j'ai pris conscience de l'importance de cet événement lors de ma nomination à Beauvau, le Royaume-Uni est sorti du cadre européen.

Il importe de garder à l'esprit ces deux phénomènes. Le Touquet, c'est le Touquet ; on met beaucoup de choses derrière cet accord mais en cela, on se trompe. La question migratoire a changé d'échelle en raison de ces deux phénomènes. Elle a même changé de nature pour devenir un sujet commun non seulement à la France et au Royaume-Uni mais aussi à l'Union européenne.

C'est pourquoi nous avons pris des dispositions de plus en plus efficaces pour sauver des vies humaines, le nombre de décès ayant atteint un pic en 2024. Il s'agit d'abord de préserver les vies humaines, ensuite de surveiller une frontière qui non seulement sépare deux

pays, la France et le Royaume-Uni, mais est aussi la frontière de l'Europe avec le Royaume-Uni, enfin de démanteler les réseaux, notamment les réseaux de passeurs.

J'ai assez vite compris, lorsque je suis arrivé au ministère de l'intérieur, qu'il fallait changer de cadre. Il fallait faire une expérimentation pour replacer dans son contexte, entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, la question des migrations entre ces deux entités. Ce fut l'accord expérimental, qui visait à intéresser l'Europe. J'y ai consacré des efforts soutenus. Au départ, les résistances étaient nombreuses, tant de la part des institutions européennes que de certains États membres.

Il s'agissait pour moi de trouver un moyen d'attirer la Commission et, plus largement, l'Union européenne, pour qu'elle s'intéresse à la gestion de l'une de ses frontières extérieures, par laquelle transite 30 % de l'immigration illégale européenne, ce qui est considérable. D'ailleurs, une grande part de ces migrants viennent d'autres États membres. La question ne peut donc se réduire à un face-à-face de la France et du Royaume-Uni. Telle est la raison d'être de l'accord expérimental dit « un pour un », que nous appelions « accord pilote » ; cette raison n'est nullement quantitative.

M. le président Sébastien Huyghe. L'accord renouvelant pour trois ans le volet financier du traité de Sandhurst a été récemment signé par votre successeur au ministère de l'intérieur. La contribution financière britannique est en hausse d'un peu plus de 40 % par rapport au renouvellement triennal précédent. En somme, il faut toujours plus de moyens pour traiter la question migratoire et répondre à la situation que nous observons sur la côte d'Opale. J'ai un peu le sentiment, assez partagé par les personnes que nous avons auditionnées, que, si rien ne change, les moyens consentis par les Britanniques devront encore augmenter d'autant lors du prochain cycle triennal.

Vous avez rappelé à raison que le cadre général est fondé non sur les accords du Touquet, mais sur les enseignements qui en ont été tirés pour en conclure d'autres. Mais si nous ne le changeons pas, nous devons faire toujours plus pour empêcher les personnes de passer. Or elles veulent absolument passer ; elles sont prêtes à risquer leur vie pour aller au Royaume-Uni.

N'est-il pas temps de revenir sur ces accords et de faire en sorte que le passage de la frontière franco-britannique soit géré ailleurs que sur la côte d'Opale ? N'est-il pas temps de demander aux Anglais d'accueillir sur leur sol le flux migratoire et de le gérer eux-mêmes, en désignant qui peut rester chez eux et qui ne le peut pas ? Cela aurait pour vertu, dès lors que les gens passent sur un ferry ou par le Channel, de limiter les risques, donc le nombre de vies humaines perdues lors des traversées.

S'agissant de l'Union européenne, dont la Manche est, depuis le Brexit, une frontière extérieure, il me semble que les conséquences du Brexit n'ont pas été tirées. L'accord expérimental « un pour un » visait, avez-vous dit, à attirer l'Union européenne. Nous avons auditionné un membre de la direction générale de la migration et des affaires intérieures de la Commission européenne (DG HOME) et nous n'avons pas eu le sentiment que la gestion de cette frontière faisait partie des préoccupations premières de cette dernière, nonobstant l'annonce par Ursula von der Leyen d'un plan d'action. Nous sommes un peu seuls pour gérer cette situation, qui concerne désormais aussi les côtes belges. Que pouvons-nous attendre de l'Union européenne ?

Enfin, la doctrine « zéro point de fixation », élaborée il y a quelques années pour éviter la formation de camps, dont les effets catastrophiques sont avérés, porte-t-elle ses fruits ?

M. Bruno Retailleau. Le déport vers la Belgique montre l'efficacité de nos dispositifs, que j'ai considérablement densifiés. C'est pourquoi j'estimais que les Britanniques ne payaient pas le prix qu'ils devraient payer. Je n'ai pas eu connaissance du détail du renouvellement triennal des accords de Sandhurst. La contribution britannique comprend une part fixe, portée à 580 millions, et une part indexée sur le résultat, qui pourrait augmenter bien davantage.

Toutefois, les Britanniques ne participent pas à l'effort humanitaire. Élu d'un département côtier, je connais bien la SNSM (Société nationale de sauvetage en mer), dont les bénévoles apportent leur concours aux navires que nous mettons à disposition en permanence – sur six navires, quatre sont des bâtiments militaires et deux sont affrétés. Il n'y a aucun financement britannique pour le volet humanitaire.

Par ailleurs, j'aurais aimé que ce renouvellement comporte des dispositions relatives aux dégradations. J'ai rencontré des agriculteurs et des habitants concernés ; il y a des franchises d'assurance. J'ai tenté, sans malheureusement recevoir un accueil favorable, d'inclure le soutien humanitaire et le soutien des communes. La maire de Calais vous dressera mieux que moi la liste des frais qu'elle assume, alors même que le problème excède de beaucoup les limites de l'action municipale. Peu importe.

Je pense comme vous que le cadre général est l'Union européenne, notamment parce que le code Schengen et le règlement Dublin III sont concernés. Je me suis aperçu que, après le Brexit, il y a eu une déconstruction du cadre et des relations en matière de gestion des flux migratoires, et que, en réalité, il n'y a rien. C'est ça, le problème.

Les pays de première admission, au premier rang desquels l'Italie, étaient très réticents à l'accord pilote. La Commission, au début, n'y était pas favorable. Nous sommes néanmoins parvenus à en obtenir le soutien officiel grâce au commissaire européen chargé de la migration.

Vous avez cité la déclaration de Mme von der Leyen. Il y a aussi la *common understanding* adopté lors du sommet entre l'Union européenne et le Royaume-Uni du 19 mai 2025. J'y étais ; à chaque instant, j'ai cherché à obtenir que la Commission soutienne la démarche de l'accord pilote, ce qu'elle a fait. Nous l'avons incluse dans le comité de suivi pour l'impliquer au maximum. Nous avons même proposé aux quatre ou cinq États réticents, qui avaient adressé une lettre à la présidente de la Commission pour s'opposer à la gestion européenne de cette frontière extérieure, de participer aussi au suivi. Mon successeur vous dira ce qu'il en est. Si nous ne changeons pas de cadre, tout repose sur la France, vous avez raison de le souligner.

L'accord pilote avait quatre objectifs. Le premier était de sauver des vies. Dès lors que certains migrants mouraient pendant la traversée et que ceux qui arrivaient vivants en Grande-Bretagne ne revenaient pas, il fallait créer une voie légale. Tel est l'objet de l'accord « un pour un » : une admission légale pour un éloignement.

Le deuxième objectif était de dissuader les passeurs et de casser leur modèle économique en disant qu'il existe désormais un risque de retour. L'une des faiblesses du Royaume-Uni est le délai de traitement des demandes d'asile, bien plus long que chez nous, ce qui cause des problèmes. En faisant en sorte que l'arrivée sur le sol britannique ne garantisse pas d'y rester, nous cassons le modèle économique des passeurs.

Le troisième objectif était d'européaniser la question. C'était un pied dans la porte.

Le quatrième, que j'ai mis en avant dans la négociation, était que le Royaume-Uni s'engage à réduire la forte attractivité de son économie. Le problème ne tient pas uniquement

aux accords du Touquet ni à la seule gestion de la frontière. Le modèle britannique, très libéral – je pense notamment à l’absence de carte d’identité –, a des faiblesses énormes. Il fonctionne grâce au travail clandestin.

Le gouvernement travailliste l’a entendu. Un Livre blanc a été élaboré et remis au Parlement. Plusieurs paquets législatifs ont été discutés. Il n’y avait pas de contrôles, dorénavant il y en a. Seule quelques textes ont été adoptés pour le moment, mais les choses vont dans le bon sens.

Ainsi, par le biais de cet accord, nous avons réussi, petit à petit, non seulement à européeniser la question et à essayer de casser le modèle des passeurs, mais également à dire au Royaume-Uni que lui aussi avait une responsabilité, en raison de l’attractivité de son modèle.

Quant à la doctrine « zéro point de fixation », je n’y ai rien changé. Pendant l’année que j’ai passée au ministère, je me suis concentré sur le renforcement de la défense de nos côtes frontalières et j’ai passé beaucoup de temps à négocier l’accord pilote. Pour le reste, j’ai repris le cadre fixé par Bernard Cazeneuve, qui a élaboré et mis en œuvre cette doctrine, à laquelle je n’ai rien trouvé à redire. Il fallait à la fois éviter la constitution de points fixes, qui posent des problèmes d’insalubrité, et articuler les évacuations avec des mises à l’abri, sous l’autorité préfectorale. C’est fait correctement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. En novembre 2024, vous affirmiez que le Royaume-Uni ne pouvait se contenter de déléguer le gardiennage – c’est le mot que vous avez utilisé – de sa frontière à la France et qu’il fallait engager avec lui un bras de fer – cette expression est aussi la vôtre. Qu’avez-vous exigé des Britanniques ? Surtout, qu’avez-vous réellement obtenu ?

M. Bruno Retailleau. Ce bras de fer devait se jouer dans deux domaines. Il y avait d’abord une dimension financière. La discussion avec les Britanniques, dès lors qu’il s’agit de livres sterling ou d’euros, c’est compliqué. Je voulais placer la barre le plus haut possible, pour des raisons objectives : il s’agissait d’être en position de force, au moins mentalement, pour négocier le renouvellement triennal. Par exemple, s’agissant du cantonnement des CRS à Calais, nous louions des chambres d’hôtel. Mieux valait, et nous y sommes parvenus, réaliser un cantonnement en dur sous la maîtrise d’ouvrage de l’État. Dans une négociation, il faut parvenir à fixer un cadre et essayer de faire monter les enchères au maximum pour que les termes de l’accord soient aussi avantageux que possible.

En second lieu – si l’on excepte la question européenne, qui ne concernait que très peu la partie britannique –, venait la question de l’attractivité, élément majeur de cette migration. Des gens ont traversé l’Afrique dans des conditions horribles et arrivent à Calais pour aller de l’autre côté de ce qui leur semble être un lac, et qui est en réalité une mer dangereuse ; ils sont très difficiles à retenir. Les passeurs abusent de leur situation et utilisent des moyens violents – j’ai constaté sur des captures vidéo réalisées par nos services leur brutalité, même quand la mer est mauvaise. Si on ajoute à cela le magnétisme de l’économie et du système britannique...

Je me suis rendu au Royaume-Uni avec le président de la République pour le sommet franco-britannique de juillet 2025, au cours duquel ont été abordées plusieurs questions. En matière militaire, les accords de Lancaster House ont été renforcés. En matière migratoire, je me souviens très bien avoir soulevé le problème auprès de Keir Starmer, en présence du président de la République française, Emmanuel Macron. Je pense que, pour la première fois, le gouvernement britannique l’a pris en compte. Il y a eu un vrai travail – un Livre blanc, un paquet législatif. Il y a

eu des avancées, certes insuffisantes. Par exemple, les contrôles de leur inspection du travail ne sont pas du tout menés comme les nôtres. Ils en ont pris conscience et, à mon avis, ils ne reviendront pas en arrière. J'espère que le paquet législatif sera intégralement adopté.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. S'agissant des conditions de vie des personnes exilées, le tribunal administratif de Lille, peu après que vous avez cessé d'exercer vos fonctions, a enjoint à l'État, dans le Dunkerquois, de prendre des mesures, qui sont progressivement appliquées. Pourquoi, alors même que les élus locaux et les habitants de la région voient bien dans quel état sont les personnes exilées, dans quelles conditions dramatiques elles vivent, manquant souvent d'eau, d'accès à la santé publique, de nourriture, de vêtements, faut-il qu'une décision de justice enjoigne à l'État d'agir ?

M. Bruno Retailleau. L'État n'attend pas que des décisions de justice soient rendues. Le phénomène de migration de masse est, en tout état de cause, un drame pour les gens déracinés. Si ces gens en arrivent là, c'est parce qu'ils sont guidés par des filières. Il y a des trafiquants, il y a des criminels. Il y a aussi une fausse générosité, qui consiste à faciliter les migrations massives, qui sont des drames. Franchement, les services de l'État se déploient constamment – ce fut le cas avant moi, pendant mon ministère et après moi –, au quotidien, sous la responsabilité des préfets, pour faire en sorte que les migrants bénéficient d'un soutien, en mobilisant de nombreux dispositifs.

Beaucoup relèvent de l'action sociale, pour leur offrir un hébergement salubre, une aide médicale, un accès à l'eau. Au demeurant, si mon prédécesseur Bernard Cazeneuve a pris la décision de démanteler les points de fixation, c'était à juste titre, parce que leur existence encourageait les trafics, entretenait des poches d'insalubrité et provoquait des situations très tendues avec la population locale.

C'est en adoptant une politique de fermeté que nous réduirons les drames humains. Je ne vous en assure pas moins que les services de l'État, aux abords de la Manche et de la mer du Nord au premier chef, agissent d'abord pour sauver des vies. En 2025, nous en avons sauvé plus de 6 000. C'est d'abord cela que font les policiers et les gendarmes.

Parmi les vidéos que j'ai visionnées, il en est une où l'on voit un embarquement à bord d'un *taxi-boat* longeant la côte. On voit des rouleaux – la mer est mauvaise. Une mère de famille, accompagnée de ses enfants, doit embarquer. Les passeurs la frappent avec des bâtons car elle veut reculer, voyant bien que la mer est mauvaise.

L'action de l'État est générale : elle consiste à aider dans tous les domaines humanitaires, de l'accès à l'eau potable à l'hébergement, mais aussi à démanteler les filières. C'est ça, l'action de l'État au quotidien. Une vingtaine de millions d'euros est dépensée à cette fin chaque année.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Si 20 millions sont consacrés à l'aide humanitaire, le renouvellement triennal de l'accord de Sandhurst prévoit 580 millions, soit bien davantage. La seule partie financière montre un déséquilibre entre les mesures qui visent à entraver et celles qui tendent à satisfaire des besoins humanitaires fondamentaux.

En ce qui concerne Calais, le tribunal administratif a dû, en 2017, enjoindre à l'État de se conformer à l'obligation de mettre à disposition des W.C., des douches, de l'eau potable et de la nourriture. Dans vos propos, je crois entendre qu'il ne faut ne pas trop bien satisfaire les besoins humanitaires car les personnes risqueraient de venir en plus grand nombre. Est-ce cela que vous dites, monsieur le ministre ?

M. Bruno Retailleau. Non. Je l'ai dit, les Britanniques n'ont pas souhaité contribuer au financement de l'action humanitaire. Or je considère que celle-ci n'incombe pas uniquement à la France. Je considère aussi, dès lors que ce point géographique concentre 30 % de l'immigration irrégulière de l'Europe, qu'il faut européeniser le problème. Je souhaite que contribuent et la Grande-Bretagne, dans le cadre des accords de Sandhurst, et l'Union européenne.

En ce qui concerne l'action de l'État, il faut décourager ces migrations illégales, parce qu'elles ne respectent pas nos lois. Il n'y a pas de République si les lois ne sont pas respectées. Le respect des lois s'impose aussi bien aux étrangers qu'à nos concitoyens, dans la même mesure. Ceux qui encouragent leur transgression sont complices.

Par ailleurs, l'État s'acquitte de la charge humanitaire qui lui incombe. Je suis allé à plusieurs reprises sur le terrain, notamment avec la marine nationale lorsqu'il s'est agi d'élaborer une nouvelle doctrine d'intervention maritime. En regardant travailler les préfets, j'ai constaté que cette idée de sauver des vies humaines, qui est au cœur de l'action de l'État, guide chaque décision. Vraiment. Je l'ai ressenti à tous les échelons.

La gestion de cette charge est complexe. Croyez-moi, les services de l'État, notamment sous l'autorité du préfet, interviennent dans de nombreux domaines, et c'est lourd. Vous avez reçu Bertrand Gaume, le préfet de région ; il vous aura mieux expliqué que je ne pourrais le faire la nature de l'action de l'État : la distribution de vêtements, de nourriture, d'eau potable, l'hébergement, etc.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'en viens à un sujet fréquemment évoqué au cours de nos travaux : le flou qui semble persister entre terre et mer.

Quand nous les avons auditionnés, le préfet maritime et le directeur du Cross (centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage) Gris-Nez ont été très clairs : les forces de l'ordre – la gendarmerie et la police nationale, je ne parle pas de la gendarmerie maritime – n'ont pas à intervenir dès lors qu'il y a de l'eau salée.

Pourtant, on a vu des forces de l'ordre aller dans l'eau et crever des embarcations pour empêcher leur passage, ce qui, aux yeux de certains, et aux miens, peut représenter un danger pour les personnes embarquées. Cela nous a été confirmé par différents acteurs de la mer lors de leur audition : un danger est avéré à partir du moment où il y a dix centimètres d'eau, *a fortiori* s'il y a des enfants.

Dans le cadre de vos fonctions de ministre de l'intérieur, avez-vous dû rappeler aux forces de sécurité ce cadre légal, c'est-à-dire l'interdiction d'intervenir à partir du moment où les personnes sont sur l'eau ? Dans l'affirmative, sous quelle forme l'avez-vous fait ?

M. Bruno Retailleau. Il y a deux choses. D'une part, il y a la doctrine d'intervention en mer, qui dépend à la fois du secrétariat général de la mer, du ministère de l'intérieur et du ministère de la justice. D'autre part, il y a le cadre que vous avez rappelé, qui était absolument clair. J'ai souhaité le faire évoluer et j'ai beaucoup œuvré en ce sens ; je n'étais plus ministre lorsque sa nouvelle version a été mise en œuvre en fin d'année dernière.

Il faut s'adapter en permanence ; comme sur un champ de bataille, on livre aux trafiquants et aux organisations criminelles une guerre, avec la dialectique du glaive et du bouclier.

À l'origine, les migrants passaient par le tunnel ou par les bateaux ; on a réussi à rendre hermétiques les passages par les liaisons fixes. Ils se sont ensuite déportés sur les *small boats* et utilisent désormais les *taxi-boats*, qui rapportent beaucoup. Ces derniers transportent de plus en plus de personnes, qui sont exposées à un risque de noyade accru puisque les passeurs retirent les gilets de sauvetage. Ils enlèvent même les fonds rigides des bateaux, qui peuvent alors se replier sur eux-mêmes – c'est l'effet portefeuille, qu'on vous a peut-être déjà expliqué.

Le plus grave, du point de vue humanitaire, c'est de laisser partir des bateaux surchargés en pleine mer, car le risque est alors maximal. C'est la raison pour laquelle j'ai beaucoup œuvré à l'évolution de cette doctrine, nécessaire mais difficile ; en effet, cette évolution ne dépendait pas seulement du ministère de l'intérieur, mais aussi de la marine nationale, notamment. Que ces bateaux prennent la haute mer est un risque en soi, *a fortiori* quand elle est formée.

Je n'ai pas connaissance des dernières informations relatives à l'application de cette nouvelle doctrine, mais il vaut mieux intervenir là où l'eau est peu profonde pour retenir ces femmes, ces enfants et ces hommes que les laisser partir ; pour sauver des vies humaines, il vaut mieux retenir les embarcations. Pour moi, ne pas le faire serait quasiment de la non-assistance à des personnes qui vont être en danger.

