

A S S E M B L É E N A T I O N A L E

1 7 ^e L É G I S L A T U R E

Compte rendu

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

- Audition, ouverte à la presse, de 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 2
- Présences en réunion..... 18

Jeudi

28 mai 2026

Séance de 8 heures 30

Compte rendu n° 50

SESSION ORDINAIRE DE 2025-2026

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



La séance est ouverte à huit heures trente.

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 réadmisées 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 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 réadmissibles 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'européanisation 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-Turquie, 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.

La séance s'achève à dix heures.

Membres présents ou excusés

Présents. – Mme Stella Dupont, Mme Elsa Faucillon, M. Marc de Fleurian ;
M. Sébastien Huyghe, Mme Danielle Simonnet

Excusés. – M. Charles Fournier