



RAPPORT DE MISSION D'OBSERVATION A LA FRONTIERE FRANCO-BRITANNIQUE

LITTORAL DE SEINE-MARITIME

La Cimade Normandie

Première version juin 2025 – mise à jour septembre 2025

SOMMAIRE

INTRODUCTION p.3

CONTEXTE p.4

- Les facteurs de l'attractivité du Royaume-Uni
- La France, un pays de transit
- Une traversée dangereuse

ETAT DES LIEUX DE JANVIER 2024 A JUIN 2025 p.7

- Les moyens de traversée
- Les personnes concernées
- Des réseaux de passage organisés

LES REPONSES APPORTEES PAR LES POUVOIRS PUBLICS ET LES ACTEURS LOCAUX p.11

- Les fonds britanniques de lutte contre l'immigration irrégulière
- Les moyens développés dans le cadre des accords franco-britanniques
- Le rôle de l'Etat dans la lutte contre l'immigration clandestine
- La responsabilité des municipalités dans la mise à l'abri d'urgence
- Le renfort des associations dans la prise en charge d'urgence

PERSPECTIVES p.17

- Renégociation des engagements bilatéraux entre la France et le Royaume-Uni
- Renforcement de la criminalisation des passeurs par le gouvernement britannique
- Quelles perspectives dans la région de Dieppe ?
- Revendications générales sur les traversées de la frontière franco-britannique

INDICATIONS METHODOLOGIQUES p.19

ANNEXE p.20 : Fiches synthèse des tentatives de traversée vers l'Angleterre dans le secteur de Dieppe (2024-2025)

INTRODUCTION

Depuis janvier 2025, La Cimade Normandie tient une revue de presse sur les tentatives de traversée de la Manche par le ferry ou aux moyens de *small boats* par des personnes étrangères souhaitant rejoindre le Royaume-Uni depuis le littoral de Seine-Maritime. Le constat a été fait d'une forte augmentation du nombre de ces tentatives depuis janvier 2024 à partir de Dieppe et alentours. Ces départs interrogent car ils témoignent d'un étalement des tentatives de traversées vers le sud, loin du nord de la France, du Calaisis ou même de la baie de Somme, lieux majoritaires des départs ces dernières années.

C'est pourquoi La Cimade Normandie a cherché à documenter ces nouveaux enjeux à la frontière franco-britannique. La revue de presse a assez rapidement révélé ses limites et le besoin de contacter des acteurs locaux et de faire émerger une vision d'ensemble de la situation sur place *à vu le jour*. C'est dans ce cadre que le projet de mission d'observation et de rédaction d'un rapport a été mis en place. Cette mission a été réalisée par Sasha Jolimaitre, en parcours civique pendant 1 mois en juin 2025, et coordonnée par Bénédicte Vacquerel, déléguée nationale de La Cimade en Normandie, et Raphaëlle David, chargée de projet régional.



Plan du périmètre de surveillance du littoral par avion, annexé à l'arrêté de la préfecture de Seine-Maritime du 3 février 2025

Une période (janvier 2024 à juin 2025) ainsi qu'une zone de référence (la bande littorale entre Saint-Valéry-en-Caux et Le Tréport) ont été définies. La période correspond au début de la recrudescence observée des tentatives de traversées de la Manche et, la zone, au périmètre de surveillance par avion mis en place par la préfecture de Seine-Maritime.

Par la compilation des données des articles de presse, des communiqués de presse de la préfecture de Seine-Maritime, de la préfecture maritime Manche Mer du Nord et de la gendarmerie, nous avons décompté 25 tentatives de traversées avortées par l'intervention des forces de l'ordre et 4 départs réussis sur la période. L'ensemble des tentatives documentées ont été répertoriées dans un **recueil de fiches synthèse** en annexe, qui a été présenté à l'Assemblée régionale de La Cimade Normandie le 14 juin 2025.

CONTEXTE

CHRONOLOGIE DE L'ACTION DES POUVOIRS PUBLICS PAR RAPPORT A LA SITUATION MIGRATOIRE A DIEPPE

- 2001 : Première sécurisation du Port de Dieppe
- 2002 : Fermeture du Camp de Sangatte et renforcement de la surveillance vidéo sur le littoral
- 2003-2004 : Accords du Touquet
- 2007 : Mise en place d'un plan de sûreté portuaire dans le cadre de la lutte contre l'immigration illégale, le terrorisme et les trafics
- 2015-2016 : Nombreuses tentatives de traversée depuis le terminal Transmanche de Dieppe
- 2015 : Lettre ouverte du maire de Dieppe, Sébastien Jumel, au ministre de l'Intérieur, Bernard Cazeneuve, pour demander un renforcement des mesures de sécurité et des moyens de contrôle
- 2016 : Démantèlement de la Jungle de Calais
- 2016 : Ordonnance d'expulsion du camp de personnes migrantes sous les falaises à proximité du terminal Transmanche de Dieppe par le tribunal administratif de Rouen suite à la demande conjointe du président du syndicat mixte du port, Hervé Morin, et du président du Conseil départemental, Pascal Martin, avec le soutien de Sébastien Jumel
- 2018 : Traité de Sandhurst
- 2021 : Lancement de la mission « Salamandre » de surveillance du littoral seinomarin
- 18 juin 2024 : Premier arrêté de la préfecture de Seine-Maritime portant autorisation de surveillance du littoral par aéronef dans le cadre de la lutte contre l'immigration irrégulière
- 27 août 2024 : Nicolas Langlois, maire de Dieppe, réclame des moyens supplémentaires au ministre de l'Intérieur

Le Royaume-Uni a établi au 18 juin 2025 que 17 300 personnes avaient traversé la Manche depuis les côtes françaises vers les côtes britanniques en 2025. C'est 5 500 de plus qu'à la même période en 2022, année record du nombre de traversées. Au moins 15 personnes seraient décédées lors de la traversée cette année. En 2024, 78 personnes avaient déjà perdu la vie dans ces conditions.¹

La sécurisation des zones portuaires et côtières du nord de la France entraîne une extension progressive des zones de départs. Si la plupart des départs se font dans le nord de la France (Calais, région de Dunkerque), le littoral dieppois connaît depuis 2024 une recrudescence des tentatives de départ, d'abord par le ferry puis par *small boat*. Le port de Dieppe compte un terminal Transmanche, avec deux ferries effectuant 2 fois par jour la liaison avec New Haven. La ligne transporte chaque année près de 350 000 passagers et 30 000 remorques². La zone d'embarquement à Dieppe est particulièrement sécurisée, le quai étant encerclé « d'une double clôture surélevée de concertinas »³.