Dès mon arrivée, j'ai constaté qu'il y avait plusieurs choses à changer : le cadre européen, qui a été ma priorité ; la coordination sur le trait de côte, qu'il fallait améliorer pour rendre la police et la gendarmerie plus agiles afin d'éviter les déperditions lors des passages de l'une à l'autre ; enfin, la doctrine d'intervention en mer.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma question portait sur les interventions qui ont eu lieu avant ou en dehors de l'application de ces nouvelles méthodes d'interception. En effet, afin d'éviter toute mise en danger, ces nouvelles méthodes sont soumises à plusieurs conditions : la présence d'un faible nombre de personnes à bord, leur identification comme étant des passeurs, et une situation météorologique favorable. Je ne défends pas ces nouvelles méthodes, mais leur cadre juridique, que je considère comme fragile, nous a été expliqué.

Je parle d'interventions, dont certaines ont été filmées, au cours desquelles, dans des eaux peu profondes, des policiers à pied crèvent les boudins des bateaux, alors même que quatre-vingts personnes sont à bord. Ils suivent le raisonnement que vous avez évoqué : il vaut mieux empêcher un départ plutôt que de laisser filer le bateau. De telles pratiques se situent en dehors du cadre légal – elles ne sont légalement plus possibles une fois les personnes dans l'eau.

Quand vous étiez ministre de l'intérieur, vous êtes-vous attaché à rappeler ce cadre légal ou à l'inverse, dans la perspective de l'application des nouvelles méthodes d'interception, avez-vous cautionné ce genre de méthodes ?

M. Bruno Retailleau. Non, clairement, je n'ai pas cautionné ces méthodes. C'est la raison pour laquelle j'ai tout de suite voulu changer le cadre d'action, qui était précisément déterminé et très limité. À aucun moment je n'ai voulu anticiper.

Très franchement, je ne sais pas du tout comment est appliquée la nouvelle doctrine d'intervention en mer. Si elle n'a pas suffisamment évolué, je suis favorable à la modifier encore. Quand les bateaux sont tout proches de la côte – pas à 300 mètres, évidemment – et qu'on connaît les dégâts susceptibles de se produire, il vaut mieux sauver les personnes à bord. Il vaut toujours mieux sauver les gens.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Venons-en à l'accord pilote « un pour un », que vous avez déjà évoqué. Vous êtes vous-même sénateur ; pourquoi avez-vous estimé qu'il pouvait échapper au Parlement ? Le principe de réadmission sur le territoire français, acté dans cet accord, nécessitait à lui seul un passage au Parlement.

Par ailleurs, vous avez dit que compte tenu du faible nombre de personnes concernées, cet accord visait plutôt à interpellier l'Union européenne. J'avoue ne pas bien comprendre en quoi l'Union européenne pourrait être interpellée, puisque la réadmission se fait sur le sol français. De plus, sur notre territoire, les personnes réadmises et dublinées disparaissent dans la nature.

M. Bruno Retailleau. Je considère que cet accord relève de l'arrangement : sa portée est limitée à un petit nombre de personnes ; il est neutre – un pour un – et expérimental ; il peut être interrompu ; il ne transgresse aucune règle européenne ou internationale.

L'Union européenne était totalement opposée à engager ne serait-ce qu'un petit doigt dans la question frontalière entre la France et le Royaume-Uni. J'ai trouvé une situation de blocage total lors de mon arrivée au ministère de l'intérieur ; la commissaire européenne aux affaires intérieures était alors Ylva Johansson, remplacée ensuite par Magnus Brunner.

Cet accord a permis d'obtenir le soutien du commissaire européen et d'Ursula von der Leyen – le président Huyghe a rappelé sa déclaration datant de quelques mois –, et d'aboutir à un dispositif qui ne suscitait plus l'opposition des pays de premier accueil, alors qu'ils avaient écrit à la Commission pour s'opposer à cette idée. Le code Schengen et le règlement Dublin s'appliquent toujours ; les dublinés pourraient parfaitement être renvoyés dans le pays de premier accueil.

Cet accord ne règle pas tout, c'est vrai ; c'est un accord expérimental. Vous ne trouverez pas une seule déclaration de ma part faisant état d'une révolution ! J'ai appliqué la stratégie du pied dans la porte, qu'il faut poursuivre.

J'ai progressivement désamorcé les résistances des pays du sud de l'Union européenne, notamment de l'Italie, à l'eupéanisation de la frontière extérieure. Géographiquement, il s'agit désormais d'une frontière extérieure de l'Union européenne, à laquelle celle-ci doit s'intéresser ; on le voit bien avec le pacte sur la migration et l'asile et le règlement « retour ». Cet accord pilote a pour première vertu d'intégrer l'Union européenne à la résolution du problème, en nous sortant d'un face-à-face exclusif avec le Royaume-Uni.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je ne suis pas la seule à exprimer ma surprise ; d'autres personnes, que nous avons auditionnées, se sont étonnées du franchissement d'une ligne rouge historique, consistant à intégrer le principe de réadmission dans un accord sans que celui-ci soit soumis au Parlement. Ce dernier aurait pu en examiner la légalité puisqu'il touche notamment au respect des libertés individuelles. En tant que sénateur, je suis sûre que vous auriez estimé que faire échapper cet accord à l'examen du Parlement posait problème.

Dans le cadre de cette commission d'enquête, j'ai à cœur que les conditions de vie des personnes exilées et la dignité de ceux qui sont morts dans la Manche soient prises en considération. Elles ne doivent pas être traitées comme des données marginales de la situation dans le Calaisis et le Dunkerquois. En tant qu'ancien ministre de l'intérieur, souhaitez-vous dire quelque chose aux familles endeuillées par ces traversées ?

M. Bruno Retailleau. Bien sûr. Je souhaite leur dire qu'en gérant cette frontière, mon pays, la France, a un objectif : sauver des vies humaines. Ce ne sont pas que des mots, ce sont des actes : l'an dernier, nous avons sauvé plus de 6 000 personnes, enrôlées par des trafiquants d'êtres humains qui les poussent, dans des conditions sordides et inhumaines, à prendre des risques parfois mortels.

Je suis arrivé au ministère de l'intérieur à la fin de l'année 2024. Je me souviens que vous aviez posé une question d'actualité à ce sujet, madame la rapporteure. Entre 2024 et 2025, le nombre de décès a diminué : nous en avons dénombré 78 en 2024 et 31 en 2025. C'est beaucoup trop.

Je veux dire à ces familles ma compassion. Bien évidemment, aucune déclaration ne permettra à ceux qu'elles ont perdus, qui ont disparu en mer, de revenir à la vie.

En tant qu'hommes et femmes politiques, nous devons faire en sorte que ces drames ne se reproduisent pas. Pour ce faire, il y a l'action de l'État en mer, l'action de la SNSM et celle de nos compatriotes bénévoles, qu'on oublie trop souvent. L'État mobilise des moyens pour lutter contre les passeurs, qui gagnent jusqu'à 150 000 euros par bateau, à raison de 2 000 à 3 000 euros par personne – ils en entassent de plus en plus dans les embarcations.

L'objectif de l'État a toujours été le même, quel que soit le ministre : essayer de sauver des vies humaines. Et on sauve ces vies en faisant respecter les lois.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'entends vos propos, mais il me semble que vous faites mine d'ignorer les responsabilités très concrètes des pays d'arrivée – la France, le Royaume-Uni et les autres pays européens – dans certains conflits, dans le dérèglement climatique et dans différentes interventions dans le Sud global, qui provoquent les départs des migrants.

Partout où des chercheurs se sont attachés à examiner l'externalisation des frontières, les différentes manières d'empêcher les départs coûte que coûte – ce que vous appelez sauver des vies – prennent parfois la forme d'une militarisation des frontières qui ne fait que rendre les passages encore plus dangereux.

Sur le littoral nord se produit un phénomène que nous avons constaté aussi en Libye : les départs se sont déportés vers la Tunisie, sans que cela se passe mieux pour les exilés – leurs routes sont plus longues et parfois plus dangereuses. En France, chercher à empêcher les départs coûte que coûte a entraîné leur déplacement, vers le nord et vers le sud, rallongeant d'autant les routes des exilés.

Aviez-vous connaissance de ces éléments quand vous aviez à prendre des décisions politiques concernant le littoral nord ?

M. Bruno Retailleau. Madame la rapporteure, nous sommes là pour nous parler franchement : je ne partage pas votre analyse. Je ne pense pas que la France soit responsable de toute la misère du monde. Je ne pense pas non plus qu'elle ait une responsabilité particulière dans ces phénomènes migratoires.

Nous en connaissons les causes, vous les avez soulignées : le dérèglement climatique et l'appauvrissement des pays, qui tient souvent à la nature dictatoriale de leurs régimes, qui affament le peuple. La responsabilité ne repose pas uniquement sur des facteurs extérieurs. La France ne déclenche pas de conflits ; je réfute donc l'idée selon laquelle notre pays aurait plus de responsabilité qu'un autre – en particulier ceux dont sont originaires ces migrations.

Je ne souscris pas non plus à votre deuxième affirmation.

J'ai été très étonné lorsque j'ai participé à mon premier Conseil justice et affaires intérieures (JAI). J'y allais un peu par obligation, redoutant un fonctionnement bureaucratique lourd, et je me demandais ce qu'un ministre de l'intérieur pourrait en retirer en matière d'efficacité. Je me suis pris au jeu, parce qu'on y noue des liens et parce que je profitais de chaque réunion multilatérale pour organiser cinq ou six réunions bilatérales, ce qui m'a permis de désamorcer les critiques de l'accord-pilote.

Alors que ce Conseil JAI réunit des gouvernements de droite, de gauche, du centre et d'ailleurs, j'ai été frappé par le consensus sur l'immigration. C'est la démocratie ; tous les peuples européens veulent de la fermeté et la reprise du contrôle sur ces migrations. L'Italie a réduit drastiquement l'immigration illégale. Plus largement, l'Union européenne a fait état d'une diminution de plus de 20 % de l'immigration irrégulière, parce que des dispositifs ont été appliqués.

Deux écoles s'opposent : vous dites que moins on empêchera et plus on traitera le problème. Je ne le pense pas. Nous vivons un basculement de l'histoire : la guerre est de retour, y compris en Europe – j'étais en Ukraine la semaine dernière ; le dérèglement climatique se poursuit ; les tensions démographiques s'accroissent entre des pays vieillissants et des pays connaissant une explosion démographique. Nous ne sommes sans doute qu'au début de ces phénomènes migratoires. Si l'on adresse un signal disant : « Venez, on n'empêchera rien », nous serons submergés.

La première fois que j'ai rencontré mon homologue danois, social-démocrate, je l'ai interrogé sur le paquet de mesures prises par les sociaux-démocrates, qui tenaient à conserver un standard élevé pour leur modèle social. Je lui ai dit : « Je ne comprends pas, vous n'avez pas mis en œuvre l'externalisation des demandes d'asile que vous aviez prévue avec le Rwanda ? » Parce qu'il bénéficie d'un *opt-out* de la politique de sécurité et de défense commune (PSDC), le Danemark pouvait se permettre ce que d'autres pays membres ne pouvaient pas se permettre. Je me suis étonné que, sans même mettre en œuvre cette externalisation, ils aient diminué l'immigration de 80 % en quatre ans – vous retrouverez les chiffres exacts.

Il m'a répondu : « Ces deux ou trois dernières années, on a constaté que l'annonce de mesures très fermes vaut tout autant que leur application. » On s'imagine, m'a-t-il expliqué, des gens quittant spontanément leur pays, alors qu'en réalité, ils sont encadrés, de façon brutale, par des filières migratoires, des trafiquants. Parce que ceux-ci cherchent à gagner un maximum d'argent de la façon la plus simple possible, ils pratiquent une sorte de benchmark et dirigent les flux d'êtres humains vers les pays où les passages sont les plus faciles, se détournant de ceux où les passages sont les plus difficiles.

Ces choses-là sont établies au niveau européen ; quelle que soit leur étiquette politique, les ministres de l'intérieur savent très bien que le laxisme engendrera toujours plus de misère et profitera en premier lieu aux filières de la criminalité organisée, qui pratiquent différents trafics.

Mme Elsa Fautillon, rapporteure. Vous avez été ministre, vous avez eu l'occasion d'appliquer cette fermeté : considérez-vous que la fermeté déployée par les ministres de l'intérieur successifs sur le littoral nord a été efficace ?

M. Bruno Retailleau. Je me suis toujours défini comme un ministre de cohabitation, sans majorité à l'Assemblée. Nous avons pourtant fait bouger les choses. Ma première action comme ministre de l'intérieur a concerné le règlement « retour », qui était ma priorité dans les Conseils JAI. Au départ, ce n'était pas simple.

Malheureusement, je n'ai pas pu me servir de certains leviers pour répondre à cette demande de fermeté. On le sait désormais : l'immigration a échappé à notre contrôle. Si on est démocrate, on doit écouter les Français, qui nous demandent à juste titre de reprendre la main.

Nous avons obtenu des résultats ; je pourrai vous communiquer ultérieurement le nombre de filières démantelées et de trafiquants arrêtés. Le nombre de morts a diminué, alors même que la météo, en 2025, ne nous était pas favorable : meilleures sont les conditions météorologiques et plus nombreux sont les passages. Si les départs se font maintenant aussi depuis la Picardie et la Belgique, c'est bien parce qu'il y a une meilleure étanchéité, qui nous permet de sauver des vies. Je considère donc que ces politiques ont eu un certain succès, bien qu'elles n'aient pas tout réglé, loin de là.

J'avais déployé des contrôles dans la profondeur du territoire. Au départ, les *small boats* opéraient sur l'estran, sur les plages, où nous essayions de les intercepter ; puis, les *taxi-boats* ont modifié les conditions de départ. Pour être efficaces, il faut intervenir bien avant.

Lorsque j'étais ministre de l'intérieur, j'ai beaucoup discuté avec mon homologue allemand : la législation allemande ne permet pas aux forces de l'ordre d'intervenir dans les hangars pour confisquer les bateaux. On connaît les filières d'importation : la Chine, la Turquie et l'Allemagne.

Il reste encore beaucoup de choses à faire, notamment l'eupéanisation et l'instauration de contrôles dans la profondeur du territoire. Mais je considère que l'action que j'ai menée en 2025 a constitué une avancée : j'ai eupéanisé la question – ce que personne n'avait encore fait –, resserré la coordination entre la gendarmerie et la police, mobilisé des réservistes et des compagnies de marche et fait évoluer la doctrine d'intervention en mer – nous verrons ce que donnera la nouvelle version.

Il faut avoir la modestie et l'humilité de reconnaître que ce problème est bien trop complexe pour être résolu d'un simple coup de baguette magique.

M. le président Sébastien Huyghe. J'en viens à une question que j'ai déjà posée à M. Darmanin lors de l'audition précédente. Vous avez défendu, avec lui, un ensemble législatif visant à lutter contre la criminalité organisée, composé de deux textes, l'un relatif à l'intérieur, l'autre à la justice. Nous avons vu que l'organisation des filières de passeurs avait beaucoup de similitudes avec celle des filières de narcotrafic : elles sont également internationales. Les textes que nous avons adoptés sont-ils, selon vous, parfaitement adaptés pour démanteler ces filières ou, en tout cas, pour les combattre ?

M. Bruno Retailleau. Absolument. La lutte contre les trafiquants m'a beaucoup occupé. Vous savez d'où est venue la proposition de loi contre le narcotrafic : j'avais moi-même utilisé le droit de tirage de mon groupe au Sénat pour obtenir la création d'une commission d'enquête, comme la vôtre, c'est-à-dire transversale, et un texte de loi a ensuite été forgé à partir de ses conclusions.

Les techniques spéciales de renseignement aident beaucoup nos services. L'Oltim, l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants, est un outil fondamental. La criminalité organisée est une hydre dont les activités, on le voit de plus en plus, peuvent être diverses – trafic d'êtres humains, de drogue et d'armes mais aussi contrebande de cigarettes – et les actions menées à son encontre affaiblissent toutes les autres.

Persuadé qu'il vaut toujours mieux taper au portefeuille, comme on le fait en matière de criminalité organisée et de narcotrafic, j'ai constitué la Certim (cellule d'échange de renseignements sur le trafic de migrants) afin de mettre autour de la table l'ensemble des services de l'État, notamment Bercy, la DGSE (direction générale de la sécurité extérieure), la DGSJ (direction générale de la sécurité intérieure) et les services du ministère de l'intérieur. Nous avons suivi la même intuition pour la criminalité organisée en unifiant la scène judiciaire, avec la création du Pnaco (parquet national anti-criminalité organisée), un peu sur le même modèle qu'en matière de terrorisme, et en unifiant l'état-major – la direction nationale de la police judiciaire (DNPJ) joue un rôle de chef de file à l'égard de l'ensemble des services concernés, qu'ils dépendent de Bercy, de la justice, s'agissant du service national du renseignement pénitentiaire, ou du ministère de l'intérieur. S'agissant de la lutte contre les filières, j'ai souhaité qu'il y ait également une déclinaison territoriale, qui reposait alors sur quatorze cellules. Je ne sais pas si mon successeur en a créé d'autres : il faudra lui poser la question si vous ne l'avez pas reçu. Cela nous a permis de tracer les flux financiers et d'échanger d'une manière beaucoup plus efficace et rapide, dans un État qui est certes centralisé mais trop souvent cloisonné.

Ma réponse est donc oui pour l'usage des techniques de renseignement et oui pour le développement d'une approche plus globale, plus intégrée et plus transversale de l'État, dans ce domaine et dans celui de la lutte contre la criminalité organisée. La Certim est une sorte de task force financière et de renseignement.

M. Marc de Fleurian (RN). Monsieur le ministre d'État, vous êtes à l'origine de l'accord « un pour un ». Vous avez parlé des négociations qui ont eu lieu et des interactions que vous avez eues à ce sujet avec la Commission européenne, le Royaume-Uni et les différents services de l'État. Les élus locaux, quant à eux, ont trouvé vexatoire la façon dont l'accord a vu le jour puisqu'ils n'ont été consultés ni avant ni après, lors de sa mise en œuvre, alors que celle-ci pouvait avoir des conséquences pour le Calaisis, dont j'ai l'honneur d'être le député. Par ailleurs, je m'interroge sur le principe même de cet accord, qui est de transformer une voie illégale en voie légale pour dire qu'on a résolu le problème.

Comme votre prédécesseur au ministère de l'intérieur et devant cette commission, Gérard Darmanin, vous avez évoqué les solutions diplomatiques à élaborer avec nos voisins britanniques et avec l'Union européenne, en particulier la Commission. En revanche, vous n'avez pas parlé du cadre juridique national, notamment constitutionnel. Le rétablissement du délit de séjour irrégulier est un peu mon cheval de bataille durant ces auditions, mais de nombreux élus locaux, dont Natacha Bouchart, que vous avez mentionnée, et le groupe parlementaire Rassemblement national font la même proposition que moi.

M. Bruno Retailleau. Nous nous sommes rencontrés à plusieurs reprises. J'ai également rencontré des élus locaux, en groupes, et j'ai eu des contacts avec Natacha Bouchart : j'ai tenu les élus au courant. En tout cas, ils connaissaient le cadre dans lequel je voulais me placer, et je pense que beaucoup d'entre eux partageaient mon analyse, qui était qu'il fallait européeniser la question parce qu'on ne pouvait pas rester dans un face-à-face. Je le crois vraiment, et je comprends que ce sont les élus qui sont confrontés quotidiennement au poids et à la charge des désordres, notamment migratoires.

J'ai évoqué tout à l'heure les quatre objectifs de l'accord. L'eupéanisation était pour moi essentielle, beaucoup plus que la dimension quantitative, qui est très faible. Je trouve que le développement d'une voie légale et des réadmissions a quand même un sens. Quand on sait que des gens vont être acceptés au Royaume-Uni, pourquoi les exposer à un maximum de risques ? Autant ouvrir une voie légale ; sinon, on les encourage à prendre des *small boats* ou des *taxi-boats*. Quant à la réadmission, l'idée était de décourager les passeurs et de casser leur

modèle économique en disant aux gens qu'ils étaient susceptibles d'être renvoyés si, une fois arrivés sur le sol britannique, ils ne se trouvaient pas en situation régulière. C'était l'intuition, dans le contexte, je le redis, d'un très faible nombre.

