

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

Commission d'enquête relative aux conséquences des accords du Touquet sur l'action publique et le respect des libertés et droits fondamentaux des personnes migrantes

- Audition conjointe, ouverte à la presse, de Mme Nejma Brahim, journaliste au pôle international de *Mediapart*, Mme Julia Pascual, journaliste au *Monde*, et M. Tomas Stadius, journaliste pour *Lighthouse Reports*..... 2
- Présences en réunion..... 23

Jeudi

9 avril 2026

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 25

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à neuf heures trente.

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 Stadius, 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 Stadius 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 photjournaliste 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, Équihehen-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 accrus 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 Calais 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 Stadius, 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 Calais 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 Stadius 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 Calaisis 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'étai : 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 Brahim, 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 Stadius. 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 Staius. 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 Faucillon, 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 Brahim. 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 Stadius. 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'émet 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 Stadius. 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 Stadius. 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, intimer 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 Calais.

On évoque souvent 1999 et la guerre au Kosovo comme début de la crise migratoire dans le Calais. 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 Calais, 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 Brahim. 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 sortiront 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 Brahim. 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 préfetures. 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 aboutisse jamais.

M. le président Sébastien Huyghe. Je vous remercie tous les trois d'être venus.

La séance s'achève à onze heures quinze.

Membres présents ou excusés

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

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