¹ https://www.franceinfo.fr/monde/europe/migrants/visualisez-a-quel-point-les-traversees-de-migrants-dans-la-manche-ont-explose-cette-annee_7326327.html

² <https://portsdenormandie.fr/fr/filieres/transmanche>

³ <https://portdedieppe.fr/securisation-du-site-transmanche/>



Terminal Transmanche de Dieppe, juin 2025 ©La Cimade

En 2023, aucune tentative de départ n'avait été enregistrée sur cette partie du littoral. En 2024, plusieurs centaines de personnes ont tenté de rejoindre l'Angleterre depuis la côte autour de Dieppe (324 d'après la préfecture⁴ et 542 d'après notre recueil de fiches synthèses). Cette tendance se poursuit en 2025, avec 7 opérations d'interpellation en amont d'un départ ou d'interception d'une embarcation sur la plage, 1 opération d'assistance et 1 sauvetage en mer entre janvier et juin, selon les données que nous avons recueillies, concernant au total près de 200 personnes sur le littoral seinomarin. Selon nos sources, au moins 4 départs auraient réussi entre août 2024 et mars 2025. La sous-préfecture de Dieppe estime, qu'entre janvier et septembre 2025, 660 personnes ont tenté la traversée⁵. Ces chiffres sont à prendre avec précaution : surestimés parce qu'une même personne peut tenter plusieurs fois le passage ; sous-estimés en raison de l'étendue de la zone et de son éloignement du champ d'activité des principaux moyens de repérage des embarcations, concentrés sur les littoraux du Nord, du Pas-de-Calais et de la Somme.

○ Les facteurs de l'attractivité du Royaume-Uni

D'après le rapport d'information du Sénat sur les accords internationaux conclus par la France en matière migratoire par les parlementaires Muriel Jourda et Olivier Bitz⁶, les personnes souhaitent rejoindre le Royaume-Uni pour :

1. **L'accessibilité du marché du travail** : manque voire absence de contrôle, inexistence de la carte d'identité au Royaume-Uni
2. **Le taux d'acceptation définitif des demandes d'asile relativement élevé** : un taux d'acceptation supérieur de plus de 20 points au taux français (63% contre 36%)
3. **Un volume de retours forcés exécutés par les autorités britanniques trop longtemps trop faible pour avoir un réel effet dissuasif**

⁴ <https://www.paris-normandie.fr/id658245/article/2025-09-12/depart-des-migrants-de-normandie-si-nous-noccupons-plus-le-terrain-les>

⁵ « En 2025, nous sommes, pour l'instant, à 5 traversées qui ont abouti (soit une grosse centaine de personnes), pour une quinzaine de tentatives avortées (soit 420 personnes). En outre, cette année, 140 migrants ont été interceptés dans l'arrière-pays. » Audrey Baconnais-Rosez, sous-préfète de Dieppe. Ibid.

⁶ <https://www.senat.fr/rap/r24-304/r24-3041.pdf>

- La France, un pays de transit

Dans son rapport d'enquête, « On the border, la vie en transit à la frontière franco-britannique »⁷, la sociologue Marta Lotto distingue trois motivations à rejoindre le Royaume-Uni pour les personnes bloquées sur le littoral de la Manche/Mer du Nord. Certes, 31 % des personnes interrogées souhaitent s'installer au Royaume-Uni depuis le départ de leur pays d'origine pour rejoindre des membres de leur famille ou pour répondre à des aspirations personnelles et 21 % déclarent que le « projet Royaume-Uni » est un choix rationnel et stratégique résultant d'une comparaison avec les conditions d'installation dans d'autres pays, notamment en Europe (plus facile d'obtenir des papiers, de travailler et d'accéder à une vie meilleure).

Cependant, il faut noter que pour près de la moitié des personnes interrogées dans cette enquête (48 %), le Royaume-Uni représente un dernier recours, un choix par défaut, une stratégie de fuite de l'Europe. Elles se résignent à rejoindre le Royaume-Uni parce qu'elles sont déboutées du droit au séjour dans un autre pays européen, parce qu'elles ont déposé une demande d'asile mais sont sous le coup du règlement Dublin ou parce qu'elles ne souhaitent pas demander l'asile dans l'Union Européenne justement par crainte d'être « dublinées », c'est-à-dire transférées dans le 1^{er} pays par lequel elles sont entrées en Europe.

Dans ce contexte, la France, comme les autres pays traversés sur le parcours migratoire depuis le pays d'origine, représente un énième pays de transit.

- Une traversée dangereuse

Face au « projet Royaume-Uni » des personnes en migration, les formes de contrôle et de dissuasion par la surveillance ont pour effet de prolonger le temps de survie dans des conditions indignes à la frontière et d'augmenter la dangerosité des tentatives de traverser.

Lorsque la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord publie un communiqué sur une opération de sauvetage d'une embarcation dans la Manche, il est indiqué à la fin : « *Le préfet maritime de la Manche et de la Mer du Nord met en garde toute personne envisageant de traverser la Manche sur les risques encourus. Ce secteur maritime est une des zones les plus fréquentées au monde, avec plus de 600 navires de commerce qui y transitent par jour et les conditions météorologiques y sont souvent difficiles (120 jours de vent supérieur ou égal à force 7 en moyenne annuelle par exemple), c'est donc un secteur particulièrement dangereux, pour des embarcations précaires et surchargées. Si vous êtes victimes ou témoin d'un évènement de mer, contactez les secours par téléphone en composant le numéro 196 ou sur le canal 16 de votre VHF.* »⁸

Depuis Dieppe, la traversée est d'autant plus dangereuse car la distance séparant le littoral dieppois du littoral britannique est de 120 à 130 kilomètres⁹. A Calais, elle ne dépasse pas les 30 kilomètres. Le temps de traversée est presque quadruplé : de 4 à 5 heures entre Calais et Douvres, à plus de 20 heures au départ de Dieppe.

⁷ <https://www.lacimade.org/publication/rapport-on-the-border-la-vie-en-transit-a-la-frontiere-franco-britannique/>

⁸ <https://www.premar-manche.gouv.fr/communiqués-presse/operations-d-assistance-et-de-sauvetage-au-large-du-treport-76>

⁹ https://rmc.bfmtv.com/actualites/police-justice/info-rmc-542-personnes-ont-tentes-de-traverser-la-manche-au-depart-de-dieppe-en-2024_AN-202503030080.html

ETAT DES LIEUX DE JANVIER 2024 A JUIN 2025

○ Les moyens de traversée

Jusqu'à fin 2024, la majorité des tentatives de traversée se faisait par embarquement sur le ferry. On décompte 8 interpellations à l'embarquement du ferry entre février et novembre. Cette pratique peut se révéler très dangereuse, puisque les personnes peuvent être confinées dans des espaces réduits sans source d'air, entraînant des risques d'asphyxie. C'est notamment le cas de 7 personnes retrouvées au bord de l'inconscience derrière la paroi d'un camion frigo à bord du ferry, lors de son arrivée à Newhaven, le 17 août 2024. Plusieurs personnes ont également été interpellées sur des axes routiers dans les terres en direction du littoral dieppois alors qu'elles étaient cachées dans des véhicules.

A partir de novembre 2024, les autorités ne communiquent plus sur ce type de moyen de traversée. On constate, à la place, une hausse de la communication sur des opérations d'assistance et de sauvetage en mer et des interceptions sur les plages. Les interceptions des tentatives de départ sur la plage par des patrouilles de forces de l'ordre se multiplient à partir de janvier 2025, jusqu'à représenter la majorité des opérations. Cette évolution a été constatée par la sous-préfète de l'arrondissement de Dieppe, Audrey Baconnais-Rossez : *« Auparavant c'était essentiellement des migrants qui tentaient de prendre clandestinement le ferry dieppois. Là on est face à des groupes plus importants qui veulent partir depuis les plages. »*¹⁰



Valleuse du Val-au-prêtre, juin 2025 ©La Cimade



Plage de la valleuse du Val-au-prêtre, juin 2025 ©La Cimade

Le littoral dieppois se caractérise par la présence de « valleuses ». Ces formations géologiques naturelles prennent la forme de petites vallées creusées à l'intérieur des falaises. Elles sont à l'abri du vent et des regards et donnent accès à la mer depuis les terres, la plupart étant aménagées. Cela en fait un lieu de départ discret qui rend difficile l'interception. Selon les informations recueillies dans la presse, des passeurs amèneraient le matériel sur place en voiture, ainsi que des passagers, avant de gonfler et mettre à l'eau le bateau rapidement sur la plage. Cette opération se déroule le plus souvent dans la nuit ou au petit matin, rendant les conditions d'embarquement très dangereuses.