La question de la modification de la Constitution fera sans doute l'objet d'un débat dans quelques mois. J'en suis même absolument convaincu.

J'ai proposé de rétablir le délit de séjour irrégulier. François Hollande avait défait cette disposition en 2012 en s'appuyant, faussement, sur une jurisprudence européenne qui proscrivait l'emprisonnement mais pas du tout le délit lui-même. Il a une portée symbolique, mais son effectivité sera un peu amoindrie après l'adoption du règlement « retour ».

Le rétablissement de ce délit avait deux objectifs. Le premier était, je l'ai dit, symbolique : quand vous entrez illégalement dans une maison, ce n'est pas normal, c'est illégal. Mais le principal bénéfice que je voyais était la possibilité d'avoir ainsi des moyens d'investigation. Le problème, en effet, est de déterminer le parcours et le pays d'origine des étrangers en situation irrégulière. On aurait pu obtenir par ce biais des moyens, certes insuffisants mais supérieurs à ceux dont nous disposons, pour procéder à des investigations. Le règlement « retour », qui devrait être définitivement adopté dans quelques semaines, comporte un article – en faveur duquel j'ai beaucoup poussé – permettant de donner accès à certains contenus, informatiques ou issus des téléphones, dont on se sert beaucoup dans le cadre de la lutte contre le terrorisme et qui serviront aussi à reconstituer des parcours.

La charge symbolique du rétablissement du délit de séjour irrégulier serait importante, mais le règlement « retour » permettra déjà d'aboutir au résultat que je souhaitais.

Mme Stella Dupont (NI). Vous avez indiqué que la France ne pouvait pas accueillir toute la misère du monde. J'ajoute qu'elle doit, néanmoins, en prendre toute sa part.

Le respect des droits fondamentaux, des droits humains et de nos engagements internationaux est, de mon point de vue, une base essentielle, qu'un État de droit se doit de garantir. Lorsqu'il est nécessaire d'aller devant les tribunaux – il faut, malheureusement, que les associations s'en chargent en général – pour avoir ne serait-ce que des douches, des toilettes et un accès à l'eau, comme une décision de justice de décembre 2025 l'a demandé pour Dunkerque, on est très loin de ce que vous appelez une politique exemplaire. Je regrette qu'on reste dans une logique qui fragilise, voire annihile, la dignité humaine. Vous conviendrez quand même que l'accès à des douches, à des toilettes et à l'eau est un besoin de base. Je suis donc en désaccord avec l'idée que la politique menée est pleinement satisfaisante.

Je souhaiterais savoir si vous avez été associé à la renégociation du traité de Sandhurst, qui a abouti, et quel est globalement votre avis sur ce qui a alors été décidé.

M. Bruno Retailleau. Non, je n'ai pas été associé et c'est normal. J'ai commencé les discussions, mais c'était l'époque où, évidemment, nous n'étions pas d'accord sur les montants. Quand on entre dans une négociation, chacun est sur un point haut ; ensuite, petit à petit, on chemine. Je pense que mon successeur a fait ce qu'il fallait pour négocier au mieux. On est ainsi passé de 540 à 580 millions d'euros pour la période triennale et un autre volet, non pas fixe mais relatif aux résultats des opérations, a été prévu. Même si je n'ai pas eu connaissance du détail de l'accord, je pense qu'il va dans le bon sens. Je ne sais pas si l'aspect humanitaire et le coût des dégâts touchant des communes, des agriculteurs ou des habitants ont été pris en compte ou non. Je ne le crois pas, mais en vérité je n'en sais rien du tout. Non, sur ce point, je n'ai rien de particulier à dire. Quand on n'est plus ministre, on n'a rien à faire dans une discussion interétatique.

Il y a un paradoxe. Je ne soutenais pas le gouvernement de l'époque – vous le faisiez peut-être plus que moi – mais dès lors que l'État prend la décision d'éviter tout point de fixation, il est très compliqué d'organiser une aide humanitaire. Pour mettre à disposition des toilettes, par exemple, il vaut mieux créer un camp, mais cela revient à organiser un point de fixation. Je me sens solidaire des ministres qui m'ont précédé, même de ceux qui n'étaient pas du même parti politique que moi.

S'agissant des règles, je vois un autre paradoxe. Les gens qui franchissent illégalement nos frontières ne les respectent pas. L'État, lui, essaie ensuite de sauver des vies humaines, de récupérer ce qu'il peut, malgré la situation budgétaire impossible que vous connaissez parfaitement. On en est là. Ceux qui ne respectent pas les règles, ce sont les passeurs, qui conduisent des gens à franchir illégalement nos frontières.

Mme Stella Dupont (NI). Il n'en reste pas moins que ces gens se trouvent sur notre territoire.

M. Bruno Retailleau. Bien sûr. Les forces de sécurité sont là d'abord pour servir notre pays et, surtout, pour sauver des vies humaines. Vous regarderez les statistiques : il n'y a jamais eu autant de policiers et de gendarmes blessés – ils sont de plus en plus nombreux à l'être. Nous avons désormais affaire à des trafiquants aguerris. Certains viennent d'Afghanistan, ils ont connu des tas d'opérations ; ils sont très dangereux. L'État – c'est-à-dire nous, mais aussi les fonctionnaires, les agents publics qui sont sur place – fait le maximum. Tout le monde a à cœur d'apporter une aide humanitaire et médicale ou de distribuer des vêtements pour aider les gens, et c'est fait, croyez-moi.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci, monsieur le ministre.

*

* *

51. Audition, ouverte à la presse, de M. Benjamin Haddad, ministre délégué chargé de l'Europe (3 juin 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Nous accueillons M. Benjamin Haddad, ministre délégué chargé de l'Europe auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères depuis septembre 2024. Je vous remercie de vous être rendu disponible pour venir échanger avec nous sur la dimension européenne du sujet qui occupe notre commission d'enquête. Au tout début de notre cycle d'auditions, nous avons reçu des représentants du ministère des affaires étrangères, mais il était important de vous entendre aussi en fin de parcours.

Les représentants du Parlement européen et des États membres ont convenu ce lundi d'adopter un règlement, dit règlement retour, visant à accélérer le retour des migrants en situation irrégulière. Le pacte sur la migration et l'asile doit par ailleurs entrer en vigueur le 12 juin prochain. Vous nous direz sûrement comment ce contexte influe sur les questions qui nous préoccupent.

Depuis le Brexit, la frontière entre la France et le Royaume-Uni ne sépare plus seulement nos deux États, mais est devenue une frontière extérieure de l'Europe. Nous souhaiterions vous entendre sur la manière dont cela devrait faire évoluer le cadre existant. Il ressort en effet de nos différentes auditions que les choses n'ont pas beaucoup changées, même si l'on nous assure que cela va venir. Nous avons notamment auditionné un représentant de la DG Home (direction générale de la migration et des affaires intérieures de la Commission européenne). Ce n'est pas lui faire injure que de dire que nous en sommes sortis avec le sentiment que la situation des migrants candidats au passage vers le Royaume-Uni depuis nos côtes ne semble pas être un grand sujet de préoccupation pour la Commission européenne. Il sera donc très intéressant de connaître votre vision de la situation ainsi que l'évolution que vous en attendez.

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

(M. Benjamin Haddad prête serment.)

M. Benjamin Haddad, ministre délégué auprès du ministre de l'Europe et des affaires étrangères, chargé de l'Europe. Je vous remercie de me donner l'occasion d'échanger avec vous, comme l'ont fait auparavant les représentants des services du ministère des affaires étrangères.

Comme vous le savez, le traité du Touquet est piloté et mis en œuvre par le ministère de l'intérieur, en particulier en ce qui concerne sa gestion opérationnelle, qui relève des forces de l'ordre. Je m'efforcerai toutefois de vous donner des éclairages sur le point de vue du Quai d'Orsay. Vous avez évoqué plusieurs sujets, aussi bien l'arsenal européen qui se renforce – ce dont témoigne notamment l'adoption de principe du « règlement retour » – que notre volonté d'européaniser le dialogue migratoire avec le Royaume-Uni. J'y reviendrai. Soyez assurés par ailleurs que je me tiendrai à votre disposition, avec l'ensemble de nos services, pour vous apporter des réponses complémentaires si celles que je vous donne aujourd'hui ne sont pas suffisamment détaillées.

La coopération migratoire entre le Royaume-Uni et les États membres de l'Union européenne, en particulier la France, est plus que jamais indispensable. Les défis que nous connaissons nécessitent une action coordonnée aux niveaux bilatéral et européen. Cela est d'autant

plus vrai du fait de notre position géographique : nous sommes à la fois un pays de destination et de transit, un pays de deuxième entrée au sein de l'espace Schengen et un pays responsable de la gestion d'une frontière extérieure de l'Union européenne. Or le cadre juridique et opérationnel qui structure notre relation avec le Royaume-Uni a fortement changé depuis le Brexit.

Tout d'abord, notre cadre de coopération migratoire a évolué au niveau européen. L'accord de retrait du Royaume-Uni inclut des dispositions en matière de droit au séjour et de mobilité légale entre nos ressortissants. De la même manière, l'accord de commerce et de coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, entré en vigueur en 2021, prévoit des régimes spécifiques, notamment pour les courts séjours de chaque côté de la Manche, ainsi qu'une coopération policière et judiciaire en matière pénale et civile, en particulier pour lutter contre la criminalité. Ce cadre ne comporte toutefois pas de dispositions concernant le retour des étrangers en situation irrégulière.

En mai 2025, lors de leur premier sommet depuis le Brexit, l'Union européenne et le Royaume-Uni ont adopté une base de négociation en vue de nouvelles coopérations, appelée *common understanding*. Certaines de ses dispositions visent à renforcer la coopération entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en matière migratoire en œuvrant au développement d'une politique de retour efficace et respectueuse du droit international et européen, en luttant davantage contre les réseaux de passeurs grâce à l'application du plan d'action de l'alliance mondiale contre le trafic de migrants lancée par la Commission européenne en novembre 2023, en agissant de manière coordonnée sur la dimension extérieure des migrations et en renforçant la coopération à la frontière extérieure de l'Union européenne. Pour autant, ces dispositions post-Brexit ne sont pas suffisantes pour gérer la situation migratoire en Manche et en mer du Nord.

Notre objectif est triple : prévenir les traversées périlleuses, lutter contre les réseaux de passeurs qui abusent de la misère individuelle et renforcer les voies d'accès légales et sûres vers le Royaume-Uni et l'Union européenne.

Comme vous l'avez souligné, il n'existe pas à ce jour de cadre européen permettant d'apporter une réponse globale et satisfaisante aux défis migratoires. Les passeurs le savent très bien et exploitent ces failles. Nous avons ainsi connu des drames sans précédent, notamment en 2024, année où l'on a dénombré soixante-dix-huit morts au cours de traversées maritimes en Manche et en mer du Nord.

Dès lors, la coopération avec le Royaume-Uni repose essentiellement sur les accords bilatéraux que nous avons conclus avec lui. Cette coopération est bien antérieure au Brexit, puisque notre partenaire ne faisait déjà pas partie de l'espace Schengen au moment où il était membre de l'Union européenne.

Le premier accord bilatéral fut le protocole de Sangatte de 1991. Il dispose que nos deux États agissent de manière concertée pour contrôler les frontières des deux côtés du tunnel sous la Manche et autorise les agents de l'État d'arrivée à exercer des contrôles dans l'État de départ.

Conséquence de l'impact des contrôles opérés sur le trafic ferroviaire transmanche, le traité du Touquet de 2003 a élargi la possibilité d'effectuer des contrôles frontaliers dans les ports de la Manche et de la mer du Nord. Il précise aussi la répartition des responsabilités concernant la gestion de la frontière et garantit les droits des migrants au sens de la convention de Genève de 1951 et du règlement Dublin III, en ce qu'il définit l'État responsable de l'examen des demandes d'asile.

En 2018, le traité de Sandhurst a complété le dispositif pour mieux lutter contre les filières de passeurs et le phénomène des *small boats*. Je tiens à souligner que celui-ci s'est

développé en raison même de l'efficacité de nos contrôles ferroviaires et portuaires, qui ont ainsi accentué la dangerosité des traversées en mer. L'attribution d'un soutien financier par le Royaume-Uni en contrepartie des efforts engagés par la France a permis de financer de nombreux projets et de renforcer les moyens humains. On parle souvent de ces fonds Sandhurst qui ont plus que triplé depuis l'origine.

Dans ce cadre, le groupe de travail technique « *upstream* », piloté par le Home Office et le ministère de l'intérieur, a été créé en 2023. Son objectif est de travailler le plus en amont possible avec les pays d'origine et de transit. Il donne lieu à des initiatives dans le domaine judiciaire, en matière de partage d'information et de dissuasion du recours à des réseaux criminels. Ce travail en amont complète ainsi un dispositif opérationnel à nos frontières qui n'a lui-même cessé de s'étendre et de se renforcer au fil du temps. Au fond, cette démarche est assez similaire à celle privilégiée à l'échelle européenne, qui s'est traduite par une baisse assez importante des traversées irrégulières au cours des dernières années – leur nombre a diminué de moitié depuis 2024 et de plus de 40 % en ce début d'année 2026. Cette tendance s'explique par de nombreux facteurs, dont certains sont exogènes et liés au contexte géopolitique, mais aussi par la coopération conduite avec les États de transit et de départ, laquelle a permis de mieux maîtriser les départs vers l'Union européenne.

Les négociations pour le troisième cycle du traité de Sandhurst, couvrant la période 2026-2029, ont abouti le 23 avril 2026. Une feuille de route assortie d'engagements financiers croissants a été signée par le ministre de l'intérieur et son homologue britannique. Notre objectif est clair : poursuivre nos efforts afin de décourager l'immigration irrégulière et les traversées vers le Royaume-Uni, pour sauver des vies et briser le modèle économique des réseaux.

Enfin, l'accord pilote de 2025 relatif à la prévention des traversées périlleuses, dit accord « un pour un », vise à la fois à lutter contre l'immigration irrégulière et à développer des voies sûres et légales d'immigration, dans un souci d'équilibre. Au 1^{er} mai, on comptait 606 réadmissions en France pour 588 admissions légales au Royaume-Uni. Ce dispositif, à l'impact encore limité, a la vertu d'exister et d'ouvrir des voies légales de migration tout en ayant un effet dissuasif. Pour le renforcer, nous avons décidé avec notre partenaire britannique de le prolonger jusqu'au 1^{er} octobre.

Tous ces efforts nous ont permis d'obtenir des résultats. Depuis le début de l'année 2026, le nombre de personnes ayant réussi à rejoindre les côtes anglaises par des *small boats* est en effet en nette baisse. Au 30 avril, on recensait l'arrivée de 6 935 personnes contre 9 885 à la même date l'an dernier, soit une diminution de près de 30 % des départs depuis la France. Ce chiffre est toutefois à prendre avec humilité, puisque le nombre des décès est toujours trop élevé et constitue une préoccupation constante de notre action à la frontière franco-britannique. La baisse du nombre de morts, passé de soixante-dix-huit en 2024 à trente et un en 2025, se poursuit en 2026 : huit morts ont été constatés, contre dix à la même date en 2025, même si ce chiffre doit aussi être pris avec beaucoup de mesure et d'humilité.

Les défis continuent cependant d'évoluer, les passeurs s'adaptant toujours aux dispositifs mis en œuvre. Ainsi, tandis qu'aucun départ depuis la Belgique n'avait été détecté l'an dernier, plus de 1 800 personnes parties de ce pays sont arrivées au Royaume-Uni depuis le début de l'année. Ce nombre élevé et ce phénomène de déport montrent à la fois l'efficacité des mesures déployées à la frontière nationale en France et la nature européenne du défi.

Beaucoup reste à faire : nous devons poursuivre nos efforts dans la durée et développer un cadre de coopération satisfaisant pour la France. Nous avons effectivement besoin d'une réponse européenne globale, à la hauteur : loin d'être une formule convenue,

c'est une nécessité. Les passeurs ne doivent pas dicter les flux migratoires, leurs itinéraires et leurs vecteurs. C'est aux États membres qu'il incombe de construire et de renforcer un cadre commun en la matière. Nous avons besoin de règles européennes claires et équitables, qui organisent des migrations sûres, ordonnées et régulières.

La pression migratoire à notre frontière commune excède en effet la seule relation franco-britannique. Un chiffre le montre de façon éloquent : le nombre de personnes ayant tenté de traverser vers le Royaume-Uni en 2025 – 63 899 – représente plus du tiers du total des entrées irrégulières dans l'Union européenne sur l'année, c'est-à-dire 178 444 personnes. Le phénomène prend ainsi sa source bien en amont de l'arrivée en France.

Le Royaume-Uni a par ailleurs annoncé en novembre 2025 des mesures importantes pour réduire ses facteurs d'attractivité. Ce sujet faisait l'objet d'un dialogue bilatéral constant avec notre voisin, qui devait prendre ses responsabilités à cet égard. Cette décision est un pas dans la bonne direction en vue de mieux ordonner l'immigration et de reprendre le contrôle de la situation face aux passeurs.

Depuis le Brexit, nous soutenons en outre une meilleure prise en compte des enjeux migratoires par l'Union européenne et le Royaume-Uni. Plusieurs annonces récentes vont en ce sens, notamment celle de la présidente de la Commission européenne au Conseil européen de mars 2026. D'ici la prochaine réunion du Conseil à la fin du mois de juin, un plan d'action pour la Manche et la mer du Nord devrait ainsi être adopté. Il faut profiter de cette dynamique, d'autant que l'Union européenne et le Royaume-Uni sont entrés dans une période de relance de leurs relations dans tous les domaines – défense et sécurité, marché carbone, normes phytosanitaires, mobilité des jeunes. Un nouveau sommet entre l'Union européenne et le Royaume-Uni se tiendra d'ailleurs durant l'été pour recréer du contenu positif dans cette relation. Voyez d'ailleurs les débats qui ont cours au Royaume-Uni sur la nature de la relation avec l'Union européenne : dix ans après le Brexit, un discours prônant le retour dans l'Union européenne, tenu notamment par le mouvement *Rejoin EU*, est en train d'émerger.

J'évoquerai trois perspectives prioritaires.

Tout d'abord, il faut renforcer l'engagement européen des agences et des États contre les réseaux de passeurs. Outre la bonne application du pacte européen sur la migration et l'asile et la coopération avec les pays tiers que j'évoquais précédemment, le soutien opérationnel de Frontex et d'Europol est déterminant pour la sécurité de l'espace Schengen. Le Royaume-Uni s'est aussi doté en juillet 2025 d'un régime de sanctions contre la criminalité organisée. L'Union européenne doit faire de même. Nous espérons que ce régime de sanctions advienne vite, pour combattre sans relâche les trafiquants de migrants, les responsables de la traite d'êtres humains et le narcotrafic.

Je tiens aussi à souligner l'adaptation législative opérée par certains de nos voisins et partenaires, comme l'Allemagne, sur la question des *small boats*. Alors que son droit ne lui permettait pas, à la différence de la France, de criminaliser, ou au moins d'empêcher, des achats en masse de *small boats* manifestement réalisés par des réseaux de passeurs à des fins irrégulières, l'Allemagne l'a adapté. Cela nous permet de remonter en amont pour mieux lutter contre les filières. La prise en considération de ces sujets par nos partenaires montre que la coopération permet d'obtenir des résultats.

Il faut aussi européeniser notre coopération en amont avec les pays d'origine et de transit. Davantage de pays européens doivent nous rejoindre dans les actions opérationnelles que nous conduisons avec le Royaume-Uni. Cela s'inscrit d'ailleurs parfaitement dans l'approche globale des migrations adoptée au niveau européen. La coopération avec les pays

d'origine et de transit, dont je soulignais les résultats, est d'ailleurs répliquée sur toutes les routes migratoires menant au territoire européen : Méditerranée occidentale, Méditerranée centrale, Méditerranée orientale, ainsi que la route des Balkans occidentaux, dont on parlait beaucoup il y a une dizaine d'années. La route vers le Royaume-Uni ne doit pas être une exception.