¹⁰ <https://www.leparisien.fr/faits-divers/sauvegarder-la-vie-humaine-sur-la-cote-normande-des-drones-pour-decourager-les-passeurs-de-migrants-07-05-2025-NVHNI0GA4RGDPGWBFVWQSQ4QB4.php>

Selon un membre de la station SNSM de Dieppe (Société Nationale de Sauvetage en Mer), les sauveteurs en mer ont accompagné le 17 juin 2025 un « long boat » parti d'une plage proche de Penly avec seulement 4 personnes à son bord. Selon eux, l'embarcation remontait vers la baie de Somme pour aller récupérer là-bas plus de gens avant de tenter la traversée. Il semblerait donc que le littoral dieppois puisse être un lieu de départ de *taxi-boats* qui partiraient de plages plus au sud pour éviter la surveillance des côtes d'Opale et de la Somme.

TAXI-BOATS

Migrants et passeurs emploient de nouvelles méthodes pour contourner les forces de sécurité. Certains utilisent ainsi un stratagème dit de *taxi-boat* : les bateaux pneumatiques partent plus au sud du littoral, où les contrôles sont moins fréquents, avec quelques personnes - passeurs ou migrants - à bord. Ils mettent alors le cap au nord, vers les plages plus proches de Calais, où se cachent les passagers ayant payé pour la traversée. Ceux-ci se jettent alors à l'eau pour embarquer, explique le journal La Voix du Nord. Selon le droit maritime, les policiers ne peuvent pas interpellier les bateaux déjà en mer.¹¹

La Voix du Nord rapporte également d'autres techniques comme les départs simultanés d'embarcations ou des caillassages volontairement créés loin des zones de départ pour y attirer les forces de l'ordre et avoir libre champ sur les plages.¹²

Pour mettre toutes les chances de leur côté, les départs se font lors des fenêtres météo clémentes, ce qui explique le constat de départs successifs concentrés sur 1 ou 2 jours. En compilant toutes les tentatives de départ et les départs réussis depuis le littoral dieppois, on peut les regrouper sur des laps de temps courts : début septembre 2024, août 2024, mi-novembre 2024, fin décembre 2024, mi-janvier 2025 et fin mai 2025.

○ Les personnes concernées

Contrairement au tableau de recensement des arrivées illégales par bateaux tenu par les autorités britanniques¹³, il existe, en France, peu d'informations accessibles/publiques sur le nombre de personnes tentant la traversée. Les informations des communiqués de presse et des articles de presse précisent néanmoins certaines données sur ces personnes.



Small boat et bâtiment de la Marine Nationale, 12 juillet 2025
©SNSM Dieppe

¹¹<https://www.infomigrants.net/fr/post/44955/taxiboats-zodiacs-plus-grands-et-surcharges--les-techniques-de-traversee-de-la-manche-se-multiplient>

¹² <https://www.lavoixdunord.fr/1616162/article/2025-08-18/crise-migratoire-une-nouvelle-strategie-des-passeurs-se-servir-des-secours-en>

¹³ <..\Downloads\06 June 2025 Small boats - time series.ods>

➤ Présence de femmes et de mineurs

Si les hommes majeurs sont majoritaires, la présence de femmes et de mineurs est récurrente dans les interceptions et les opérations de sauvetage. Sur les 25 opérations que nous avons recensées, nous avons des données sur les passagers pour 16 d'entre elles. Sur ces 16, 9 comptaient des femmes et des enfants, 3 seulement des mineurs et 1 seulement des femmes. Donc, sur 16 opérations documentées, 13 comptaient des femmes ou des enfants tentant la traversée par le ferry ou en *small boat*. Cette proportion importante de femmes et d'enfants est nouvelle. En 2015-2016, les personnes tentant la traversée étaient le plus souvent des hommes majeurs, selon certains membres des associations qui étaient actives à cette époque avec qui nous avons pu échanger. Or, aujourd'hui, au départ du littoral dieppois, un nombre grandissant de familles tente la traversée, parfois avec des enfants en très bas âge (seulement quelques mois) ou en bas âge (de 5 ans à une dizaine d'années) et des femmes enceintes. Il va sans dire que ce sont des personnes particulièrement vulnérables aux risques de la traversée, notamment car elles sont le plus souvent assises dans le fond du bateau, là où les hommes peuvent être assis sur les boudins gonflables. En cas de problème technique ou de panique, elles sont exposées au piétinement et à la noyade/l'asphyxie dans le fond du bateau, qui sont des causes de plus en plus fréquentes de décès lors des traversées.

➤ Des personnes principalement originaires d'Afrique et du Moyen-Orient (et du Vietnam)

Les personnes qui tentaient la traversée par le ferry depuis Dieppe en 2015-2016 étaient principalement de nationalité albanaise. Aujourd'hui, les candidats à la traversée sont de nationalités multiples, même si quelques-unes sont récurrentes.

Sur le mois de février 2024, 4 tentatives d'embarquement sur le ferry ont été contrôlées. Sur ces 4, 3 concernaient des personnes vietnamiennes. Une tendance qui se retrouve moins dans les traversées en *small boat* bien que des personnes vietnamiennes fassent de temps en temps partie des personnes interceptées sur les plages. C'est la seule nationalité hors Afrique, Moyen/Proche-Orient recensée dans les tentatives de traversées depuis 2024.

Les nationalités les plus récurrentes lors des opérations sont l'Afghanistan (4 opérations), l'Irak (4 opérations), l'Erythrée (3), la Syrie (2) et la Palestine (2). Des passagers libyens, yéménites, somaliens ou encore koweïtiens ont aussi été identifiés.

Les nationalités des candidats à la traversée sont probablement à mettre en lien avec les événements géopolitiques et les réseaux de passage clandestins qui opèrent dans la région.

LES DONNEES DE FRONTEx SUR LES NATIONALITES DES CANDIDATS A LA TRAVERSE DE LA MANCHE

Selon les données de l'agence européenne, les 3 premières nationalités candidates à la traversée sont : afghane, syrienne et irakienne.¹⁴

L'agence a établi plusieurs constats sur l'évolution de la part des différentes nationalités dans les traversées :

- Une baisse des candidats maghrébins, qui peut s'expliquer par le durcissement des conditions de délivrance de visas britanniques dans les pays du Maghreb
- Une hausse des candidats issus des pays du Commonwealth
- Une hausse du nombre de ressortissants des pays d'Asie du Sud et du Sud-Est, les Vietnamiens constituant la première nationalité dans les tentatives de traversées (22% en 2024 contre seulement 5% en 2023 et 1,5% en 2022)

¹⁴ <https://www.senat.fr/rap/r24-304/r24-304.html>

- Une absence de communication sur la situation administrative des personnes au regard du droit au séjour en France

Presqu'aucune information n'est relayée quant à la situation administrative des personnes interpellées. Certains communiqués de presse de la préfecture de Seine-Maritime précisent qu'une Obligation de Quitter le Territoire Français (OQTF) a été délivrée à certaines personnes à la suite d'une évaluation administrative mais sans précision sur la notification d'un délai de départ volontaire ou non ou sur d'éventuels placements en rétention administrative par exemple. Pour les autres, nous n'avons pas été en mesure de recueillir une information fiable.

- Des personnes de passage presque invisibles pour les habitants

Selon les associations locales, toutes les personnes qui tentent la traversée veulent passer en Angleterre et ne cherchent pas à s'installer en France (ou du moins dans la région). Elles ne sollicitent donc pas les associations dieppoises dont les actions sont majoritairement tournées vers l'accompagnement des personnes souhaitant s'installer en France, pour leurs démarches administratives et d'intégration.

Les personnes ne restent dans la région de Dieppe que le temps d'attente de la traversée. Elles peuvent parfois s'établir temporairement dans des campements de fortune, comme à Mont Joli Bois, sur la commune de Criel-sur-Mer ou à Longroy, mais il semblerait qu'elles repartent la plupart du temps vers le Calais ou la région parisienne via Rouen. Les habitants interrogés n'ont pas connaissance de squats ou de campements de fortune à Dieppe ou au Tréport. Une fois leur prise en charge terminée, les groupes de passagers ayant échoué leur tentative demandent à être reconduits à la gare, ou y repartent à pied.

Certaines personnes avec qui nous avons pu discuter se sont dites surprises de voir des personnes tentant la traversée qui « avaient des moyens », ou ne semblaient pas dans une grande pauvreté (apparence vestimentaire, téléphones récents, prix de la traversée).

- Des réseaux de passage organisés

Les tentatives de traversée dans la région dieppoise démontrent la présence d'un ou de plusieurs réseaux de passeurs structurés et organisés.

Le matériel est stocké avant d'être acheminé aux valleuses pour préparer un départ qui nécessite l'intervention de plusieurs personnes. Des petites feuilles d'instruction traduites en plusieurs langues ont été retrouvées sur des plages aux alentours de Dieppe, avec inscrits les numéros d'urgence à contacter et les consignes de sécurité à bord.

Selon différents récits recueillis dans la presse, les personnes tentant la traversée arrivent en bus, en payant leur ticket, ce qui témoigne d'un voyage organisé sur la durée. Les passeurs peuvent faire payer plusieurs milliers d'euros pour un trajet, mais celui-ci peut comprendre plusieurs tentatives en cas d'échec.

En ce qui concerne les embarquements sur le ferry, les conducteurs étaient payés plusieurs centaines d'euros voire 1 000 ou 2 000 euros par des contacts éloignés pour transporter des personnes cachées dans leur véhicule. Les articles de presse chroniquant les audiences au tribunal judiciaire de Dieppe relatent les récits de plusieurs passeurs qui ont été recrutés par une lointaine connaissance ou sur les réseaux sociaux et ont accepté parce qu'ils avaient besoin d'argent.

LA SOUS-TRAITANCE DES RESEAUX DE PASSEURS

Les passeurs du littoral de la Manche ne sont qu'un maillon d'une chaîne organisée en sous-traitance, pour éviter les démantèlements. La surveillance policière accrue empêche l'existence d'un monopole des traversées et entraîne une dispersion des réseaux sur tout le littoral. Cela peut impliquer des rivalités et des conflits, et peut aussi expliquer le regroupement de certaines nationalités selon les moyens de traversée.

La sous-traitance se matérialise par une main d'œuvre importante : quelques personnes dirigent le réseau depuis l'étranger (souvent depuis un pays de départ), quelques personnes de confiance gèrent l'organisation dans un pays européen, des passeurs organisent les traversées depuis les zones côtières, des recruteurs recherchent les passagers, des courtiers les rassemblent et collectent l'argent. On retrouve aussi des interprètes, des négociateurs ou encore des responsables d'embarcation. Les passeurs semblent de plus en plus investir les réseaux sociaux pour faire de la publicité pour les traversées en *small boat* (TikTok, Snapchat). Les candidats peuvent payer pour une traversée simple ou bien un ensemble de services pour traverser l'Asie et l'Europe, comme par exemple les Vietnamiens.¹⁵

LES REPONSES APPORTEES PAR LES POUVOIRS PUBLICS ET LES ACTEURS LOCAUX

○ Les fonds britanniques de lutte contre l'immigration irrégulière

Dans la continuité des accords du Touquet (2003), le traité de Sandhurst (2018) instaure une « coopération opérationnelle en matière de prévention des départs clandestins, de lutte contre les réseaux de passeurs, de prise en charge des demandeurs d'asile et d'exécution des mesures de retour »¹⁶ ainsi que le cadre financier fixant la contribution britannique au financement du dispositif de prévention des traversées. A ces fins, un budget de 540 millions d'euros pour la période 2023-2026 est prévu. Ces fonds sont ainsi répartis : 141 millions d'euros pour 2023-2024 ; 191 millions d'euros pour 2024-2025 et 208 millions d'euros pour 2026-2027.¹⁷

51,8 % de ces fonds sont destinés au financement des moyens humains déployés sur le littoral français, soit 280 millions d'euros sur la période 2023-2026. Les fonds britanniques permettent aussi le financement d'infrastructures et d'équipements nécessaires à la sécurisation de la frontière transmanche, comme pour la location exclusive de 5 avions équipés de caméras, à hauteur de 6 millions d'euros par an, ou encore l'achat de drones.¹⁸ Le financement de la protection civile par les Britanniques leur permet d'établir une « zone tampon » sur le littoral de la Manche.

Néanmoins, le ministre de l'Intérieur français, Bruno Retailleau, estime que « *les Britanniques nous donnent aujourd'hui près de 500 millions d'euros, quand la protection des frontières nous coûte au moins le double* »¹⁹.

¹⁵ https://www.courrierinternational.com/article/enquete-traversees-de-la-manche-dans-les-rouages-d-un-reseau-de-passeurs_229900

¹⁶ <https://www.senat.fr/rap/r24-304/r24-3041.pdf>

¹⁷ Ibid.

¹⁸ Ibid.

¹⁹ <https://www.vie-publique.fr/discours/296450-bruno-retailleau-27112024-politique-de-limmigration>

- Les moyens développés dans le cadre des accords franco-britanniques

Dans le secteur de Dieppe, on compte plusieurs moyens de surveillance financés par les fonds britanniques.