Si l'Union européenne a longtemps été dépassée par des politiques migratoires qui n'étaient plus adaptées aux défis actuels, nous disposons désormais de nouveaux instruments.

Le pacte sur la migration et l'asile, en cours de transposition en France, permettra notamment une première sélection des demandeurs d'asile aux frontières de l'Union européenne et la création d'un système plus équitable pour soutenir les pays de première entrée comme l'Italie et la Grèce, qui avaient été submergés il y a une dizaine d'années lors de la crise migratoire liée à la situation au Moyen-Orient.

L'adoption du « règlement retour » convenue en trilogue permettra par ailleurs de donner plus de marge de manœuvre aux États sur les politiques de retour et d'expulsion des migrants irréguliers en accroissant les motifs et la durée maximale de rétention administrative, en faisant du retour forcé la norme et en renforçant les moyens, notamment de fouille. Tout cela contribue au renforcement de la maîtrise des flux migratoires et des frontières extérieures de l'Union européenne.

Enfin, un cadre global entre l'Union européenne et le Royaume-Uni en matière migratoire est nécessaire ; c'est l'ambition la plus exigeante. Un tel cadre, couvrant tout le spectre des migrations irrégulières, de la prévention à la lutte, permettrait d'assurer une réponse coordonnée face à des passeurs qui, eux, ne connaissent pas les frontières.

Nous sommes dans une période charnière. À côté des accords existants, qu'il s'agisse de l'accord de retrait, du cadre de Windsor, du protocole sur les bases britanniques à Chypre ou de l'accord de commerce et de coopération, nous avons pris des engagements dans le cadre du nouveau partenariat stratégique conclu avec le Royaume-Uni en 2025. Ce *common understanding* couvre les contrôles sanitaires et phytosanitaires, le couplage des marchés carbone dans le cadre de l'ETS (*Emission Trading Scheme*), la mobilité des jeunes, l'électricité, la sécurité au sens large – dont la sûreté et la sécurité maritimes ou la sécurité sanitaire –, le programme Erasmus +, mais aussi le renforcement de la coopération policière et judiciaire ainsi que de la coopération en matière de lutte contre les migrations irrégulières. Il inclut également la mise en œuvre du partenariat de sécurité et de défense, troisième pilier de ce nouveau partenariat stratégique. Le rapprochement entre le Royaume-Uni et l'Union européenne doit se faire de manière équilibrée, notamment en ce qui concerne les enjeux migratoires.

La coopération migratoire avec le Royaume-Uni est un sujet complexe et multiforme. Tout en poursuivant notre action au niveau bilatéral, nous avons besoin d'une coordination à l'échelle européenne. Vous pouvez être assurés de l'engagement de tout le gouvernement pour défendre les intérêts de la France et promouvoir une coopération équilibrée et fructueuse avec notre partenaire britannique et avec les Européens.

M. le président Sébastien Huyghe. Alors que notre cycle d'auditions touche à sa fin, je tiens à souligner combien nos travaux ont été intéressants et instructifs ; nous en ressortons avec un regard différent sur ces questions. C'est du moins le cas en ce qui me concerne.

Le *statu quo* n'est pas acceptable. En tant qu' élu des Hauts-de-France, cette belle région placée en première ligne, je m'interroge : les habitants du littoral du Nord et du

Pas-de-Calais sont-ils condamnés à vivre *ad vitam æternam* avec, à leurs portes, des campements dans lesquels les candidats au passage en Grande-Bretagne vivent dans des conditions déplorables ?

J'ai le sentiment que, tant que le *statu quo* perdurera, rien ne changera. Les anciens ministres de l'intérieur et les personnes ayant participé aux négociations qui ont conduit au renouvellement du traité de Sandhurst que nous avons auditionnés nous ont indiqué que, même si le budget alloué par le Royaume-Uni pour la période 2026-2029 a augmenté de 40 % par rapport à l'ancien accord triennal, une nouvelle hausse de même envergure pourrait tout à fait s'avérer nécessaire à l'avenir. On a l'impression qu'on essaye de remplir le tonneau des Danaïdes ou de vider la mer du Nord à la petite cuillère.

Pour mettre fin à cette situation, ne faut-il pas revenir sur le traité du Touquet et ses conséquences ? Ces accords étaient peut-être pertinents en 2003, mais ce n'est plus nécessairement le cas. Pour rappel, c'est à cette occasion que la frontière franco-britannique a été fixée du côté français, d'abord au niveau du tunnel sous la Manche et des ports, puis, par extension, sur l'ensemble du littoral.

Pour éviter les drames humains que nous avons à déplorer régulièrement et l'insalubrité permanente dans laquelle vivent ceux qui veulent traverser clandestinement vers la Grande-Bretagne, la véritable solution ne consiste-t-elle pas permettre à tous les candidats à la migration de traverser la mer en toute sécurité, en prenant le train ou le ferry ? Il reviendrait alors aux Anglais de choisir qui ils acceptent ou non à l'arrivée. Ce n'est pas forcément à nous de faire ce travail, d'autant que, comme vous l'avez dit, un tiers des personnes qui entrent de manière illégale sur le sol européen le font en vue de rejoindre la Grande-Bretagne.

Cette question se pose avec d'autant plus d'acuité depuis le Brexit, le Royaume-Uni n'étant plus tenu de respecter la convention de Dublin. Or deux personnes migrantes avec qui nous avons pu échanger nous ont confié que l'un des arguments mis en avant par les passeurs pour promouvoir la Grande-Bretagne comme destination est qu'il n'est plus possible d'y être dubliné.

Cet état de fait contribue à l'attractivité du pays, que la Grande-Bretagne s'est effectivement engagée à atténuer en faisant évoluer sa législation et son mode de fonctionnement. Un travail conséquent et de longue haleine sera toutefois nécessaire pour y parvenir. L'absence de titre d'identité et le peu de contrôle dans les entreprises pour savoir si les personnes qui y travaillent sont en situation régulière sont autant d'éléments culturels qui contribuent à la forte attractivité du Royaume-Uni pour les personnes migrantes. Comment l'Union européenne peut-elle peser davantage pour inciter les Britanniques à poursuivre leurs efforts en la matière ?

Cette question est d'autant plus importante que 71 % des migrants qui traversent la Manche ou la mer du Nord seraient régularisés. Ce chiffre extrêmement élevé, qu'on nous a rapporté à l'occasion des auditions, conforte la volonté des personnes désireuses de passer la frontière, puisqu'elles ont de fortes chances, si elles y parviennent, d'obtenir le statut de réfugié.

Pour toutes ces raisons, le maintien du cadre actuel ne nous condamne-t-il pas à ne modifier la situation qu'à la marge ? Le renforcement des moyens alloués pour empêcher les traversées et pour porter secours aux personnes en détresse ne changera fondamentalement ni la situation des habitants du littoral, ni celle des personnes qui veulent absolument passer en Grande-Bretagne, quitte à y perdre la vie.

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Pour m'être rendu dans les Hauts-de-France, que vous connaissez bien, je ne peux que partager votre constat et votre impatience face à cette situation qui empoisonne la vie de beaucoup d'habitants de la région et sur laquelle vous avez raison d'insister. J'en parle avec humilité, conscient de ce que cela représente au quotidien, tout en essayant de répondre le plus efficacement possible à l'exigence de nos concitoyens.

La question que vous formulez à propos du *statu quo* s'est posée à tous les gouvernements successifs. En ayant toujours comme objectif la défense de nos intérêts, nous sommes arrivés à la conclusion suivante, qui est d'ailleurs aussi celle d'un rapport sénatorial de 2025 assez détaillé : le cadre en vigueur a le mérite d'exister et d'éviter un appel d'air encore plus important. Il nous faut en effet non seulement maîtriser les flux migratoires, mais aussi être dissuasifs, dans un cadre de coopération. Si nous décidions du jour au lendemain de nous débarrasser de l'ensemble du cadre juridique, nous pourrions créer un appel d'air plus grand encore, ce qui pourrait avoir des conséquences non seulement au niveau de la frontière bilatérale, mais aussi en amont, avec un accroissement des entrées et des traversées du territoire européen, donc de la France.

Cela dit, vous avez pointé du doigt de nombreux sujets qui ne sont pas encore traités de manière satisfaisante, même si plusieurs avancées concrètes sont constatées.

Concernant les facteurs d'attractivité du Royaume-Uni, qui ont fait l'objet d'un dialogue régulier avec la France, vous avez raison de mentionner la dimension culturelle du sujet, notamment le rapport anglo-saxon aux cartes d'identité. Toutefois, le Royaume-Uni a pris des mesures assez fermes pour restreindre le droit d'asile, limiter la durée du statut de réfugié politique, restreindre le regroupement familial, réduire l'octroi de visas étudiants pour les ressortissants de certains pays considérés comme à risque et limiter le recours à la main-d'œuvre irrégulière dans les entreprises. Ce thème est beaucoup monté politiquement dans le pays, à tel point que c'est un gouvernement travailliste qui a adopté ces mesures. Il faut le souligner, même si notre dialogue avec les Britanniques doit effectivement se poursuivre.

En parallèle, l'ouverture de voies d'immigration légales et de mécanismes de réadmission semble nécessaire pour épargner aux personnes concernées une traversée périlleuse, au coût humain dramatique.

Par ailleurs, nous avons toujours veillé à défendre nos intérêts dans les négociations menées avec le Royaume-Uni et à faire en sorte qu'elles nous permettent de renforcer nos effectifs et nos moyens matériels sur le terrain. La contribution britannique à la gestion de la frontière dans le cadre du traité de Sandhurst a ainsi été réévaluée, passant de 222 millions d'euros pour la période 2018-2023 à 540 millions d'euros en 2023-2026 et à 766 millions d'euros en 2026-2029. Ces discussions sont en outre toujours conduites avec le souci de défendre notre souveraineté. Ce sont ainsi des forces de l'ordre françaises qui opèrent sur le territoire, notamment pour empêcher les traversées irrégulières. M'étant rendu sur ces plages qui font souvent l'objet de violences et de combats très difficiles, je salue d'ailleurs le travail dur et courageux de nos forces de l'ordre.

Comme je l'indiquais, il est désormais nécessaire d'eupéaniser le dispositif. Pour être franc, le sujet a pendant longtemps été vu comme un sujet essentiellement bilatéral entre la France et le Royaume-Uni – cela est peut-être encore un peu vrai, mais moins qu'auparavant.

Or toute mesure bilatérale se traduit par un effet de déport chez nos voisins. Le fait que le nombre de traversées irrégulières depuis la Belgique au Royaume-Uni soit passé de 0 à

1 800 entre 2024 et 2025 le montre. Ce constat n’a rien de satisfaisant ; simplement, il montre la dimension européenne du phénomène.

Surtout, la majorité des pays et des citoyens européens souhaitent, à juste titre, le renforcement de nos instruments de maîtrise des flux migratoires. Plusieurs dispositifs existent déjà, comme le pacte sur la migration et l’asile ou le « règlement retour ». D’autres peuvent être déployés, comme la conditionnalité de l’octroi de visas au niveau européen ou encore la conditionnalité dans le versement de l’aide publique au développement, que je défendrai en tant que ministre chargé de la négociation du prochain cadre financier pluriannuel de l’Union européenne pour la période 2028-2034. Cette logique a déjà été appliquée à des pays tiers dans le cadre du système des accords commerciaux préférentiels, qui conditionne l’octroi de préférences commerciales aux efforts des pays concernés pour maîtriser leur émigration.

Nous devons renforcer nos outils pour répondre aux attentes de nos concitoyens. Encore une fois, le fait qu’un tiers des entrées irrégulières sur le territoire européen soit lié à la volonté d’atteindre le Royaume-Uni devrait interpeller tous nos partenaires et les inciter à adopter une réponse commune.

La présidente de la Commission européenne, Ursula von der Leyen, présentera au prochain Conseil européen un plan visant à traiter cette question selon une approche à 360 degrés. Nous continuons de notre côté ce travail, y compris avec les Britanniques, qui ont intérêt à mobiliser les autres Européens dans une gestion qui ne soit pas seulement bilatérale. L’accord de réadmission aurait par exemple plus d’impact s’il était conclu avec d’autres États.

J’ai conscience que ma réponse ne contient aucune recette miracle uniforme qui permettrait de régler simplement le problème. Nous faisons face à des sujets d’une immense complexité, en partie liée à des facteurs exogènes à l’Union européenne, comme des phénomènes géopolitiques et climatiques. Dire cela, ce n’est pas se condamner à l’inaction. Au contraire, c’est reconnaître la nécessité d’une approche qui mêle la fermeté et la coopération. C’est ce que nous faisons, en cherchant toujours à défendre l’intérêt des Français, en particulier de nos concitoyens des Hauts-de-France qui vivent une situation très difficile au quotidien. Ce sont eux, avant tout, que nous cherchons à défendre avec ces dispositifs.

M. le président Sébastien Huyghe. La situation est particulièrement paradoxale, puisque le travail de nos forces de l’ordre, tout en sauvant des vies, consiste avant tout à empêcher des personnes en situation irrégulière de sortir du territoire, alors même qu’elles n’ont pas le droit d’y être et qu’elles souhaitent elles-mêmes le quitter.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pardon par avance pour la trivialité de ma première question, mais nos travaux, qui nous ont renseignés à la fois sur les conséquences humaines des politiques menées sur le littoral nord et sur leur dimension financière, montrent que, malgré l’argent dépensé et les efforts déployés, les tentatives de passage se poursuivent et continuent de réussir. Vous disiez que la situation et les réponses à y apporter étaient complexes ; nul doute qu’elles le sont. Mais quels sont les éléments des politiques menées et de la coopération avec le Royaume-Uni et l’Union européenne qui fonctionnent ? Pourquoi la France accepte-t-elle cette mission que je qualifierais de gardiennage ?

Vous appeliez par ailleurs à faire preuve de patience quant à ce qui pourrait être fait à l’échelle de l’Union européenne. Pour ma part, j’ai du mal à percevoir quelle forme cette action pourrait prendre. Des ministres et des anciens ministres nous ont expliqué que l’accord « un pour un » avait été conclu pour favoriser l’eupéanisation de la réponse. Il a d’ailleurs été prolongé de trois mois, en espérant que cela suffira à inciter la Commission européenne à

prendre ses responsabilités. N'est-il pas un peu naïf de penser que cet accord, qui a concerné environ 800 personnes, poussera l'Union européenne à s'emparer véritablement de la question ?

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. J'ai pris toutes les précautions oratoires nécessaires pour évoquer les chiffres et l'impact humain, qui reste dramatique, mais on constate tout de même une baisse significative des traversées irrégulières ces dernières années. Cela est d'ailleurs aussi vrai des entrées sur le territoire européen, qui ont une incidence sur la frontière franco-britannique.

Même s'il est vrai que les dispositifs sont incomplets, qu'ils doivent être renforcés et faire l'objet d'une européanisation, plusieurs d'entre eux sont efficaces. Le renforcement des moyens, notamment des fonds Sandhurst alloués aux forces de l'ordre, permet par exemple d'empêcher des passages. Certes, le nombre de traversées n'a pas été réduit à zéro, mais il diminue et le nombre d'interceptions augmente.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le nombre estimé de traversées de la Manche réussies était de zéro en 2017, puisque les *taxi-boats* n'existaient pas – en tout cas, ils n'étaient pas recensés, car le phénomène n'était pas majeur. On en comptait 276 en 2018, 27 978 en 2021, 36 000 en 2024 et 41 472 en 2025. Je ne vois donc pas en quoi ce nombre a baissé, même si, effectivement, les moyens ont augmenté, en particulier les fonds Sandhurst.

En outre, sur la même période, les statistiques de la DGEF (direction générale des étrangers en France) indiquent que le nombre de morts est passé de zéro en 2018, à quatre en 2019, à trente-huit en 2021 et à soixante-dix-huit en 2024. Il y en a certes moins pour le moment en 2026 par rapport la même période en 2025, mais il y a aussi eu vingt à vingt-cinq fenêtres météo favorables de moins sur la période.

Voilà pourquoi je me permets de vous demander ce qui fonctionne dans les politiques qui sont conduites. Les moyens renforcés servent-ils à quelque chose ? Si oui, à quoi ?

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Avant de répondre de manière plus détaillée à votre question, je veux vous donner quelques chiffres à propos de l'année 2026.

En avril 2026, 111 événements ont été recensés, impliquant 4 237 personnes, contre 145 événements impliquant 5 255 personnes en avril 2025, soit une baisse de 23 % du nombre d'événements et de 19 % du nombre de personnes concernées. Parmi ces personnes, 2 777 ont atteint le Royaume-Uni à bord de quarante-trois embarcations, contre 3 243 personnes à bord de cinquante-neuf embarcations en avril 2025, soit une baisse de 14 % du nombre de personnes et une baisse de 29 % du nombre d'embarcations.

Le taux d'interception s'élève à 62 %, alors qu'il était de 54 % en mars 2026. L'action des forces de l'ordre a ainsi contribué à empêcher soixante-neuf tentatives de traversée concernant 1 460 individus en avril 2026.

En revanche, le nombre moyen d'individus par embarcation a augmenté au mois de mars et s'établit désormais à soixante-six, contre cinquante-cinq en 2025, ce qui explique dans une large mesure le déport vers la Belgique.

Depuis le début de l'année 2026, le nombre de traversées réussies a ainsi baissé de 39 % par rapport à l'année précédente et le nombre de migrants arrivés sur les côtes britanniques au départ de la France est passé de 9 885 à 6 935, soit une baisse de 30 %. Le

Royaume-Uni connaît par ailleurs une hausse de 1 850 du nombre de migrants arrivés sur ses côtes au départ de la Belgique. Le taux d'interception s'élève à 60 %.

Vous avez raison de souligner les huit décès survenus en 2026 ; on en déplorait dix sur la même période en 2025. Ce sont huit morts de trop.

Il n'y a pas lieu de faire du triomphalisme, mais les chiffres montrent que nous obtenons des résultats très concrets concernant les interceptions, le nombre de départs et le nombre de décès, d'année en année.

L'action que nous menons est multiforme et passe par la coopération, notamment par le renforcement des fonds Sandhurst, qui ont plus que triplé depuis la première période triennale.

Elle s'appuie aussi sur la coopération avec d'autres États européens. Je songe notamment au renforcement des législations contre les *small boats* chez nos voisins, par exemple en Allemagne, pour lequel la France s'est battue et qui est loin d'être une mesure anecdotique, puisqu'il permet de lutter de manière préventive contre les passeurs.

Nous travaillons aussi au niveau bilatéral avec le Royaume-Uni et au niveau européen pour renforcer les mécanismes de sanctions contre les réseaux de passeurs. Une adaptation culturelle semble d'ailleurs à l'œuvre : alors que les sanctions n'existaient quasiment pas il y a dix ou quinze ans, nous appliquons à présent des régimes de sanctions contre la Russie et les individus qui soutiennent sa guerre d'agression, ou encore des sanctions antiterroristes. Nous commençons aussi à développer un régime contre les passeurs, qui sont des trafiquants d'individus au niveau international et doivent donc faire l'objet de mesures internationales.

Concernant les perspectives d'eupéanisation, le plan que la présidente Ursula von der Leyen s'apprête à présenter à notre demande repose sur un principe de base : la frontière franco-britannique étant une frontière extérieure de l'Union européenne, elle doit faire l'objet de moyens européens. Cela passe notamment par le renforcement des moyens de Frontex, mais aussi par l'intensification du travail de coopération avec les pays de transit et de départ extérieurs à l'Union européenne, comme ceux de la rive sud de la Méditerranée, pour les aider à améliorer la maîtrise de leurs frontières extérieures.