Depuis août 2021, 16 militaires réservistes sont mobilisés toutes les nuits pour patrouiller en binôme sur la côte d'Albâtre (Varengeville-sur-mer - Le Tréport) : c'est le dispositif « Salamandre » ; pendant du dispositif « Poséidon » opérationnel dans le nord de la France²⁰. Leur objectif est de surveiller le littoral pour, d'une part, empêcher les départs en repérant les embarcations à la mer et, d'autre part, signaler les organisateurs de ces tentatives de traversée à la police aux frontières (PAF) dans le cadre de l'OLTIM (Office de lutte contre le trafic illicite de migrants). Equipés d'un monoculaire de vision nocturne, de jumelles, d'un conteneur lacrymogène, de lampes et de caméras piétons, ils sont à l'origine d'une grande partie des interceptions de *small boats* mais il leur arrive aussi d'intercepter le matériel ou les groupes en amont d'une tentative de départ. Une hausse de 2258 % du nombre d'interpellations de personnes étrangères en situation irrégulière sur le littoral seinomarin a ainsi été constatée sur les 9 derniers mois de 2024.²¹ Cela témoigne du renforcement de la politique de lutte contre l'immigration clandestine dans la zone.

Par ailleurs, 2 drones quadrimoteurs équipés chacun de deux caméras et un hélicoptère avec une caméra thermique et une caméra classique peuvent être déployés en surveillance. Le premier drone a été mis en service en juillet 2024, et a été sorti 20 fois entre juillet et décembre, sans que son emploi n'ait « *contribué jusqu'à présent à détecter des migrants ou à identifier des passeurs* »²². La préfecture met en avant un effet dissuasif et une demande des élus locaux, qui n'a pas été confirmée. Le drone n'interviendrait pour l'instant qu'en cas de signalement d'un potentiel départ, en complément de la surveillance physique au sol. Il semble qu'un seul drone soit utilisé, peut-être par manque de télépilotes. La zone de survol s'étend sur une bande littorale terrestre d'une largeur de 4 kilomètres, comprise entre Saint-Valéry-en-Caux et le Tréport. S'agissant d'une mesure d'exception, l'arrêté permettant ce survol délivré par la préfecture a une durée effective de 3 mois, sans limite de renouvellement. Des recours auprès du tribunal administratif de Rouen ont contraint la préfecture de Seine-Maritime à restreindre la zone de survol, qui s'étendait dans un premier temps sur l'ensemble du littoral du département et à renforcer la publicité sur l'utilisation de ces appareils. Par ailleurs, un avion de Frontex survole régulièrement les 150 km des côtes de la Manche pour repérer les départs de bateaux, sans que l'on sache s'il survole la Seine-Maritime.

Le renforcement des mesures de surveillance et de patrouille pousse les passeurs à changer régulièrement de zones de départ, et encourage des départs dans des zones plus dangereuses car plus difficilement accessibles.

- Le rôle de l'Etat dans la lutte contre l'immigration clandestine

Lorsqu'une tentative de départ est empêchée, dans la majorité des cas, les personnes concernées sont prises en charge par les autorités qui procèdent à une vérification des identités et à une évaluation administrative des situations personnelles. Dans certains cas, des OQTF ont été prononcées à l'égard d'une partie des passagers, jamais sur tous. Néanmoins, tous semblent avoir été remis en liberté à l'issue de la procédure. Il arrive que certains téléphones soient confisqués afin de procéder à leur examen, dans la recherche d'informations sur les réseaux de passeurs.

²⁰ <https://www.paris-normandie.fr/id658245/article/2025-09-12/depart-des-migrants-de-normandie-si-nous-noccupons-plus-le-terrain-les>

²¹ <https://www.paris-normandie.fr/id599700/article/2025-01-24/la-seine-maritime-connaît-une-explosion-du-nombre-de-migrants-2258>

²² [..\Downloads\1 Rapport_Demande_renouvellement_survol_de_drone_1148656772-5.pdf](#)

LA DIFFERENCE ENTRE LES OPERATIONS A TERRE ET EN MER

L'empêchement des départs à terre est géré par la préfecture terrestre (Seine-Maritime ou arrondissement de Dieppe) et, est une opération de lutte contre l'immigration illégale. A contrario, dès que l'opération se déroule sur l'eau, elle est gérée par la préfecture maritime (Manche Mer du Nord) et, est une opération de sauvetage en mer. L'interception est alors interdite, sauf si le sauvetage est expressément demandé, ou qu'un danger immédiat apparaît (dislocation, naufrage de l'embarcation, etc...).

Il est courant d'assimiler les opérations de lutte contre l'immigration illégale à terre à des opérations humanitaires, comme celles menées en mer, en mettant en avant l'objectif commun de sauver des vies. Or, les interceptions menées à terre restent des opérations répressives visant à décourager les personnes de tenter la traversée et ne répondent pas à un principe humanitaire d'urgence mais exposent les personnes migrantes à davantage de risques, selon plusieurs associations qui interviennent dans le nord de la France²³.

Lorsque des personnes sont suspectées d'être des passeurs par les autorités, elles sont placées en garde à vue et passent en comparution immédiate devant le tribunal judiciaire de Dieppe. Sur les 26 opérations d'interpellations ou d'interceptions recensées, 12 ont conduit à des interpellations de passeurs, pour un total de 19 personnes interpellées. 11 ont été condamnés à des peines de prison de 8 mois, 15 mois, 18 mois ou 3 ans. Plusieurs interdictions limitées ou définitives de territoire français ont aussi été prononcées. Les conducteurs de véhicules montant à bord du ferry étaient des hommes et des femmes, de nationalités française, galloise, roumaine, italienne. Les passeurs interpellés sur un lieu de départ ou de stockage de *small boats*, ou bien à bord, étaient tous des hommes. Ils étaient de nationalité iranienne, irakienne et syrienne.

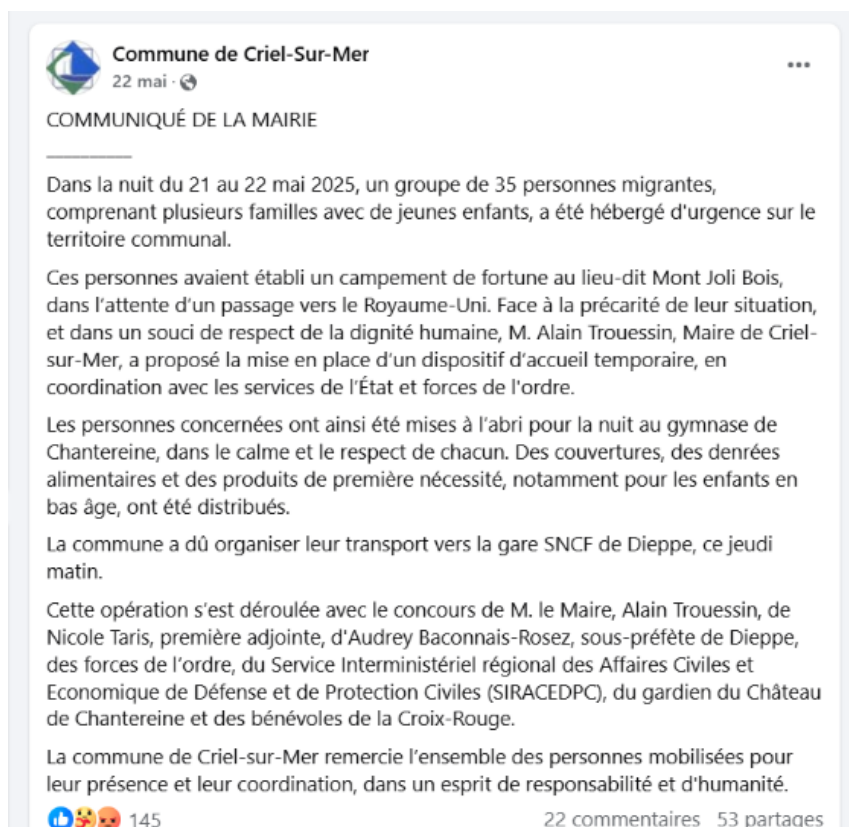
L'Etat intervient aussi dans la formation des forces maritimes en charge des opérations de sauvetage, à leur demande. En effet, avant octobre 2021, la situation dans la Manche et la Mer du Nord n'était pas officiellement reconnue. Dès lors, aucun moyen n'était déployé dans cette zone, laissant la SNSM comme seul acteur, dépourvue de moyens et de formations spécifiques. A partir du déploiement de la Marine Nationale et des forces des douanes en octobre 2021, ont été mises en place des formations aux techniques de sauvetage de grande ampleur. C'est ainsi que la formation Novimar (Nombreuses Victimes Maritimes) a été dispensée à différents équipages sur le modèle des protocoles des ONG en Méditerranée centrale mais adaptée au contexte particulier de la Manche/Mer du Nord. Les équipages sont notamment formés à la gestion de la panique (pas de mise à l'eau de plongeur, embarquement des personnes par l'arrière du bateau, ...)²⁴.

○ La responsabilité des municipalités dans la mise à l'abri d'urgence

En plus des forces de l'ordre, les autorités préfectorales (préfecture de Seine-Maritime ou sous-préfecture de Dieppe) sollicitent les municipalités afin qu'elles mettent en place les conditions d'une prise en charge d'urgence des personnes secourues ou interceptées.

²³ <https://www.ouest-france.fr/societe/immigration/naufrage-dans-la-manche-la-securisation-des-cotes-expose-les-migrants-a-davantage-de-risques-d0f290ea-6aa1-11ef-bffb-cb4513feb8f2>

²⁴ <https://www.snsn.org/actualites/formation-sauvetage-en-mer-impliquant-de-nombreuses-victimes>



Communiqué de la mairie de Criel-Sur-Mer relayé sur le compte Facebook de la commune le 22 mai 2025

D'après les éléments communiqués par les municipalités concernées, les élus locaux sont souvent prévenus tard dans la nuit ou tôt le matin de l'arrivée de groupes de plusieurs dizaines de personnes, de la nécessité de les mettre à l'abri et de leur fournir les besoins de première urgence. Pour cela, des salles ou installations sportives municipales sont ouvertes (gymnase Léon Rogé à Dieppe, salle des fêtes de Berneval-le-Grand, Gymnase Chantereine à Criel-sur-Mer - cf *fiches synthèse*) tel que prévu dans les Plans Communaux de Sauvegarde. Les élus et services municipaux mettent à disposition des lits et du matériel pour permettre l'évaluation sanitaire des personnes. Il arrive que des interprètes soient dépêchés par la préfecture pour faciliter la communication. Nous n'avons pas recueilli d'information fiables sur les procédures mises en place par les autorités préfectorales pour contrôler le droit au séjour dans le cadre de ces opérations. La mise à l'abri ne dure en général que 10 à 12 heures avant que les personnes ne soient invitées à quitter les lieux. Le 22 mai, la municipalité de Criel-sur-Mer a affrété un bus pour conduire les personnes jusqu'à la gare la plus proche mais dans la plupart des cas, les personnes repartent par leurs propres moyens. Les élus locaux s'impliquent pour des prises en charge d'urgence à visée humanitaire et s'expriment à ce sujet sur les réseaux sociaux et dans la presse.



Aucune municipalité de Seine-Maritime n'est associée au collectif des maires du littoral²⁵, rassemblant plusieurs maires à l'initiative de la maire de Calais, Natacha Bouchart. Dans leur communiqué du 4 avril 2025, ces maires déplorent que : « *la crise migratoire [soit] repassée au second plan des priorités politiques* » et demandent des mesures d'indemnisation des communes, de renforcement de la sécurité et de concertation européenne et envisagent, « *faute réponse rapides et concrètes à ses revendications de mener des actions fortes.* »

- Le renfort des associations dans la prise en charge d'urgence

La SNSM, association reconnue d'utilité publique, est en première ligne face à la hausse des tentatives de traversée sur des embarcations toujours plus surchargées. Deux stations sont sollicitées par le CROSS Gris-nez dans la zone de Dieppe : celles de Dieppe et du Tréport. Elles ne sont pas autonomes : elles n'interviennent qu'en cas de visuel direct sur une embarcation en danger ou de sollicitation du CROSS. Dans la zone du proche côtier (12 miles), c'est généralement la SNSM qui intervient mais dès que l'embarcation entre dans la haute mer, ce sont les moyens de l'Etat (bateaux de la Marine Nationale, bateaux civils affrétés par la Marine Nationale, garde côtes des douanes) qui prennent le relai. La SNSM ne souhaite pas s'impliquer dans les opérations de lutte contre l'immigration illégale, sa mission étant la sauvegarde des vies humaines en mer, elle n'intervient que lorsque celles-ci sont menacées. Ainsi, en fin d'année 2024, les autorités publiques avait proposé que la SNSM puisse bénéficier des fonds britanniques pour la lutte contre l'immigration clandestine mais la direction centrale de la SNSM a refusé considérant que l'organisation est apolitique et non militante. Pourtant, plusieurs stations locales très exposées sur le littoral de la Manche et de la Mer du Nord y seraient favorables, au vu du manque de moyens auxquelles elles font face avec la hausse des traversées²⁶.

LA SITUATION PARTICULIERE DU SAUVETAGE DANS LA MANCHE

Les embarcations engagées dans une traversée de la Manche ont tout intérêt à se faire connaître des secours français. En effet, le droit maritime interdit aux bateaux d'intervenir tant que l'assistance n'est pas demandée par une ou plusieurs personnes à bord de l'embarcation. Une intervention non sollicitée correspondrait à un acte de piraterie. Par conséquent, tant que les passagers des *small boats* signalés par le CROSS Griz-nez (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage maritimes) ne sollicitent pas d'assistance, les équipages de la Marine Nationale ou de la SNSM se contentent de suivre les embarcations jusque dans les eaux sous souveraineté anglaise d'où ils peuvent demander à ce qu'on leur porte secours et ainsi être ramenés à terre et pris en charge en Angleterre.

En 2024, la station SNSM de Dieppe a mené 6 opérations en lien avec des tentatives de traversée dont un sauvetage. En juin 2025, elle en avait déjà mené trois, contre seulement un par an les années précédentes. Elle dispose d'un navire tout temps dont l'équipage minimum doit être composé de 6 personnes. 24 bénévoles se relaient pour faire fonctionner la station. Les 3/4 d'entre eux ont une activité professionnelle à côté de leur engagement à la SNSM.