Vous avez parlé de gardiennage. Je dirais que nous sommes dans une relation de voisinage, avec des responsabilités de part et d'autre. Le président Huyghe soulignait d'ailleurs ce paradoxe : nous maîtrisons l'entrée sur le territoire national, depuis les frontières extérieures à l'Union européenne en particulier, mais aussi les sorties. Nous avons la même exigence vis-à-vis de nos voisins extérieurs à l'Union et nous l'exprimons en Européens, comme le montre par exemple le renforcement de la coopération avec la Tunisie, qui a donné des résultats ces dernières années.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Il a beaucoup été question d'immigration irrégulière dans vos propos liminaires, mais le président a rappelé le fort taux d'obtention de l'asile au Royaume-Uni. Les estimations, quoique variables, indiquent en effet toutes qu'au moins 60 % des personnes qui sont passées de la France vers le Royaume-Uni obtiennent l'asile. Pour rappel, les pays de départ les plus représentés sont le Soudan, l'Afghanistan, l'Érythrée et la Somalie. Ces personnes obtiendraient d'ailleurs l'asile dans de nombreux pays européens. Dans le cadre d'une eupéanisation de la question, on pourrait ainsi s'interroger sur une potentielle répartition de ces personnes à l'échelle de l'Union européenne. J'ose en effet espérer que la France ne défendrait pas l'idée que les Soudanais ou les Afghans pourraient être expulsés massivement vers leur pays d'origine alors que, pour ne prendre que cet exemple, 13 millions de Soudanais ont été déplacés de force depuis 2023.

En outre, la volonté d'aller au Royaume-Uni s'explique par plusieurs raisons, notamment la maîtrise de la langue anglaise – laquelle est d'ailleurs aussi un important facteur de développement pour le Royaume-Uni, ce qui lui confère une responsabilité à cet égard.

Dans le cadre de la coopération bilatérale, la question de voies d'immigration légales et sûres pour des personnes qui relèvent quasi systématiquement du droit d'asile en Europe est-elle abordée de manière insistante, ou du moins régulière, avec vos homologues britanniques ?

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Les étrangers en situation irrégulière sur le territoire français qui souhaitent rejoindre la Grande-Bretagne bénéficient de tous les droits auxquels ils peuvent prétendre en France, notamment celui d'y déposer une demande d'asile, y compris depuis un autre pays membre de l'Union européenne. Conformément à notre bloc de constitutionnalité, la demande serait alors traitée sur le territoire français. Ils bénéficient aussi des possibilités de recours administratif et des droits sociaux.

Vous avez raison de mentionner l'attractivité du territoire britannique, qui peut s'expliquer par les taux d'obtention du statut de réfugié, mais aussi, c'est vrai, par des facteurs linguistiques, culturels et familiaux. Plusieurs éléments de réponse peuvent toutefois être donnés.

Tout d'abord, les Britanniques ont pris des mesures restrictives ces dernières années. Certaines, annoncées par la Secrétaire au Home Office, membre du Parti travailliste, sont entrées en vigueur en mars 2026 : un statut de réfugié temporaire réexaminé tous les trente mois contre un permis de séjour de cinq ans auparavant ; une suspension des visas étudiants pour le Cameroun, le Soudan, la Birmanie et l'Afghanistan ainsi que des visas de travail pour l'Afghanistan ; l'allongement de cinq à dix ans du délai d'obtention de la résidence permanente ; un délai supplémentaire pour les étrangers ayant perçu des aides sociales pendant plus de douze mois.

En outre, l'un des objectifs du dialogue que nous conduisons avec les Européens et les Britanniques pour européeniser le dispositif consiste à ouvrir des voies d'immigration légales vers le Royaume-Uni, dans le prolongement de l'accord « un pour un », tout en prévoyant des mécanismes de réadmission et de solidarité entre pays européens. Cela rejoindrait la philosophie à l'œuvre dans le pacte sur la migration et l'asile pour réduire la pression migratoire qui s'exerce sur les pays de première entrée sur le territoire européen : bien que la convention de Dublin fasse peser la responsabilité du traitement de la demande d'asile sur le pays d'entrée, un mécanisme a été conçu pour organiser la solidarité à l'échelle de l'Union européenne et faire face à la pression migratoire. On pourrait imaginer un système similaire pour gérer la frontière avec la Grande-Bretagne.

Les négociations seront longues et complexes, mais force est de constater que le pacte sur la migration et l'asile s'apprête à entrer en vigueur alors même que tout le monde considérait que ce serait quasiment impossible, tant les intérêts et les orientations politiques des différents États divergeaient. L'europeanisation du dispositif serait d'ailleurs dans l'intérêt non seulement de la France et du Royaume-Uni, mais aussi, à terme, des autres États de l'Union européenne, eu égard aux phénomènes de déport auxquels je faisais référence et au fait qu'un tiers des entrées irrégulières sur le territoire européen concerne des personnes souhaitant se rendre au Royaume-Uni.

Nous travaillerons donc bien à la définition de réponses européennes concernant les voies légales d'immigration et les mécanismes de réadmission.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Le pacte sur la migration et l'asile s'apprête à entrer en vigueur, sans même que le Parlement ait pu en discuter. Quelles seront ses conséquences sur la situation du littoral nord ?

En outre, le fait que le ministre des affaires étrangères et le ministre délégué aux affaires européennes ne fassent pas partie du comité de suivi de l'accord « un pour un » nous a interpellés. Si nous vous recevons aujourd'hui, c'est aussi parce que le ministère de l'intérieur semble très présent dans la négociation des accords franco-britanniques, alors même que la coopération et la diplomatie ne relèvent pas en priorité de son champ de compétences. J'ai l'impression qu'une place prépondérante est accordée aux questions de sécurité et de lutte contre l'immigration irrégulière et que, à l'inverse, très peu de place est donnée à la coopération, à l'ouverture de voies légales et sûres ou à l'européanisation, autant d'éléments qui seraient pourtant utiles pour sortir du *statu quo*.

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. En ce qui concerne l'entrée en vigueur du pacte sur la migration et l'asile, certains éléments relèvent de règlements et d'autres de directives européennes, lesquelles nécessitent une transposition dans le droit français. Un vote a déjà eu lieu au Sénat le 20 mai et un autre est prévu à l'Assemblée nationale. Le ministre de l'intérieur va d'ailleurs entamer un dialogue avec les groupes politiques de l'Assemblée sur ce texte important pour la maîtrise de nos flux migratoires.

Le pacte n'aura pas d'impact direct sur le Royaume-Uni, puisque ce dernier ne fait pas partie de l'Union européenne, mais il peut avoir des effets de bord. La première sélection des demandeurs d'asile aux frontières extérieures de l'Union européenne permettra notamment de trier plus rapidement les demandeurs venant de pays pour lesquels les taux d'obtention de l'asile sont très faibles, ce qui devrait réduire les flux migratoires, y compris vers le Royaume-Uni. Le pacte sur la migration et l'asile est à la fois un texte de maîtrise des frontières et de solidarité, avec un équilibre recherché entre la coopération et la solidarité d'une part, et la fermeté et la maîtrise d'autre part.

Pour en venir à votre deuxième question, la situation que vous décrivez s'observe aussi au niveau de l'Union européenne : les questions migratoires sont négociées au Conseil justice et affaires intérieures, où siège le ministre de l'intérieur. Le ministre des affaires étrangères participe quant à lui au Conseil des affaires étrangères pour échanger autour des grands enjeux géopolitiques, comme les sanctions contre la Russie ou la relation transatlantique. Quant au ministre délégué aux affaires européennes, il siège au Conseil des affaires générales, principalement chargé des questions d'état de droit, de négociation du budget européen et des questions de voisinage, notamment sous l'angle de l'élargissement de l'Union européenne.

Pour autant, le ministère des affaires étrangères est associé aux négociations diplomatiques qui ont lieu aussi bien avec notre partenaire britannique qu'avec les pays de transit et de départ, dans le cadre des politiques de coopération, mais aussi parfois des rapports de force qui peuvent s'instaurer.

Dans la mesure où la gestion quotidienne de la frontière – l'action des forces de l'ordre, les visas – relève davantage du ministère de l'intérieur, il est assez naturel que les relations entre les différentes institutions, aussi bien à l'échelle nationale qu'européenne, se caractérisent par un dialogue permanent entre le ministère des affaires étrangères et celui de l'intérieur. Lors du dernier sommet bilatéral entre la France et le Royaume-Uni, où les sujets migratoires ont été abordés – parmi d'autres comme la politique étrangère, la coopération économique, l'intelligence artificielle ou la tapisserie de Bayeux –, j'étais présent, de même que le ministre des affaires étrangères, Jean-Noël Barrot, et le ministre de l'intérieur de

l'époque, Bruno Retailleau. Le Quai d'Orsay est donc bien présent autour de la table, mais il n'est guère étonnant que ce soit plutôt le ministère de l'intérieur qui pilote les sujets migratoires sur le plan opérationnel.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Votre ministère a-t-il participé à la renégociation du traité de Sandhurst ? Quel rôle y joue-t-il ? Après avoir interrogé les représentants de la DGEF à ce sujet, il nous apparaît que les Anglais sont très insistants sur le taux d'interception. Je signale d'ailleurs que ce taux n'est calculé que depuis l'année dernière. Il est donc un peu tôt pour en conclure à la réussite de notre politique migratoire, d'autant que cette comptabilisation s'effectue sous la pression des Britanniques et qu'elle constitue un élément important de la négociation des fonds alloués dans le cadre du traité de Sandhurst.

Puisqu'on nous explique que l'accord « un pour un » peut être utile pour favoriser l'eupéanisation, laquelle relève plus de votre rôle, de celui du Président de la République ou de celui du Premier ministre que de celui du ministre de l'intérieur, je me demande comment vous trouvez votre place dans ces discussions, l'objectif étant à la fois de maintenir une relation diplomatique sur le sujet avec les Britanniques et de promouvoir l'eupéanisation du dispositif.

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Concrètement, la négociation est menée entre les ministres de l'intérieur, mais son cadre se discute au sein de réunions interministérielles où siègent les représentants du Quai d'Orsay. Un dialogue régulier s'établit par ailleurs entre le pôle diplomatique du ministère de l'intérieur, le ministère des affaires étrangères et des experts qui apportent leur éclairage.

Tout cela se fait aussi dans le cadre d'une relation plus globale avec les Britanniques, laquelle englobe, je le disais, une multitude de sujets – sécurité, relance de la relation avec l'Union européenne, marché carbone, mobilité des jeunes, normes sanitaires et phytosanitaires, pêche... Quand je me rends à Londres pour échanger avec mes homologues britanniques, nous passons en revue tous les éléments de la relation bilatérale et de la relation entre le Royaume-Uni et l'Union européenne, y compris les attentes de la France en matière migratoire.

La négociation formelle a certes lieu entre les ministères de l'intérieur, mais les échanges avec le ministère de l'Europe et des affaires étrangères sont fluides. La partie la plus opérationnelle, comme la doctrine d'interception, relève en revanche de la responsabilité quasi exclusive du ministère de l'intérieur, sous l'autorité du Premier ministre et du Président de la République.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Dans un entretien accordé à *La Voix du Nord*, l'ambassadeur Sir Thomas Drew déclarait qu'un travail est « fait avec la France dans les pays d'origine des migrants ». Vous avez évoqué ce sujet, en mentionnant notamment le travail judiciaire. Vous avez aussi mentionné la possibilité de conditionner le versement de l'aide publique au développement. Cette piste m'inquiète, car on a vu comment les fonds d'aide américains aux ONG ont été rabotés – c'est un euphémisme – et combien le fait de conditionner l'aide publique au développement peut aggraver la situation de certains pays et pousser des personnes au départ, ce qui montre d'ailleurs le caractère contradictoire d'un tel raisonnement. Pouvez-vous nous préciser le mécanisme auquel vous pensez ?

À quels autres types d'action l'ambassadeur du Royaume-Uni fait-il référence lorsqu'il parle du travail qui est « fait avec la France dans les pays d'origine des migrants » ?

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. L'un des objectifs de la coopération menée avec les pays tiers est de travailler sur les causes profondes des migrations, c'est-à-dire sur les facteurs économiques, sociaux, humanitaires, géopolitiques et climatiques. L'idée est de le faire de manière partenariale, dans une logique de codéveloppement avec les pays d'origine.

Il s'agit aussi de travailler avec les pays de transit, comme la Tunisie que je mentionnais précédemment, pour les aider à renforcer la maîtrise de leurs frontières extérieures. Il peut s'agir d'éléments très concrets comme la formation de garde-frontières, domaine dans lequel nous avons une expertise au niveau européen avec l'agence Frontex, mais aussi au niveau national.

Vous avez raison de rappeler la situation de USAID (Agence des États-Unis pour le développement international), mais nous n'avons pas cédé à cette vision idéologique et politisée de l'aide publique au développement, qui, au-delà de sa dimension humanitaire, sert les intérêts de notre pays. Pour prendre un exemple très concret tiré de l'actualité, la résurgence du virus Ebola dans certains pays comme la République démocratique du Congo s'explique en partie par le manque de travailleurs humanitaires, qui n'a pas permis de déclencher les mécanismes d'alerte rapide de manière suffisamment anticipée pour traiter les cas. Cette situation, en plus d'avoir des conséquences humanitaires, a accru les risques de transmission du virus. L'aide publique au développement est donc aussi un instrument important de politique étrangère pour défendre nos intérêts.

En revanche, nous devons être capables, y compris au niveau européen, d'aligner tous les instruments de notre politique extérieure pour atteindre nos objectifs : l'aide publique au développement ne peut pas être un fonds totalement décorrélé de la défense de nos intérêts. Cela passe à la fois par le renforcement de la capacité des pays de transit à maîtriser leurs frontières et, le cas échéant, par l'utilisation de l'aide publique au développement comme un levier de pression envers des États moins coopératifs. À cet égard, il faut distinguer l'aide versée directement à une population ou à des porteurs de projet – entreprises, associations –, de l'aide macrofinancière destinée à un État. L'aide publique au développement est un instrument de politique étrangère. L'un des objectifs de la stratégie européenne *Global Gateway* est d'ailleurs de mieux aligner nos instruments de politique extérieure pour que l'aide extérieure de l'Union européenne ait le plus d'impact possible.

Nous plaçons de même pour la prise en compte de la préférence européenne dans les projets financés par l'Union européenne. Le fait que certains projets d'infrastructures soutenus par la Banque européenne pour la reconstruction et le développement dans des pays du voisinage européen ou dans des pays candidats à l'Union européenne bénéficient à des entreprises chinoises peut conduire à s'interroger sur les critères d'attribution.

L'alignement des aides avec les objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne sera l'un des enjeux de la négociation du prochain cadre financier pluriannuel.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'ai regardé récemment le documentaire d'une universitaire qui comparait les points de vue français et anglais sur les questions migratoires. Certains responsables politiques, actuels ou anciens, avaient des mots extrêmement durs vis-à-vis de la France ; ils affirmaient que nous faisons exprès de mal faire le boulot, que les Belges faisaient beaucoup mieux... J'ai le sentiment que les Britanniques recherchent des partenariats et une coopération avec les États membres ou avec l'Union européenne lorsqu'il s'agit de sécurité et de lutte contre l'immigration irrégulière, mais qu'ils voudraient en revanche sortir du cadre pour le reste, par exemple pour l'asile. Percevez-vous cela dans le cadre de vos relations diplomatiques avec eux ?

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Le sujet fait en effet l'objet d'une couverture médiatique considérable au Royaume-Uni, où il est très présent dans le débat politique. Chacun voit d'ailleurs comment il a été instrumentalisé par Nigel Farage et l'extrême droite.

Toutefois, permettez-moi de souligner une ironie que je retrouve dans de nombreux dossiers européens. Dans le débat français, on nous dit souvent que la France est naïve, qu'elle se fait avoir, qu'elle est victime du génie diplomatique des Britanniques. Or on entend exactement le même genre de discours de l'autre côté de la Manche : le gouvernement s'est fait avoir par les Français, ces derniers ont obtenu encore plus de fonds Sandhurst...

Cela montre peut-être que la relation avec le Royaume-Uni est plus équilibrée qu'on ne le croit et que chacun défend ses intérêts tout en comprenant la nécessité de coopérer de bonne foi avec l'autre. Nous sommes exigeants, aussi bien en ce qui concerne les facteurs d'attractivité que s'agissant des ressources allouées à nos forces de l'ordre : nous faisons entendre nos intérêts tout en cherchant à trouver des accords et des compromis. Seulement, nous avons tendance à nous autotageller et à considérer que nous nous faisons toujours avoir par les autres. Or, même s'il faut analyser la situation avec humilité eu égard à ses conséquences humaines très lourdes, le fait est qu'on nous dit souvent, en Europe, que les Français sont très forts pour défendre leurs intérêts.

Les populations françaises et britanniques sont très exigeantes vis-à-vis de leurs gouvernements respectifs sur ces questions migratoires, qui sont devenues symptomatiques d'un sentiment d'impuissance face aux grandes transformations induites par la mondialisation. Nous nous devons donc de trouver des réponses, avec fermeté et humanité. C'est ce que nous nous employons à faire dans notre relation avec les Britanniques.

M. Marc de Fleurian (RN). Je tiens d'abord à reprendre l'hommage que vous avez rendu à la population du Calais, dont j'ai l'honneur d'être le député et dont la patience et la résilience forcent l'admiration depuis le début de cette crise migratoire qui dure maintenant depuis une génération. Ces habitants traduisent en effet leur volonté de mettre fin à cette crise migratoire par la seule voie des urnes, comme le montre l'évolution des résultats des élections nationales ces dernières décennies.

Je me joins également à l'hommage que vous avez rendu aux policiers, aux gendarmes, aux pompiers, aux sauveteurs et aux agents territoriaux engagés dans la gestion de cette crise migratoire.

Vous avez rappelé la situation politique et électorale au Royaume-Uni. Toutefois, la perspective ouverte par le mouvement *Rejoin EU* que vous avez évoqué n'est-elle pas entravée par les récents progrès électoraux du parti *Reform UK* emmené par Nigel Farage ? Cette question pose aussi celle d'une potentielle restriction de l'octroi de l'asile au Royaume-Uni, la lutte contre le dévoiement du droit d'asile étant un combat de *Reform UK*.

Je m'interroge également sur la possibilité de rejoindre la Grande-Bretagne depuis le littoral français via l'Irlande : un voyageur partant de France peut prendre un ferry pour l'Irlande, puis rejoindre l'Irlande du Nord en vertu du principe de libre circulation des personnes et des biens, avant de gagner la Grande-Bretagne par la mer d'Irlande en vertu de ce même principe. Il serait ainsi soumis à une succession de cadres juridiques distincts, passant de l'espace Schengen en France à l'Union européenne hors espace Schengen en Irlande, puis sortant de l'Union européenne pour gagner l'Irlande du Nord, avant d'effectuer un transit intrabritannique.

M. Benjamin Haddad, ministre délégué. Je veux revenir sur l'hommage que vous avez rendu aux forces de l'ordre et souligner, comme l'a fait le président Huyghe, qu'elles font œuvre d'humanité en sauvant des vies par leur action. Les échanges que j'ai pu avoir avec certains agents sur les plages de Calais confirment qu'ils en sont très conscients. Ils exercent une mission très difficile, dans le cadre de laquelle ils défendent les intérêts de nos concitoyens tout en sauvant des vies humaines.

Pour répondre d'abord à votre question politique, je rappelle que les sondages au Royaume-Uni montrent qu'une nette majorité de Britanniques regrette le Brexit, notamment en raison de son coût économique et de l'isolement diplomatique qui en a découlé. Le gouvernement travailliste, qui dispose d'une large majorité, affiche par ailleurs sa volonté de renouer avec la coopération dans tous les domaines, qu'il s'agisse des normes sanitaires, du marché carbone ou de la mobilité des jeunes – ce qui aurait un effet aussi très bénéfique pour les jeunes Européens, qui pourraient de nouveau suivre des programmes Erasmus + au Royaume-Uni. Plus largement, il souhaite aussi se réaligner sur l'Union européenne en matière de politique étrangère et de sécurité. En témoignent le lancement de la coalition des volontaires en soutien à l'Ukraine par le Président de la République et le Premier ministre Keir Starmer, dans une logique véritablement partenariale, ou encore la volonté du Royaume-Uni de participer à des projets de financement de l'Europe de la défense soutenus par la Commission européenne. Un débat plus profond sur l'ambition à donner à la relation avec l'Union européenne émerge aussi, la réintégration de l'union douanière, voire de l'Union européenne, étant même envisagée.

Notre position sur le sujet, déjà exprimée par le ministre Barrot, est que nous sommes très ouverts sur le sujet et que nous nous réjouissons d'un retour du Royaume-Uni. Au fond, notre ligne consiste à assurer le respect de l'intégrité des règles du marché intérieur, donc l'impossibilité de faire du *cherry picking* en choisissant de n'appliquer que certaines règles et pas les autres. Pour participer à un fonds de soutien à l'industrie de défense, il faut par exemple y contribuer financièrement. La France contribue chaque année au budget de l'Union européenne et perçoit en retour des aides pour ses agriculteurs, ses chercheurs, ses politiques de cohésion et son industrie de défense, par exemple à travers les fonds Edip (programme européen pour l'industrie de la défense) ou Safe. Il est donc naturel de demander aux États extérieurs qui souhaiteraient y participer de contribuer à la hauteur de ce qu'ils pourraient percevoir. Ces points font l'objet de négociations souvent dures, pas tant d'ailleurs entre la France et le Royaume-Uni qu'entre ce dernier et la Commission européenne.

Nous souhaitons que tout le monde soit logé à la même enseigne et qu'aucun membre ne puisse choisir entre les quatre libertés du marché intérieur – biens, capitaux, services et personnes –, sans quoi la situation serait déloyale. En revanche, si un État veut réintégrer le marché intérieur ou l'Union européenne en se conformant aux mêmes règles que ses membres, cela nous renforcerait collectivement et nous en serions ravis.

L'émergence de *Reform UK* a ceci de paradoxal que le phénomène des *small boats* est aussi l'une des conséquences du Brexit et de l'absence d'un cadre de coopération avec l'Union européenne, à tel point que les Britanniques appellent souvent ces embarcations des *Brexit boats*. Cela montre qu'en Grande-Bretagne, comme dans l'Union européenne, l'attente des populations en matière de maîtrise des flux migratoires et des frontières extérieures est très forte.

En ce qui concerne l'Irlande, je pourrai vous donner de plus amples informations ultérieurement, mais d'un point de vue logistique, la traversée n'est pas du tout comparable à celles auxquelles nous nous intéressons habituellement. Si les traversées irrégulières sont entreprises depuis la France – voire la Belgique, même si la route est alors plus longue,

puisqu'elle ne se limite pas aux seules eaux territoriales et oblige à traverser une partie de la zone économique exclusive entre la Belgique et le Royaume-Uni —, c'est parce que la distance est faible. Contourner par l'Irlande de façon irrégulière est bien plus difficile. Pour ce qui est des traversées régulières en avion ou par bateau, des mesures de maîtrise des départs existent et permettent de maîtriser cette frontière extérieure.

Vous avez néanmoins raison d'aborder cette question, car la possibilité de franchir la frontière entre l'Irlande et l'Irlande du Nord a fait l'objet d'une négociation très dure, au-delà de la seule circulation des personnes, dans le cadre du Brexit. Il s'agissait en effet de laisser la frontière ouverte en vertu de l'accord du Vendredi saint. Il me semble que cela ne concernait toutefois pas tant la circulation irrégulière des personnes.

M. le président Sébastien Huyghe. Merci pour vos réponses.

*

* *

52. Audition, ouverte à la presse, de M. Laurent Nuñez, ministre de l'intérieur (15 juin 2026)

M. le président Sébastien Huyghe. Merci d'être parmi nous, monsieur le ministre, pour la dernière audition de cette commission d'enquête. Je sais que c'était un peu compliqué de votre côté compte tenu de l'actualité relevant de votre ministère, qui est par ailleurs concerné au premier chef par la gestion de la frontière franco-britannique, sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord.

Nous avons déjà entendu de nombreux responsables de vos services, qu'il s'agisse de la DGEF (direction générale des étrangers en France), de la police et de la gendarmerie nationales, de la police aux frontières ou encore de la sécurité civile, ainsi que des préfets des territoires concernés. Nous avons également reçu certains de vos prédécesseurs, l'ancien Premier ministre Bernard Cazeneuve, votre collègue au gouvernement Gérald Darmanin et votre prédécesseur immédiat, Bruno Retailleau.

Votre parole est attendue, quelques semaines seulement après la reconduction du traité de Sandhurst avec le Royaume-Uni, pour une période triennale, et alors que le pacte européen sur la migration et l'asile vient d'entrer en vigueur. L'attention portée à la question migratoire au niveau européen ira-t-elle jusqu'à permettre de prendre en compte la situation à la frontière franco-britannique ? Qu'en est-il, en particulier, des demandes de renforts adressées à Frontex ? Nous avons beaucoup d'éléments à passer en revue.

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

(M. Laurent Nuñez prête serment.)

M. Laurent Nuñez, ministre de l'intérieur. Cette commission d'enquête a le mérite de nous pousser à nous pencher sur vingt-cinq années, et même davantage, de politiques publiques à la frontière franco-britannique. Les accords du Touquet, conclus en 2003, s'inscrivent en effet dans un cycle d'accords entre la France et le Royaume-Uni dont la logique générale est demeurée remarquablement stable, ce qu'il faut souligner et saluer. Je commencerai par en rappeler les grandes étapes.

Le traité de Cantorbéry, en 1986, et le protocole de Sangatte, en 1991, ont réglé les modalités d'exploitation de la liaison fixe transmanche avant sa concession à Eurotunnel et de la création de bureaux à contrôles juxtaposés, notamment à Coquelles et à Folkestone. Un protocole a ensuite étendu leur présence aux gares internationales, dont la gare du Nord. Le principe, vous le savez, est que les contrôles frontaliers sont effectués dans la gare de départ, à l'inverse de ce qui est prévu pour les aéroports, dans l'objectif, pertinent, d'éviter d'avoir à appréhender des personnes sans titre qui auraient déjà franchi la frontière, ce qui nécessiterait la création de zones d'attente et des mécanismes de refoulement complexes.

En 2003, les accords du Touquet ont étendu au vecteur maritime le mécanisme concernant le ferroviaire : le contrôle des personnes et des marchandises a lieu sur le territoire de l'État de départ, avant l'embarquement. Il ne s'agit donc pas d'accords migratoires, mais de gestion des contrôles de flux de personnes et de marchandises. L'organisation ainsi prévue est encore plus importante depuis le Brexit afin d'assurer la fluidité de la circulation transmanche, et elle est équilibrée, le trafic étant à peu près équivalent dans les deux sens.

Le traité de Sandhurst a complété en 2018 les accords précédents en intégrant un volet de lutte contre l'immigration clandestine, à la suite du repérage, en 2016, de premières embarcations de fortune. Ce traité vise à organiser une meilleure coopération entre les deux États en matière de lutte contre les filières de criminalité organisée, de fraude et de circulation irrégulière des biens et des personnes. Il a également la particularité d'être assorti d'un financement britannique – que je pourrai détailler par la suite – destiné à tenir compte du fait que c'est notre pays qui garde cette frontière extérieure.

Le dispositif humanitaire est, en revanche, entièrement financé par la France. Il comprend la prise en charge des migrants qui attendent de traverser ou n'ont pas réussi à le faire. Environ 20 millions d'euros sont dédiés chaque année aux opérations de mise à l'abri quotidiennes, au plan Grand Froid, aux dispositifs d'accès à l'eau, à l'hygiène et à l'alimentation, au nettoyage des sites, à la sécurisation des opérateurs intervenant sur place, à la prise en charge des naufragés, notamment par les Sdis (services départementaux d'incendie et de secours), au transport vers les centres d'accueil et d'examen des situations administratives, les CAES, et aux dispositifs de maraude et d'accompagnement social.

La présence de migrants candidats à la traversée clandestine de la Manche ou de la mer du Nord ne tient pas à l'existence d'une coopération franco-britannique pour la gestion de la frontière commune, principalement dans les points de contrôle frontaliers, mais à l'attrait qu'exerce le Royaume-Uni, notamment en raison des facilités de travail pour les étrangers, même sans titre de séjour, et à la faiblesse des politiques britanniques en matière de retour. Il y a donc un travail à conduire avec le Royaume-Uni, qui a commencé à s'y employer, pour limiter son attractivité en matière d'immigration irrégulière.

Depuis l'été 2025, la France et le Royaume-Uni se sont par ailleurs engagés dans un accord pilote migratoire « un pour un », qui vise à combler partiellement la disparition, à la suite du Brexit, d'un cadre de mobilité entre les deux pays. Cet accord prévoit une sorte d'équilibre entre deux procédures, l'admission légale au Royaume-Uni, organisée par les Britanniques au profit de personnes situées sur le territoire français, et la réadmission de certains migrants ayant effectué la traversée, sur proposition du Royaume-Uni à la France en vue d'une prise en charge selon les procédures de droit commun applicables dans notre pays. Au 11 juin 2026, 951 personnes avaient ainsi été réadmises en France et un volume comparable – 935 personnes – avait fait l'objet d'une admission légale au Royaume-Uni. Néanmoins, l'objectif de cet accord n'est pas quantitatif. Il vise plutôt à produire un effet dissuasif en instaurant un aléa : réussir la traversée n'équivaut pas à avoir la certitude de pouvoir s'installer sur le territoire britannique. Il s'agit aussi de montrer à nos partenaires et aux institutions de l'Union européenne (UE) que le rétablissement d'un cadre de mobilité entre le Royaume-Uni et l'UE est possible et qu'on peut impliquer des partenaires dans la gestion de cette frontière extérieure, ce qui est un but ardemment visé par la France.

Ce dispositif est complété par des accords de coopération *upstream* (en amont), qui tendent à déployer des actions diplomatiques dans les pays d'origine pour obtenir de leur part ou de la part des pays de transit, entre la Corne de l'Afrique et l'Europe, la réadmission de certains de leurs ressortissants et limiter le flux migratoire en amont. Ces actions ont permis de tarir les filières albanaises et vietnamiennes, qui comptaient parmi les plus représentées dans les traversées en 2022 et en 2023.

Le dispositif expérimental de l'accord pilote, qui était valide jusqu'au 11 juin, a été prolongé jusqu'au 1^{er} octobre pour tenir compte de son démarrage tardif. Dans le cadre de son suivi, un comité conjoint se réunit à peu près une fois par mois, en deux séquences. L'une est franco-britannique, tandis que l'autre est ouverte à la Commission européenne, à des États de l'Union, dont la Belgique, les Pays-Bas, le Danemark, l'Espagne et l'Italie, ainsi qu'au

Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), dans l'objectif d'informer ces acteurs, de les sensibiliser à la question et d'essayer de les associer à la préparation d'un accord migratoire entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, qui est, je l'ai dit, le but recherché par la France.

En ce qui concerne le bilan, 41 000 traversées maritimes ont été recensées en 2025, ce qui est le deuxième chiffre le plus élevé depuis que ce phénomène a commencé à être observé, il y a dix ans, et représente une augmentation de 13 % par rapport à 2024. Ce chiffre est à mettre en regard d'un certain nombre de facteurs, comme la météo, qui a été beaucoup plus favorable aux traversées en 2025. Le nombre de jours de météo favorable s'est ainsi élevé à 182, contre 177 en 2024 et 133 en 2023 – la hausse est de 37 % par rapport à cette année-là. Par ailleurs, si le nombre de bateaux ayant réussi à traverser a diminué, celui des personnes à bord a augmenté. Les violences à l'encontre des forces de sécurité intérieure (FSI), qui assurent la protection de la frontière extérieure, sont également en hausse. Le week-end dernier a encore été marqué par des incidents.

Le taux d'interception se montait à 56 % en 2025. Plus de 20 000 personnes ont été empêchées de traverser, soit parce que les forces de l'ordre sont intervenues en amont, soit parce que les passagers ont été récupérés par le dispositif de secours en mer dans les eaux françaises. Plus de 6 000 personnes ont été sauvées au cours d'une traversée en 2025, comme l'année précédente. Grâce au travail de renseignement qui est mené et à la coopération judiciaire, 157 bateaux ont été découverts en 2025, 450 trafiquants ont été interpellés et dix-neuf filières ont été démantelées.

Sur le plan qualitatif, l'année 2025 a été marquée par le recours à une tactique nouvelle, qui est celle des *taxi-boats*. Elle repose sur le départ de *small boats* dont les équipages sont réduits pour déjouer la surveillance des FSI et qui font du cabotage afin de récupérer un grand nombre de migrants sur d'autres plages, plus faciles à surveiller par les trafiquants. Une modification de la doctrine d'intervention en mer est intervenue début 2026, en lien avec le secrétariat général de la mer et les autorités judiciaires, afin de rendre notre dispositif plus efficace. De fait, de nombreux départs ont désormais lieu depuis la Belgique.

Le travail des forces de sécurité intérieure continue de porter ses fruits, puisqu'un peu moins de 9 000 migrants ont réussi à traverser depuis le début de l'année, contre 15 000 à la même période en 2025, ce qui correspond à une diminution de 40 %. N'oublions pas le travail quotidien des forces de l'ordre et des acteurs du sauvetage en mer, qui sont présents sur les plages et en mer toutes les nuits où celle-ci est passante, c'est-à-dire à peu près la moitié du temps.

Les traversées par le vecteur routier et ferroviaire sont en très forte diminution depuis 2022, alors qu'il s'agissait de la principale voie de passage vers le Royaume-Uni jusqu'au début du phénomène des *small boats*. En 2025, 3 217 personnes ont été interceptées sur ce vecteur par les autorités françaises, contre 7 019 en 2022, ce qui représente une diminution de 54 %, preuve de l'efficacité des accords du Touquet.

S'agissant des perspectives, le gouvernement français plaide pour l'eupéanisation de la lutte contre l'immigration clandestine dans la zone de la Manche et de la mer du Nord. Les plus de 60 000 personnes qui ont essayé de traverser la Manche en 2025 représentaient un tiers du total des migrants entrés dans l'Union européenne cette année-là, qui était de 170 000. Le nombre d'entrées irrégulières en Europe a alors baissé de 26 % – il était de 230 000 en 2024 –, mais celui des traversées vers le Royaume-Uni a augmenté. La France ne peut pas assumer seule le contrôle d'une frontière extérieure de l'Union européenne dont les franchissements irréguliers s'expliquent en premier lieu par la défaillance des contrôles des

pays de première entrée et ensuite par les mouvements secondaires au sein de l'espace Schengen.

La Commission européenne, qui s'est longtemps tenue à l'écart de cette question, a elle-même reconnu qu'elle était d'intérêt européen, dans la déclaration adoptée à l'occasion du sommet UE-Royaume-Uni du 19 mai 2025, dans la définition de la stratégie européenne de la gestion de l'asile et de la migration du 29 janvier 2026, et dans la lettre adressée le 17 décembre 2025 par la présidente von der Leyen au Conseil européen. L'UE reconnaît désormais clairement qu'il s'agit d'un sujet qui la concerne. Cette évolution se traduit aussi par une mobilisation plus importante des agences européennes, en premier lieu Frontex. Le nombre d'agents déployés a beaucoup augmenté depuis 2025, à ma demande, mais il en faudrait encore plus – j'aurai l'occasion de revenir sur ce point. Par ailleurs, l'entrée en application du pacte sur la migration et l'asile et la très prochaine adoption du règlement « retour » sont des compléments nécessaires pour mieux protéger les frontières extérieures et limiter les mouvements secondaires.

Une dénonciation des accords du Touquet et des autres traités enverrait évidemment un très mauvais signal à toutes les filières, qui ne manqueraient pas d'y voir un manque de coordination entre Français et Britanniques, ce qui conduirait à la reconstitution de campements encore plus nombreux sur les littoraux servant de zones d'attente pour les migrants non admissibles au Royaume-Uni.

Je rappelle aussi que l'action publique sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord demeure soumise aux obligations découlant de nos engagements non seulement internationaux et européens mais aussi moraux et qu'elle doit répondre à trois objectifs extrêmement importants : préserver les vies humaines, surveiller la frontière extérieure de l'Union européenne et lutter, en vue de les démanteler, contre les filières criminelles de traite des êtres humains, qui conduisent des personnes, après leur prise en main, à se trouver sur notre littoral dans le but de réaliser une traversée.

M. le président Sébastien Huyghe. Je tiens à rendre un hommage appuyé à l'ensemble des forces de l'ordre placées sous votre tutelle : elles font un travail difficile sur nos côtes. Vous savez que je suis élu de la belle région des Hauts-de-France, située en première ligne. Je rends aussi hommage à l'ensemble des forces qui portent secours aux personnes en difficulté lorsqu'elles tentent une traversée – ces acteurs ont permis de sauver de nombreuses vies humaines – et à tous ceux qui participent à la mise à l'abri des personnes en détresse, notamment les candidats au passage qui se trouvent sur nos côtes et ont besoin d'aide et d'assistance, ainsi qu'aux associations, qui font un travail humanitaire important.

La frontière, vous l'avez dit, a changé de nature. Ce n'est plus simplement une frontière entre la France et la Grande-Bretagne mais une frontière extérieure de l'Europe. Force est de constater que toutes les conséquences n'en ont pas été tirées depuis le Brexit. Nous avons auditionné un représentant de la DG Home (direction générale de la migration et des affaires intérieures de la Commission européenne). Notre sentiment – ce n'est pas faire injure que de le dire – est que s'impliquer dans la gestion de cette frontière extérieure de l'Europe n'est pas nécessairement une priorité, c'est le moins qu'on puisse dire, pour la Commission. Vous avez dit qu'impliquer l'Union européenne était pour vous une priorité. Je m'en réjouis, mais il me semble qu'il reste beaucoup de travail à faire sur ce plan.

L'accord de Sandhurst prévoit un financement de 766 millions d'euros sur trois ans. Quels résultats précis le gouvernement s'est-il engagé à atteindre en échange ? Une partie du financement britannique est conditionnée à l'efficacité des mesures prises par la France. Quels

critères ont été retenus pour l'évaluation annuelle conjointe qui, si j'ai bien compris, doit avoir lieu ? Par ailleurs, qui s'en chargera et quelle sera la méthodologie suivie ?

Vous avez dit qu'une remise en cause des accords n'était pas à l'ordre du jour. Il existe un consensus au sein de cette commission, me semble-t-il, autour de l'idée que la situation actuelle n'est pas satisfaisante et qu'elle ne pourra pas persister encore pendant des années. Il suffit de se rendre sur le littoral de la Manche et de la mer du Nord pour voir les conditions dans lesquelles vivent les candidats au passage au Royaume-Uni. Par ailleurs, bien que ces personnes soient en situation irrégulière chez nous, la France les empêche de partir de son territoire et de quitter l'Union européenne, ce qui constitue un vrai paradoxe, d'autant qu'un tiers des personnes qui entrent de manière irrégulière dans l'UE le font pour essayer de passer au Royaume-Uni. J'ai quelques difficultés à comprendre pourquoi nous faisons perdurer cette situation.

Les financements prévus dans le cadre du traité de Sandhurst doivent augmenter de 40 % par rapport à la précédente période triennale. Si la situation se poursuit, nous pourrions nous retrouver à réclamer encore 40 % d'augmentation dans trois ans, ce qui porterait le total au-delà de 1 milliard d'euros. Or je ne suis pas sûr que les Britanniques accepteraient d'augmenter les financements de 40 % tous les trois ans parce que leur pays est attractif.