²⁵ <https://www.infomigrants.net/fr/post/63815/traversees-de-la-manche--les-maires-du-littoral-reclament-plus-dactions-concretes-des-autorites-francaises-et-britanniques>

²⁶ <https://www.lecanardenchaîne.fr/societe/49738-le-beau-bobard-de-la-snsm>

Les bénévoles ne font pas état d'une tension au niveau du matériel ou des effectifs mais certains sont inquiets de la manière dont pourraient réagir les passagers des embarcations qui tentent la traversée. Un des bénévoles témoigne avoir vu, lors d'une opération de sauvetage en décembre 2024, le dernier passager d'un *small boat* percer le pneumatique de l'embarcation à coups de couteau avant de la quitter. Les bénévoles de la station de Dieppe regrettent surtout que les autorités ne prennent pas en charge les personnes secourues immédiatement à leur arrivée au port. Lors d'un de leur sauvetage, l'équipe et les personnes secourues ont dû patienter plus d'une demi-heure dans le bateau de la SNSM à quai avant de recevoir l'autorisation de débarquer.



La Croix-Rouge est également régulièrement mobilisée par les municipalités pour fournir des vêtements secs, des couvertures ou encore de la nourriture et des boissons chaudes et apporter du soutien aux personnes dans l'attente de leur évaluation administrative par les forces de l'ordre. L'association Information Solidarité Réfugiés, gestionnaire du CADA de Dieppe (Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile) a aussi parfois été sollicitée.

En 2016, l'association Itinérance Dieppe s'était constituée pour répondre aux besoins des personnes stationnées dans les camps de fortune à proximité du terminal Transmanche. Elle s'est pérennisée en concentrant son action sur l'accompagnement des personnes souhaitant s'installer en France à l'instar d'autres associations également présentes localement (Phare 111, RESF, ...). Ces associations sont peu mobilisées aujourd'hui auprès des personnes tentant la traversée et qui ne sont que de passage dans la région. Dans la Somme, où les tentatives de traversées sont plus nombreuses, les associations locales ne sont pas non plus sollicitées sur les opérations et ont peu d'informations sur le sujet mais certaines d'entre elles ont la volonté de mettre en place des maraudes, notamment Osmose 62 ou Abbeville Solidaire.

Lors d'entretiens, certains acteurs déplorent une hyperpolarisation entre le monde associatif et les préfectures terrestre et maritime. Les trois procédures judiciaires engagées à la suite de signalement en justice par les autorités contre l'association Utopia 56 pour des actions menées à la frontière franco-britannique témoignent de la judiciarisation du dialogue²⁷. Cet état de fait a pour conséquence une invisibilisation des données au monde associatif, qui a pu compliquer notre travail de recherche.

²⁷ https://www.lemonde.fr/societe/article/2024/11/29/l-association-d-aide-aux-migrants-utopia-56-visee-par-trois-enquetes-penales_6420371_3224.html

➤ PERSPECTIVES

○ Renégociation des engagements bilatéraux entre la France et le Royaume-Uni

Lors d'une visite des installations frontalières dans le Nord de la France le 27 février 2025²⁸, Bruno Retailleau, ministre de l'Intérieur, et Yvette Cooper, son homologue britannique, ont reconduit le traité de Sandhurst jusqu'en 2027 (son arrêt initial était prévu en 2026) en promettant un renforcement de la lutte contre l'immigration clandestine. Bruno Retailleau a lui évoqué un possible « changement de doctrine », permettant l'interception des embarcations dans l'eau dans une bande de 300 mètres depuis les côtes françaises pour contrer le développement des *taxi-boats*. Plusieurs acteurs rencontrés se sont montrés sceptiques quant à l'opérationnalité d'une telle mesure : absence d'agents dédiés et équipement inapproprié des forces de l'ordre pour intervenir dans des eaux si peu profondes.²⁹

Début juin 2025, le gouvernement britannique a une nouvelle fois déploré un manque d'action du côté français, notamment après la journée record du 31 mai 2025 où 1 194 personnes sont arrivées sur les côtes britanniques.³⁰

Lors du 37^{ème} sommet franco-britannique à Londres le 3 juillet 2025, « la France et le Royaume-Uni ont convenu d'expérimenter un projet pilote visant à décourager les voyages illégaux à travers l'Europe vers le Royaume-Uni et les traversées dangereuses par petits bateaux tout en sauvant des vies, dans le cadre d'une approche innovante visant à briser le modèle économique des bandes organisées. L'accord prévoit la réadmission des migrants directement en France après un voyage illégal par small boat vers le Royaume-Uni et offre également une voie légale réciproque vers le Royaume-Uni pour les migrants en France, avec un principe d'équivalence entre le nombre de réadmissions vers la France et le nombre d'admissions légales vers le Royaume-Uni.³¹ »

L'ACCORD « ONE IN, ONE OUT »

L'accord « One in, one out » a été publié le 11 août 2025. Dans les semaines qui ont suivi, « au moins 100 personnes ont été placées dans des centres de détention à proximité des aéroports d'Heathrow et de Gatwick »³² à leur arrivée au Royaume-Uni, dans le but d'être renvoyées en France, selon le Crossborder Forum. Selon les sources, entre 20 et 50 personnes pourraient être réadmises en France chaque semaine. Les premiers transferts ont été organisés à partir du 15 septembre 2025 sur des vols commerciaux. Les personnes réadmises sur le sol français sont orientées vers des dispositifs d'examen de leur situation administrative ou de préparation à leur expulsion. En parallèle, le gouvernement britannique a ouvert une plateforme en ligne³³ pour permettre à des personnes étrangères présentes en France et désirant rejoindre le Royaume-Uni de demander un visa de 3 mois pour y entrer légalement.³⁴

²⁸ https://www.courrierinternational.com/article/vu-de-l-etranger-au-touquet-rapprochement-franco-britannique-contre-l-immigration-clandestine_228244

²⁹ Fin septembre 2025, la nouvelle doctrine serait « en cours de finalisation » : https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/09/16/immigration-dans-la-manche-les-autorites-modifient-leur-strategie-d-interception_6641357_3224.html

³⁰ <https://france3-regions.franceinfo.fr/hauts-de-france/nord-0/dunkerque/traversees-de-la-manche-1-194-migrants-arrivees-en-angleterre-en-une-journee-un-record-en-2025-3163623.html>

³¹ <https://www.elysee.fr/emmanuel-macron/2025/07/14/declaration-du-37e-sommet-franco-britannique>

³² https://www.lemonde.fr/societe/article/2025/09/16/debut-de-l-application-de-l-accord-entre-le-royaume-uni-et-la-france-sur-le-renvoi-de-migrants_6641361_3224.html

³³ [UK/European Applicant Transfer Scheme - GOV.UK](https://www.gov.uk/government/consultations/uk-european-applicant-transfer-scheme)

³⁴ <https://www.lavoixdunord.fr/1628542/article/2025-09-24/accord-migratoire-franco-britannique-une-premiere-famille-est-arrivee-au-royaume>

- Renforcement de la criminalisation des passeurs par le gouvernement britannique

Le Royaume-Uni prévoit de durcir la répression des passeurs, notamment en mettant en place une nouvelle infraction pénale pour mise en danger de vies en mer. Elle pourrait entraîner jusqu'à 14 ans de prison pour ceux qui préparent le trafic, et une interdiction de voyage, un blocage des réseaux sociaux et une restriction du téléphone pour les passeurs suspectés.³⁵ La police pourrait obtenir le pouvoir de saisir les téléphones des personnes migrantes pour chercher des informations sur les passeurs. Le gouvernement britannique prévoit d'agir sur 3 axes : la hausse des retours, le renforcement des pouvoirs d'exécution et d'action et la répression du travail illégal.

- Quelles perspectives dans la région de Dieppe ?

En réponse à la demande du maire de Dieppe, le préfet de Seine-Maritime, Jean-Benoît Albertini, s'est exprimé le 29 août 2024 sur un doublement des moyens de surveillance et de sécurité du littoral³⁶, notamment en rapatriant les renforts qui avaient été déployés quelques mois plus tôt à Ouistreham. Avec l'identification progressive des points de départ, les autorités locales mettent en place des moyens de dissuasion pour éviter les traversées. Sur la plage du Puys (Dieppe), une caméra a été installée face à la descente vers la mer suite à des tentatives de départ. Depuis, aucune autre tentative n'a été enregistrée à partir de cette plage.

La SNSM nous a rapporté un exercice de formation avec un matelas gonflable pouvant secourir un grand nombre de personnes à la fois. Certaines associations agissant plus au nord sur le littoral nous ont fait part de leur souhait d'étendre leurs actions jusqu'en Seine-Maritime. Par ailleurs, l'espace littoral sur lequel se concentre le présent rapport fait partie du projet de recherche sur la maritimisation des migrations mené par Arnaud Banos, Camille Martel et Nina Kerdoncuff, géographes à l'Université du Havre.

Ces initiatives témoignent d'une prise en compte de l'augmentation des tentatives de traversée sur le littoral de Seine-Maritime et d'une adaptation progressive des moyens d'actions de différents acteurs du territoire. Si, quantitativement, la situation est de moindre importance que plus au nord de la France, elle démontre la nécessité de ne pas focaliser l'attention et les moyens d'action seulement sur quelques points de la frontière mais bien sur toute la bande littorale de la Manche et de la Mer du Nord.

- Revendications générales sur les traversées de la frontière franco-britannique

À la suite du 37ème sommet franco-britannique, plus de 30 associations et personnalités du champ juridique - parmi lesquels Amnesty International, Médecins du Monde, le Secours Catholique, Médecins Sans Frontières, Utopia 56, La Cimade, La Ligue des Droits de l'Homme et de nombreuses associations de terrain - ont alerté les autorités françaises, britanniques et européennes sur les graves dangers que font peser les mesures annoncées pour les personnes exilées à la frontière.

Loin de dissuader les traversées, la mise en place du mécanisme "one in, one out" d'échange de personnes entre la France et le Royaume-Uni et le renforcement des interceptions en mer risquent d'accroître les dangers pour les personnes, de porter atteinte aux droits fondamentaux et d'augmenter le nombre de morts à la frontière.

Considérant que les politiques migratoires ne peuvent plus être pensées sans considération pour les droits, la dignité et la vie des personnes concernées, les organisations appellent à :

³⁵ <https://www.bbc.com/news/articles/c1mr177ze45o>

³⁶ <https://www.francebleu.fr/infos/faits-divers-justice/traversees-illegales-de-la-manche-le-prefet-de-la-seine-maritime-annonce-un-doublement-des-forces-de-securite-3589950>

- **refuser toute mesure qui renforce l'externalisation des politiques migratoires**, détourne le droit d'asile et banalise les traitements inhumains et dégradants,
- **remettre les droits humains et le respect du droit d'asile** au cœur de toute politique migratoire européenne,
- **garantir le respect du principe de non-refoulement** à cette frontière,
- **œuvrer pour des engagements clairs des gouvernements français et britanniques pour l'ouverture de voies légales et sûres** pour toutes les personnes exilées à la frontière franco-britannique,
- **permettre un meilleur contrôle du respect des droits à la frontière franco-britannique** à l'image de la proposition de résolution devant l'Assemblée Nationale tendant à la création d'une commission d'enquête relative aux conséquences des accords du Touquet déposée le lundi 25 mars 2024.

➤ INDICATIONS METHODOLOGIQUES

Ce travail ne prétend pas à l'exhaustivité mais propose de poser un regard sur un phénomène peu documenté dans sa globalité et manifestation en expansion. Il s'inscrit dans la continuité des observations engagées par la Coordination Française pour le Droit d'Asile (CFDA) qui, déjà en 2008, dans son rapport « La loi des « jungles », la situation des exilés sur le littoral de la Manche et de la Mer du Nord »³⁷, s'est efforcée de rendre visible la situation des personnes bloquées à l'ultime frontière de l'espace Schengen dans le but d'améliorer les conditions d'accueil et de prise en charge des exilés en transit dans le nord-ouest de la France : « *Tout ou presque, dans ce rapport, conduit à constater partout l'invisibilité : les exilés la recherchent pour échapper autant que possible aux tracasseries multipliées par les pouvoirs publics à leur rencontre dans le but de les contraindre à se dissimuler. Dès lors qu'ils ont à peu près disparu du champ visuel, leur existence peut être niée ou minorée. Et, aussitôt, la question de leurs droits ne se pose plus guère. Quelques concessions humanitaires suffisent à assurer leur survie à défaut de l'existence qu'ils n'ont pas.* »

La première étape de ce travail a été de tenir une revue de presse de tous les articles parus dans les médias locaux et nationaux en France et au Royaume-Uni relatant les tentatives de traversées depuis la Seine-Maritime en 2024 et 2025. Les communiqués de presse des autorités, en particulier de la préfecture de Seine-Maritime et de la préfecture maritime de la Manche et de la Mer du Nord) ont permis d'enrichir le recueil de données.

Nous nous sommes rendues à 2 reprises dans la zone d'étude : une première fois le vendredi 6 juin, et une seconde le mercredi 25 juin 2025, pour rencontrer des acteurs directement concernés par les tentatives de traversées vers le Royaume-Uni et des habitants de la région. Nous avons également mené des entretiens téléphoniques ou en visioconférence avec des associations locales et des personnalités ayant une expertise en lien avec la frontière franco-britannique dont Vincent Souty, avocat ; Arnaud Banos, chercheur au CNRS et acteur du sauvetage en mer ; Clara Houin et Aurélia Lamiroy, coordinatrices de la Plateforme de Soutien aux Migrant.es et Philippe Brouard, président de la station SNSM de Dieppe.

Déplacement du vendredi 6 juin 2025	Déplacement du mercredi 25 juin 2025
10h30 : Le Tréport – port de pêche 11h30 : Criel sur Mer - domaine du parc de Chantereine ; Mont-Joli Bois 13h00 : Berneval-le-Grand ; Petit-Caux ; Belleville-sur-Mer - vallée du Val-au-prêtre 14h00 : Dieppe - plage de Puys – association Itinérance Dieppe	Accompagné de Nina Kerdoncuff, cartographe en stage à l'UME IDEES, Université du Havre 10h30 : Dieppe – station SNSM 14h30 : Dieppe - sémaphore ; gymnase Léon Rogé 15h : Dieppe - visite du canot tout temps de la SNSM

³⁷ <https://coordination-asile-cfda.fr/article48.html>

➤ ANNEXE



Fiches synthèse des
tentatives de
traversée vers
l'Angleterre dans le
secteur de Dieppe
2024-2025

ANNEXE DU RAPPORT :

MISSION D'OBSERVATION A LA FRONTIERE
FRANCO-BRITANNIQUE- LITTORAL DE SEINE-
MARITIME

Sasha JOLIMAITRE
30/06/2025