Le Royaume-Uni a une responsabilité importante dans la situation actuelle. Nous avons en effet appris que 71 % des personnes qui réussissent à traverser la Manche ou la mer du Nord bénéficient alors du statut de réfugié, ce qui est énorme. Comme les candidats au passage ont une grande chance d'être accueillis définitivement sur le sol britannique, je comprends qu'ils prennent tous les risques. Par ailleurs, bien que des efforts soient faits, le Royaume-Uni reste très attractif en raison de son droit du travail. Je ne vois donc pas comment la situation sur nos côtes pourrait changer de nature. Les habitants de la Côte d'Opale, du Calais et même de l'ensemble de la côte, puisque le problème s'étend de plus en plus jusqu'à la Belgique et à la Normandie, sont-ils condamnés à vivre cette situation *ad vitam aeternam* ? Les candidats au passage en Grande-Bretagne sont-ils condamnés, de leur côté, à risquer de perdre leur vie en essayant de passer par la mer du Nord ou la Manche ? Nos forces de l'ordre sont-elles de même condamnées, même s'il existe des roulements, à faire ce travail *ad vitam aeternam* ? Ne seraient-elles pas plus utiles ailleurs dans le pays, notamment compte tenu de l'actualité ?

N'est-il pas temps, par conséquent, de réfléchir à la manière dont nous pourrions revenir sur les accords du Touquet ou, en tout cas, les transformer pour qu'ils fonctionnent autrement qu'en faisant de la France la gardienne de la frontière avec le Royaume-Uni, d'une manière qui n'est d'ailleurs pas satisfaisante ? Les accords du Touquet pouvaient s'expliquer au moment de leur signature par la situation qui prévalait, mais nos auditions ont montré qu'elle a fondamentalement changé depuis 2018. Les accords sont pourtant restés les mêmes.

M. Laurent Nuñez. Merci pour ces questions, qui portent sur la nécessité ou non de maintenir les accords du Touquet, sur le renouvellement du traité de Sandhurst et sur la manière dont l'Union européenne pourrait prendre le relais d'une relation pour l'instant bilatérale – entre le Royaume-Uni et la France –, ce qui pose en effet un problème. Pourquoi devons-nous affronter seuls la gestion de cette frontière ?

Comme vous l'avez souligné, 766 millions d'euros sont prévus pour la période 2026-2029 dans le cadre du traité de Sandhurst. C'est à peu près l'équivalent de ce que les Britanniques ont mis au pot depuis 2018, d'abord annuellement puis dans le cadre de la première période triennale, de 2023 à 2026. S'agissant de la seconde période triennale, le montant passe de 540 à 766 millions d'euros, ce qui représente, je vous remercie de l'avoir

souligné, une augmentation significative, de 42 %. Les Britanniques apportent ainsi un soutien financier à la mise à disposition, par l'État français, de moyens pour protéger la frontière.

Cette contribution est répartie entre les ressources humaines, les investissements, les moyens de surveillance nautiques et aériens et, pour la première fois, le secours en mer. Malheureusement, nous n'avons pas obtenu de financement pour les Sdis, ce qui était, monsieur le président, une demande extrêmement forte des élus de votre région. De même, nous n'avons pas obtenu la création d'un fonds de dotation pour dédommager des collectivités locales où certains dégâts seraient commis. Pour le reste, en revanche, nous avons globalement eu satisfaction. Des financements très importants iront à la gendarmerie nationale et à la police nationale, à titre principal – 46 % du total pour la gendarmerie et 40 % pour la police –, mais aussi aux préfetures et au secrétariat général à la mer, à hauteur de 4 %. Il s'agira très majoritairement, à 70 %, de dépenses en matière de ressources humaines, c'est-à-dire le financement de réservistes et d'agents contractuels, mais aussi, à 18 %, de dépenses d'équipement – véhicules, moyens aériens, matériel individuel – pour aider à assurer la protection de la frontière.

Des investissements sont aussi prévus dans les infrastructures. Dans le budget triennal actuel, la dotation de la police est en augmentation, en raison notamment de la constitution d'une unité supplémentaire dédiée à la protection des frontières.

Ce financement est acquis, même si certaines dépenses sont conditionnelles, c'est-à-dire soumises à une réévaluation annuelle. Dans le cadre de ce réexamen, on pourra modifier les actions prévues afin de s'adapter aux pratiques des passeurs : si l'on considère que telle ou telle action n'est plus utile, compte tenu des modes opératoires de ces derniers, elle sera abandonnée, et les crédits associés seront affectés à d'autres actions. J'ai beaucoup insisté auprès de la partie britannique sur cette méthode : les actions financées doivent être décidées ensemble, dans le cadre d'un comité de suivi qui se réunit très régulièrement. En d'autres termes, les moyens sont maintenus, mais, au-delà de la première année, une partie des crédits – 24 % de l'enveloppe globale, soit 187 millions d'euros – sont flexibles, c'est-à-dire qu'ils pourront être réaffectés, le cas échéant, en fonction de l'évolution de la situation sur le terrain, dans le cadre d'une clause de revoyure avec les Britanniques, lesquels ne pourront en aucun cas décider seuls.

Vous m'avez demandé quels étaient les critères prévus. Certains sont évidemment quantitatifs : ils correspondent à des indicateurs d'activité, tels que le nombre de traversées empêchées, de patrouilles ou d'heures de vol effectuées pour la protection de la frontière. Mais nous avons aussi retenu – j'insiste beaucoup là-dessus – toute une batterie de critères qualitatifs, qui reposeront sur des analyses de terrain et qui nous obligeront, Britanniques et Français, à examiner l'évolution des pratiques des filières afin de nous adapter en permanence.

Vous avez ainsi relevé, monsieur le président, le fait que les *small boats* se transforment en *taxi-boats*. Autrement dit, les passeurs font désormais du cabotage : leurs bateaux, qui partent de France ou de Belgique, viennent récupérer sur les plages un certain nombre de migrants, lesquels pénètrent dans l'eau de sorte que les forces de l'ordre soient soumises à la réglementation qui s'applique en pareil cas.

Du reste, nous observons une augmentation du nombre de départs depuis la Belgique, ce qui préoccupe évidemment mon homologue belge – nous en avons déjà parlé ensemble. Cette évolution nous permet d'espérer une convergence entre la France et d'autres États membres de l'Union européenne.

Comme vous le savez, la négociation en vue du renouvellement des accords de Sandhurst a été longue. Il a même fallu prolonger un certain nombre d'actions en dehors du cadre de l'accord.

Après un petit décalage de deux mois, j'ai enfin pu signer la convention avec mon homologue britannique Shabana Mahmood, à Dunkerque. Je compléterai mes propos en répondant par écrit au questionnaire que vous nous avez transmis : nous y présenterons de façon très détaillée les critères retenus, le financement et la répartition annuelle des crédits.

En 2025, nous avons enregistré trente et un décès de migrants en mer. C'est toujours beaucoup trop, évidemment, mais nous devons nous féliciter du fait que ce nombre diminue par rapport à 2024, où il était de soixante-dix-huit. Cette baisse est importante ; c'est même pour nous une priorité extrêmement forte, car nous parlons de vies humaines.

S'agissant de la relation avec l'Union européenne, des discussions sont en cours. Nous parlons indiscutablement de personnes qui se déplacent sur la frontière de la Manche ou de la mer du Nord, et qui cherchent à la traverser pour se rendre au Royaume-Uni. Pour notre part, nous souhaitons sortir de cette relation bilatérale avec le Royaume-Uni. D'ailleurs, nous avons déjà dit que le but de l'accord pilote de réadmission « un pour un », qui vise à permettre une réadmission des migrants en France et donc à ne pas garantir leur accueil au Royaume-Uni, était de dissuader les passeurs d'organiser des traversées. Or, d'après des informations provenant du Haut-Commissariat des Nations unies pour les réfugiés, le dispositif commence à être connu, ce qui pousse un certain nombre de migrants à renoncer à entreprendre la traversée. L'intérêt de ce dispositif est donc évident ; pour autant, nous considérons que la France n'a pas à le porter seule, et qu'il vaudrait mieux l'intégrer dans le cadre d'un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni. Aussi ai-je déjà clairement annoncé à mon homologue que cet accord pilote, que nous avons signé en août 2025, n'avait pas vocation à être reconduit au-delà du 1^{er} octobre 2026. Si nous l'avons prorogé jusqu'à cette date, c'est parce que sa mise en œuvre a pris un peu de temps et que nous en aurons besoin cet été pour faire face au grand nombre de traversées – ainsi, sur les 183 jours de traversées dénombrés en 2025, un peu plus de la moitié ont eu lieu en période estivale.

Un plan de la Commission européenne pour la Manche et la mer du Nord a été présenté au Conseil justice et affaires intérieures (JAI) du 4 juin et sera validé au Conseil européen des 18 et 19 juin. Le processus suit donc son cours, ce qui montre bien que ce sujet est une priorité européenne. Nous allons évidemment beaucoup pousser pour aboutir à un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, car nous ne voulons pas que notre pays soit le seul à s'engager. Rappelons que ce sujet avait été abordé avant l'été 2025, dans le cadre du sommet entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, que la présidente de la Commission avait alors repris à son compte l'idée d'un accord et qu'elle avait souligné la nécessité d'aboutir.

La dénonciation des accords du Touquet et des autres accords existants ne serait pas forcément un bon signal. Elle emporterait un risque d'arrivée massive de migrants sur les côtes de la Manche et de la mer du Nord, et elle renforcerait de manière significative les mouvements secondaires au sein même de l'espace Schengen. Par ailleurs, ces accords organisent les contrôles dans les gares de départ, dans des conditions qui ont montré tout leur intérêt ; s'ils étaient dénoncés, les contrôles seraient effectués à l'arrivée, ce qui porterait une atteinte assez forte à la fluidité des passages. De surcroît, en vue de la mise en œuvre du système d'entrée-sortie (EES), auquel sont soumis les ressortissants britanniques puisque leur pays est extérieur à l'espace Schengen, les opérateurs ont réalisé dans les gares de départ, notamment à Londres, de très gros investissements qui seraient perdus s'il fallait procéder aux contrôles dans les gares d'arrivée. Mais le plus important est la fluidité que garantissent ces accords, si bien qu'il nous paraît très difficile de revenir sur ce dispositif juridique qui a fait ses preuves. Encore une fois, notre priorité est d'impliquer l'Union européenne dans cet exercice.

S'agissant enfin des effectifs Frontex, trente-huit agents sont déployés en aubettes, et seize en patrouilles, du 10 juin au 8 juillet. Je ne vous cache pas que ce nombre est très

insuffisant et qu'il ne correspond pas à la demande de renforts que j'ai faite au directeur général de Frontex, que j'ai reçu personnellement il y a un mois et demi ou deux mois. En réalité, nous avons demandé 200 à 300 agents supplémentaires ; cette demande est en cours d'instruction, et nous n'allons pas lâcher l'affaire !

M. le président Sébastien Huyghe. J'ai du mal à comprendre la manière dont vous envisagez les choses en cas d'inversion du régime de contrôle, du moins pour les voyageurs. Il est assez facile de se rendre au Royaume-Uni : il suffit d'acheter un billet de ferry ou d'Eurostar. Je ne vois donc pas en quoi l'organisation des contrôles à l'arrivée, sur le territoire britannique, amènerait plus de gens sur les côtes de la Manche et de la mer du Nord. Du reste, cela n'empêcherait pas de maintenir le contrôle des marchandises au départ.

M. Laurent Nuñez. Je pense que les Britanniques prononceraient des refus d'entrée et que, pour les retours sur le territoire national, nous serions obligés de recréer des zones d'attente, alors que les accords actuels garantissent la fluidité des passages.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Pourtant, les demandeurs d'asile ne pourraient se voir opposer de refus d'entrée. Ainsi, une part assez importante de personnes resteraient sur le territoire britannique ; celles qui subiraient un refus d'entrée seraient minoritaires.

Que pouvez-vous nous dire des conditions de vie des personnes exilées sur le littoral nord ? Certes, en tant que ministre de l'intérieur, vous agissez pour la sécurité et le respect des accords migratoires – autant de sujets que vous avez assez logiquement développés. Vous avez parlé des fonds Sandhurst, qui assurent effectivement des moyens importants. Mais quand on se rend sur place, comme vous l'avez fait, on voit bien qu'en miroir, les moyens destinés à garantir aux personnes une vie digne, eux, ne sont pas importants – c'est un euphémisme. Pour ma part, je parle très clairement d'une crise humanitaire organisée sur le littoral nord. En décembre, le tribunal administratif de Lille a d'ailleurs enjoint à l'État de faire respecter les droits fondamentaux. Comment analysez-vous un tel déséquilibre, qui conduit à priver, au quotidien, des personnes de leurs droits fondamentaux ? Cette situation est-elle assumée dans le cadre de la politique d'empêchement ?

M. Laurent Nuñez. Je l'ai dit, nous affectons chaque année une enveloppe de 20 millions d'euros aux conditions d'accueil – un effort qui repose uniquement sur la partie française. Effectivement, plusieurs décisions de justice ont enjoint à l'État de mettre en place un certain nombre de dispositifs, qui ont un coût. Nous finançons un certain nombre d'équipements sanitaires, sans compter les mises à l'abri dans les centres d'action sociale (CAS). Nous y sommes contraints en raison de la présence permanente de migrants sur le littoral : lorsque je m'y suis rendu pour signer l'accord, il y en avait, je crois, un millier dans les deux secteurs du Calaisais et du Dunkerquois. C'est bien pour cela que nous souhaitons absolument dissuader de nouvelles personnes d'arriver dans ces régions et de tenter la traversée.

Évidemment, l'aide est aussi assurée par des structures associatives ainsi que par les élus locaux, très mobilisés dans les deux départements principalement concernés par l'installation de camps de migrants – ils ne sont d'ailleurs pas les seuls.

L'une des demandes que nous avons faites au Royaume-Uni, dans le cadre des accords de Sandhurst, est de réduire l'attractivité de son territoire. Un livre blanc a été publié en ce sens, et des premières mesures ont été annoncées par les Britanniques ; elles portent notamment sur le droit d'asile, qui ne serait plus permanent, sur le regroupement familial et sur les permis de travail.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Vous avez rappelé le chiffre de 20 millions, à comparer aux plus de 700 millions d'euros – presque 800 millions – des fonds Sandhurst. Le déséquilibre est très frappant. Ces 20 millions intègrent le financement des actions des associations mandatées, que vous avez évoquées, mais des associations non mandatées agissent également sur le littoral nord. Celles-ci sont parfois empêchées d'intervenir, à l'instigation du ministère de l'intérieur ou d'élus locaux. Ne pensez-vous pas pourtant que, si elles n'étaient pas là, les conditions de vie des personnes exilées seraient encore plus terribles ?

M. Laurent Nuñez. De quelles actions empêchées voulez-vous parler ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je pense en particulier à l'accès aux points d'eau.

M. Laurent Nuñez. Je m'exprime sous serment : je n'ai pas d'éléments de réponse sur d'éventuelles actions mises en œuvre pour empêcher des associations d'accéder aux points d'eau.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. L'action des associations contribue-t-elle à apaiser la situation des exilés sur le littoral nord ?

M. Laurent Nuñez. Évidemment. Il est indéniable que les associations jouent un rôle important.

Au-delà des mesures d'accompagnement, l'État assure une mission de protection vis-à-vis de certains groupes. Il ne vous a pas échappé que des groupes britanniques d'ultradroite viennent sur nos côtes, où ils effectuent des contrôles et s'arrogent un certain nombre de prérogatives. Nous avons mené des actions de police extrêmement fortes pour les empêcher de sévir, d'autant qu'ils essayaient de créer des liens avec des groupuscules équivalents sur le territoire national. Nous avons même pris des arrêtés d'interdiction administrative de territoire à leur encontre.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. J'aimerais que nous nous arrêtions un moment sur la politique du « zéro point de fixation ». En tant que ministre de l'intérieur, comment évaluez-vous cette doctrine ? La jugez-vous efficace au regard des objectifs affichés ? Pouvez-vous nous rappeler ces derniers ?

Depuis le début des travaux de notre commission d'enquête, nous demandons un document qui encadre cette stratégie. Malgré plusieurs relances, et alors que nous rendrons très bientôt notre rapport, il ne nous est toujours pas parvenu. Pouvez-vous vous engager à le porter à notre connaissance ?

M. Laurent Nuñez. Je vous confirme que des opérations sont menées pour éviter la création de points de fixation. Elles le sont d'ailleurs en concertation avec les associations qui, pour certaines, s'appliquent parfois à les empêcher. S'il existe un document de doctrine, je vous le ferai parvenir ; je regarderai cela et reviendrai vers vous.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. L'ancien ministre Bernard Cazeneuve nous a dit que cette doctrine existait. Cela ne remonte pas à cent ans... Je suis donc à peu près sûre que vous allez la trouver !

Il avait été annoncé dans un premier temps que l'accord « un pour un » prendrait fin le 11 juin. C'est d'ailleurs ce que nous avait dit la DGEF lors de sa première audition : il n'était pas question de prolongation. Or on nous a annoncé par la suite que ce dispositif serait prorogé

jusqu'en octobre. L'ancien ministre Retailleau nous a expliqué que cela devait permettre de faire avancer l'eupéanisation de la coopération avec le Royaume-Uni. Pour votre part, vous avez beaucoup insisté sur l'effet dissuasif de l'accord. Or, si j'en crois les réponses qui nous ont été apportées, ce dernier ne concernait fin mai que 800 personnes environ. Comment pouvez-vous en conclure qu'il a un effet dissuasif alors que, dans le même temps, le nombre d'entrées en Europe a baissé et que le nombre de tentatives de traversées, et même de traversées, a augmenté ?

M. Laurent Nuñez. M. Retailleau vous a peut-être expliqué la logique de cette prolongation, car je pense qu'il la partage, mais c'est bien moi qui ai pris cette décision, pas lui !

Il est vrai que l'accord devait initialement prendre fin cet été. Comme je l'ai expliqué tout à l'heure, nous l'avons prorogé jusqu'au 1^{er} octobre, car nous avons besoin de couvrir la période estivale et d'évaluer son fonctionnement pendant une année pleine. Au 11 juin dernier, on comptait 951 personnes réadmisées en France pour 935 admissions légales au Royaume-Uni. Les demandes sont évidemment supérieures, mais il faut procéder à des contrôles sécuritaires et instruire les dossiers. Ce n'est qu'un début. Nous pourrions envisager un dispositif plus large, fondé sur un accord entre l'Union européenne et le Royaume-Uni, qui permettrait de décourager les traversées et même, en amont, les mouvements secondaires au sein de l'Union européenne, c'est-à-dire les déplacements de personnes vers le Nord de la France. Je le répète, les informations recueillies notamment par le HCR montrent que l'accord est de plus en plus connu, et qu'un certain nombre de migrants ont clairement indiqué avoir renoncé à effectuer la traversée dès qu'ils en avaient eu connaissance. C'est aussi à l'aune de ces données que je peux évaluer l'intérêt de cet accord, dont il est très important de souligner l'aspect dissuasif, car chaque traversée comporte un risque pour la vie des personnes, malgré le faible nombre de migrants admis ou réadmis dans ce cadre. Je pense donc qu'il faut persévérer dans cette voie, mais que la France ne doit pas rester le seul État membre engagé dans ce dispositif.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Bernard Cazeneuve s'est étonné et a même regretté que la France accepte le principe d'une réadmission sur son territoire. Que pensez-vous de son opposition, que je partage ? Je le dis d'autant plus qu'au vu des chiffres qui nous ont été transmis, ces personnes réadmisées, qui voulaient donc quitter la France pour rejoindre le Royaume-Uni, ont de très grandes chances de se voir accorder le droit d'asile, quel que soit le pays où elles le demandent. Pour dire les choses autrement, ce sont des personnes faciles à intégrer, sur le territoire français comme sur le territoire britannique, au regard de nos législations. Du reste, bon nombre des personnes réadmisées relèvent de la procédure Dublin, ce qui signifie qu'elles ont déposé une demande d'asile dans un autre État membre. Enfin, certaines de ces personnes font l'objet d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF). Cela illustre un déséquilibre de l'accord franco-britannique, que de nombreuses personnes auditionnées ont noté.

M. Laurent Nuñez. Je dispose de données détaillées sur ces réadmissions, que nous pourrons vous communiquer. Sur les 951 individus réadmis, on compte 195 Érythréens, 167 Afghans, 100 Soudanais, 80 Iraniens, 64 Irakiens et 60 Éthiopiens. Voilà pour les nationalités les plus représentées. Une grande partie de ces personnes ont été placées en centre d'accueil et d'examen des situations administratives (CAES) ; 27 % ont été orientées vers des sas d'accueil temporaire en région, et 18 % vers le dispositif national d'accueil (DNA) après l'introduction d'une demande d'asile. Ce qui nous pose problème, c'est le faible nombre de demandes de retour volontaire ; aussi demandons-nous à la partie britannique de mieux communiquer, dans le cadre de la procédure de réadmission, sur ce dispositif spécifique, vers lequel nous aimerions que les personnes réadmisées soient orientées.

Par ailleurs, selon les chiffres du HCR, seules 18 % des personnes présentes à Calais souhaitent demander l'asile.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous avons eu connaissance de personnes réadmissibles qui retentaient le passage vers l'Angleterre.

M. Laurent Nuñez. Dans le cadre de l'accord ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Oui.

M. Laurent Nuñez. Leur nombre est assez limité...

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Au vu des nationalités que vous avez citées, je ne suis pas très surprise que l'aide au retour volontaire concerne si peu de personnes. Je ne suis pas sûre que beaucoup de gens ayant fui le Soudan, l'Afghanistan ou l'Érythrée souhaitent y retourner, même avec un petit pécule : la question n'est pas celle de leurs moyens de subsistance, mais de leur survie.

Je voudrais aborder une autre partie de la doctrine d'intervention des forces de l'ordre qui nous a semblé peu claire, à savoir qu'il n'est pas évident de distinguer entre ce qui relève des forces terrestres et ce qui relève de celles qui sont en mer. Julien Gentile, directeur national adjoint de la police aux frontières, a déclaré, lors de son audition du 2 avril dernier, que c'est dans le cadre opérationnel que se décide jusqu'où les policiers peuvent arrêter un bateau sur l'eau. On a effectivement vu des images de policiers qui intervenaient les pieds dans l'eau pour crever un *small boat*. Le même jour, le préfet maritime a affirmé que l'on ne neutralisait pas un *small boat* avec des migrants à bord. Je voudrais savoir ce qu'il en est.

M. Laurent Nuñez. Je pourrais vous parler longuement des interventions terrestres pilotées par les préfets, mais la nouvelle doctrine d'intervention en mer relève du secrétariat général à la mer, donc du préfet maritime ; elle a été vue avec les parquets. C'est tout autre chose. Cette nouvelle doctrine était indispensable pour lutter contre le phénomène des *taxi-boats* qui vont chercher les personnes sur les plages. L'intervention s'effectue dans des conditions de sécurité absolues pour les occupants des bateaux.

Concernant les actes que vous mentionnez, qui consisteraient à détériorer des bateaux pour qu'ils ne repartent pas, je répète que notre priorité est le sauvetage des vies humaines. Je n'ai pas connaissance de ces pratiques qui ne sont pas admissibles. Que les choses soient claires : on ne peut pas laisser partir un bateau dont les bouées auraient été percées.

Il y a aussi, outre les interventions en mer, beaucoup de sauvetages en mer de personnes qui sont ensuite ramenées sur les côtes françaises. Nous avons toujours refusé par principe, dans le cadre de la discussion avec les autorités britanniques, que des interventions en mer soient réalisées par d'autres autorités que les autorités françaises pour ramener des migrants sur les côtes françaises. Nous restons souverains chez nous.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Puisque l'objectif affiché est de sauver des vies humaines, il faut fixer un cadre clair aux forces de sécurité terrestres. J'aimerais savoir si, à partir du moment où le bateau est sur l'eau, les forces terrestres peuvent mettre les pieds dans l'eau pour empêcher un bateau pneumatique de partir. Tous les gens de mer vous diront qu'à partir de 10 centimètres d'eau, il y a un danger de noyade ; c'est pour cela que les forces maritimes expliquent qu'il ne faut pas intervenir quand un bateau est sur l'eau. Il faut soupeser les options. Or ceux et celles qui peuvent les soupeser, ce sont les gens de mer, pas les forces terrestres. Est-ce que le cadre rappelé aux forces terrestres est clair ? Est-ce celui que vous donnez en tant que ministre de l'intérieur ? Quand il n'est pas respecté, y a-t-il un rappel à l'ordre, voire des sanctions si les pratiques sont contraires à la légalité ?

M. Laurent Nuñez. J'insiste sur le fait que la priorité est l'interception terrestre. Ce week-end, un certain nombre de personnes, notamment au Touquet, ont encore été empêchées de partir. La priorité, c'est bien d'empêcher les gens de se mettre à l'eau. La doctrine d'intervention en mer, c'est autre chose ; c'est une intervention qui s'effectue sous l'autorité du préfet maritime dans des conditions extrêmement encadrées. Sur la ligne frontière entre ce qui est en mer et ce qui est terrestre, je vous répondrai qu'il n'y a pas d'intervention de police ou de gendarmerie une fois qu'on est dans l'eau. Mais, dans la vraie vie, il y a des gendarmes et des policiers qui peuvent constater, lors d'une intervention, qu'un navire chavire au bout de quelques mètres et qui vont intervenir pour sauver des personnes.

Il n'y a pas d'intervention en mer en dehors des deux cadres que je viens de définir : l'intervention terrestre, pour empêcher les gens de partir sur terre, et la doctrine d'intervention en mer, qui est très nouvelle et qui a donné lieu à une dizaine d'interventions depuis sa mise en place il y a quelques mois. En dehors de ces deux cadres, il n'y a pas d'intervention en mer, sauf nécessité absolue pour sauver des vies humaines et venir au secours de migrants. On me rappelle le cas de gendarmes qui, n'ayant pas pu empêcher un bateau de partir depuis la terre, l'ont vu chavirer à cinq mètres des côtes et se sont mis à l'eau pour repêcher les migrants qui ne savaient pas nager.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Je suis désolée de vous contredire, monsieur le ministre, mais des interventions avec des crevaisons de bateau, y compris à cinq mètres, il y en a. Cela confirme que le cadre est soit peu clair, soit qu'il n'est pas toujours bien appliqué.

Pourriez-vous me donner le nombre d'empêchements réalisés par les forces terrestres sur l'année 2025 ? Pourriez-vous également me dire comment est calculé ce chiffre ? Son existence est très récente et, pour tout vous dire, j'ai l'impression qu'il a été créé à l'intention des Britanniques dans le cadre des accords. Il me semble fixé au doigt mouillé.

M. Laurent Nuñez. Le taux d'interception est de 56 % en 2025. Il s'agit en très grande majorité d'interventions terrestres, mais je préfère être précis et je vous enverrai par écrit les détails concernant la nature de chaque événement.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Nous avons reçu les syndicats des policiers, qui n'ont pas mâché leurs mots, comme à leur habitude, sur leurs conditions de travail. Ils ont notamment mentionné qu'ils ne touchaient pas la prime de voie publique, ce qui est étonnant compte tenu de leur activité sur le littoral nord. Je voudrais connaître les raisons du refus opposé à cette revendication.

Les effectifs qui œuvrent au quotidien dans le cadre de la lutte contre l'immigration irrégulière comportent par ailleurs une part de plus en plus importante de réservistes, parfois supérieure à 50 %. Ne pensez-vous pas que cela représente un danger ? Leur formation n'est évidemment pas la même. Lorsqu'elle a été interrogée sur un incident qui s'était produit dans un canal, la DGEF avait répondu que c'était un jeune réserviste qui, sous le coup de l'adrénaline, avait perdu son sang-froid. Ces situations ne sont-elles pas amenées à se développer si la part de réservistes s'accroît ?

Enfin, ne croyez-vous pas qu'un suivi psychologique spécifique devrait être proposé aux sauveteurs en mer et aux forces présentes sur place, étant donné les situations auxquelles ils font face ? On peut réellement parler de trauma.

M. Laurent Nuñez. Pourriez-vous préciser quelle catégorie d'effectifs souhaite bénéficier de la prime dont vous parlez ?

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Les agents de la police nationale qui interviennent sur le littoral nord. Ils ne touchent pas cette prime.

M. Laurent Nuñez. La prime de voie publique a été étendue à toutes les missions dites de voie publique pour de nombreux corps et catégories de fonctionnaires de police, mais pas tous. Je vais regarder ce qu'il en est. C'est une demande récurrente, y compris pour d'autres types d'activité.

Il est vrai que les réservistes interviennent en proportion importante dans ces missions ; une partie d'entre eux est d'ailleurs financée et formée sur des fonds Sandhurst. Ce sont souvent d'anciens gendarmes ou policiers qui ont l'expérience de ce type d'intervention. Dans le cas que vous citez, la personne n'était ni un ancien policier ni un ancien gendarme, mais elle était rodée aux interventions de secours. Vous savez que nous travaillons à développer la réserve. Il y a environ 10 000 réservistes dans la police nationale et 40 000 dans la gendarmerie nationale, l'objectif étant de parvenir à 50 000 de part et d'autre à brève échéance. Ces réservistes sont formés.

Malheureusement, il y a des interventions difficiles ou délicates dans lesquelles les policiers et les gendarmes sont confrontés, d'une part, à des violences – je tiens à dire que la montée en puissance des violences est extrêmement élevée dans la relation entre les forces de sécurité intérieure et les migrants qui tentent de traverser –, et, d'autre part, à des drames humains, avec des corps d'enfants ou de personnes adultes. Dans ces cas-là, en général, un suivi psychologique est mis en place. Le hasard fait que les 128 psychologues de la police nationale, qui sont un corps formidable, tenaient un séminaire national la semaine dernière. Je les ai rencontrés à cette occasion. Ils et elles ont vocation à intervenir dans ce genre de situation. Je regarderai ce point de plus près.

Mme Elsa Faucillon, rapporteure. Ma dernière question porte sur l'eupéanisation de cette politique. L'accord en vigueur doit s'arrêter début octobre. Quel degré d'espoir avez-vous que les négociations avec la Commission européenne aboutissent d'ici octobre ?

M. Laurent Nuñez. Il y a un plan d'action, il y a un intérêt, mais il serait naïf de vous dire qu'il y aura un dispositif pour faire la jointure.

M. Marc de Fleurian (RN). Vous avez évoqué l'action de militants britanniques qui cherchent à exercer des prérogatives régaliennes, en mentionnant des liens avec des groupes d'activistes français. Je n'ai pas connaissance de l'existence de tels groupes, en tout cas dans la circonscription du Calais dont j'ai l'honneur d'être l'élu. Pourriez-vous nous éclairer à ce sujet ?

Plus généralement, comment faites-vous pour prévenir l'absorption des moyens dédiés aux missions courantes de la police nationale, comme les missions de voie publique, par les missions relevant de la gestion de la crise migratoire ? Je pense notamment au transfèrement des étrangers en situation irrégulière interceptés aux points de franchissement du port et du tunnel, qui sont les points de franchissement majeurs de la frontière.

Enfin, j'appelle votre attention sur la situation difficile des effectifs locaux. La promesse de construire un nouveau commissariat a été faite aux effectifs et aux élus locaux par votre prédécesseur, M. Darmanin, fin 2023. Cette promesse a été renouvelée par M. Retailleau. J'ai eu l'occasion de la lui rappeler, ainsi qu'au Président de la République lorsque celui-ci s'est déplacé à Vendin-le-Vieil pour inaugurer la prison dédiée aux narcotrafiquants. Je me permets de rappeler devant vous cette promesse faite aux policiers de l'arrondissement de Calais d'un nouveau commissariat pour leur permettre d'exercer leur mission au service des Français dans les meilleures conditions.

M. Laurent Nuñez. Des activistes britanniques sont venus sur le territoire national pour se mettre en scène sur les réseaux sociaux. Tout cela est documenté. Ils sont en contact avec des activistes français qui appartiennent plutôt à la mouvance d'ultradroite. Vous dites ne pas en avoir connaissance, mais je vous assure qu'ils existent et qu'ils essaient de fédérer, sans succès. Nous prenons des mesures contre ces activistes qui se livrent pour partie à des actions revendicatives sur le territoire national : ils essaient d'aller au contact des migrants, prennent des photos et peuvent même mener des actions vis-à-vis de certaines associations. Nous les en empêchons.

Vous me faites part de votre inquiétude concernant le fait que les policiers et les gendarmes puissent être détournés de leurs missions de lutte contre la délinquance par la gestion de la frontière. Les maires de Calais et de Dunkerque ont également appelé mon attention sur ce point. C'est évidemment l'une de mes préoccupations. Je veille à ce qu'il y ait bien un équilibre dans la répartition des effectifs pour que l'on ne détourne pas des fonctionnaires de police et des militaires de la gendarmerie de leurs missions de droit commun. Il faut que nous arrivions à circonscrire les missions par type. Je ne nie pas le problème ; il doit exister, puisqu'il m'a été signalé. Nous le jugulons en affectant en permanence cinq à six unités de forces mobiles dans cette zone pour appuyer les effectifs locaux, même s'il peut y avoir des exceptions. Ce week-end, avec le G7, une partie de ces forces mobiles s'est déplacée dans le secteur de la Haute-Savoie.

Nous avons toujours en tête l'idée du commissariat de Calais. Je rappelle que 50 % du cantonnement de CRS de Calais est pris en charge dans le cadre du traité de Sandhurst pour le triennal 2026-2029. Pour ce qui est du projet d'hôtel de police, qui hébergerait aussi un commissariat de la police municipale et un cantonnement de CRS, nous avons trouvé le foncier, avec une autorisation d'occupation temporaire. Le premier projet est ce fameux cantonnement de CRS, à hauteur de 25 millions d'euros, dont la moitié sera financée par le nouvel accord triennal.

Mme Stella Dupont (NI). Ma première question concerne la différence de traitement, dans l'action de l'État vis-à-vis de la situation humanitaire, entre le Calaisais et le Dunkerquois. En fin d'année dernière, une décision de justice a imposé à l'État de fournir un certain nombre de services minimum dans le Dunkerquois : eau, douches, sanitaires et nourriture. Je ne suis pas du secteur, contrairement à mon voisin, mais je m'y rends très régulièrement depuis 2018 et je vois l'évolution, ou plutôt la non-évolution de la situation dramatique des exilés qui sont au milieu de nulle part – dans les forêts et les bois, quand il reste des arbres. Cette différence de traitement est incompréhensible. J'aimerais vous entendre sur ce point.

Ma deuxième question porte sur le traité de Sandhurst. Les collectivités que nous avons auditionnées nous ont fait part de leur sentiment de ne pas être écoutées et que leurs demandes n'étaient pas prises en compte. D'après les intervenants que nous avons questionnés au fil des auditions, il semble que seuls les préfets soient interrogés. Sachez que les maires regrettent de ne pas être sollicités. Il existe un comité de suivi du traité de Sandhurst : quelle est la composition de ce comité et quels comptes rendus sont accessibles à notre commission et à Mme la rapporteure ?

Le troisième sujet que je souhaite aborder est l'accord « un pour un ». Quelle est la situation administrative des personnes renvoyées vers la France ? C'est une question juridique qui, pour moi, reste ouverte. Quelles sont les conditions matérielles d'accueil des personnes réadmissibles ? Pourquoi les mineurs non accompagnés sont-ils exclus de cet accord ? Vous dites que le « un pour un » est un accord dissuasif, ce qui me laisse dubitative ; même s'il y a vraisemblablement quelques personnes dissuadées, le nombre de celles qui continuent de

traverser reste très important. Vous avez évoqué, sur ce point, l'attractivité du Royaume-Uni. Je voudrais vous interroger sur le phénomène inverse, que l'on constate sur le terrain quand on échange avec les exilés candidats à la traversée ou avec les acteurs associatifs : nombre d'entre eux se sentent poussés à la mer parce qu'il n'y a pas de solution pour eux en France, voire en Europe. Quand on veut les renvoyer à l'autre bout de l'Europe en vertu des accords de Dublin, la seule solution pour eux est d'aller ailleurs. Avez-vous conscience de ce phénomène ? Quelles mesures prend la France pour le contrer ?

J'avoue ne pas comprendre que des Érythréens, des Afghans, des Iraniens ou des Soudanais soient réadmis vers la France alors qu'ils pourraient déposer une demande d'asile au Royaume-Uni. Il y a là quelque chose que je ne m'explique pas. Quelle est la raison qui les pousse à risquer leur vie pour traverser la Manche vers le Royaume-Uni, où ils ont la possibilité de demander l'asile et de l'obtenir, puis à accepter qu'on les ramène en France ?

Enfin, je vous ai alerté sur la situation de la zone dite « bleue » du centre de rétention administrative de Coquelles, que j'ai visitée et qui est dans un état d'insalubrité notoire. Des travaux importants sont nécessaires pour remédier à l'état de vétusté des murs, des sanitaires et de l'infestation de punaises de lit. Ils sont prévus au mois de septembre. D'ici là, je pense qu'il faut fermer cette aile de façon à éviter aux personnes des piqûres quotidiennes. J'ai pris des photos des douches : il est indigne de l'État de placer des personnes retenues – non pas détenues, mais retenues – dans de telles conditions.

M. Laurent Nuñez. La différence d'accueil entre le Calaisais et le Dunkerquois tient aussi au fait que le tissu associatif n'a pas le même historique dans les deux territoires. Le préfet du Nord répond aux obligations qui lui sont faites. Nous sommes en train de monter en puissance sur le sujet.

Nous faisons également des efforts dans la relation avec les collectivités locales. Nous avons beaucoup de contacts avec les élus. Je précise que 50 millions d'euros sont destinés au financement d'infrastructures au bénéfice des collectivités dans le cadre de l'accord triennal. Pour la gestion du quotidien, les relations sont nourries entre les préfets du Nord et du Pas-de-Calais et les collectivités locales.

Les réadmis qui sont renvoyés sur le territoire national ont en général été déboutés du droit d'asile au Royaume-Uni. Ils sont mis à l'abri pendant trois jours après leur réadmission, puis leur situation fait l'objet d'une évaluation administrative au regard du droit au séjour et de la demande d'asile. Le cas échéant, il y a un retour volontaire ; sinon, une OQTF peut être prise. Je dois la transparence à la commission d'enquête et je vous indiquerai par écrit, dans la réponse au questionnaire, le détail du traitement réservé à l'ensemble des réadmis.

Je ne dis pas que l'accord « un pour un » est dissuasif à 100 %, tant s'en faut, mais je peux vous assurer, en m'appuyant sur des témoignages du Haut-Commissariat aux réfugiés des Nations unies, qu'il commence à être connu et qu'un certain nombre de migrants ont dit à cet opérateur qu'ils avaient renoncé à la traversée. Les traversées ont quand même baissé de 40 % depuis le début de l'année.

La France applique le mécanisme de Dublin. Cette application sera facilitée dans le cadre du pacte « asile et immigration », grâce auquel la durée de responsabilité de la France passera de dix-huit mois à trois ans et la manière de s'adresser à l'État de premier enregistrement sera simplifiée – ce ne sera plus une décision à prendre, mais une simple notification. Il est normal d'appliquer ce mécanisme qui tient compte de l'existence de mouvements secondaires de personnes ayant déjà déposé une demande dans un autre pays.

J'ai étudié le sujet de Coquelles sur lequel vous m'aviez déjà interpellé en marge des questions au gouvernement. Je vous répondrai par écrit sur le sujet, mais sachez que la partie touchée est actuellement fermée et que nous avons bien programmé des travaux en septembre. Des travaux d'urgence ont été terminés fin avril dans quatre cellules et un marché a été lancé pour les sanitaires.

M. Sébastien Huyghe. Nous vous remercions pour ces réponses et pour les éléments écrits que vous nous ferez parvenir.

C'était la dernière audition de notre commission d'enquête. Le projet de rapport devrait être examiné le 1^{er} juillet prochain. Il sera consultable dans les jours précédents par les membres de la commission.

*

* *