



Brussels, 8 April 2025  
(OR. en, fr)

7806/25

FRONT 81  
COTER 49  
MIGR 123  
COMIX 105  
*CH*  
*IS*  
*NO*  
*LI*

**NOTE**

---

From: French delegation  
To: Working Party on Frontiers / Mixed Committee (EU-Iceland/Norway and Switzerland/Liechtenstein)  
No. prev. doc.: 14427/24  
Subject: Prolongation of the temporary reintroduction of border controls at the French internal borders in accordance with Articles 25 and 27 of Regulation (EU) 2016/399 on a Union Code on the rules governing the movement of persons across borders (Schengen Borders Code)

---

Delegations will find attached the copy of a letter received by the General Secretariat of the Council on 04 April 2025 regarding the prolongation of the temporary reintroduction of border controls by France at its internal borders between 01 May 2025 and 31 October 2025.

---

## **ANNEXE**

**E-MAIL**

Received on 04. 04. 2025	IM 3565 2025 07-04-2025
Notification d'une réintroduction temporaire ou d'une prolongation du contrôle aux frontières intérieures	

**1. Notification présentée par :**

La France.

**2. Date de la notification :**

Jeudi 3 avril 2025.

**3. Date et durée de la réintroduction ou de la prolongation du contrôle aux frontières intérieures prévue [article 27, paragraphe 1, point d), du règlement (UE) 2016/399] :**

Réintroduction du 1<sup>er</sup> mai au 31 octobre 2025.

**4. Portée de la réintroduction ou prolongation du contrôle aux frontières intérieures envisagée, en précisant le ou les tronçons des frontières intérieures où le contrôle sera réintroduit ou prolongé [article 27, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) 2016/399] :**

Toutes les frontières intérieures (terrestres, maritimes, aériennes).

**5. Notification :**

- d'une première réintroduction du contrôle aux frontières intérieures (événement imprévisible) : article 25 bis, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/399 ;  
 d'une prolongation du contrôle aux frontières intérieures (événement imprévisible) : article 25 bis, paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/399 ;

*Période(s) de réintroduction(s) précédente(s) du contrôle aux frontières intérieures*

- d'une première réintroduction du contrôle aux frontières intérieures (événement prévisible) : article 25 bis, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) 2016/399 ;  
 d'une prolongation du contrôle aux frontières intérieures (événement prévisible) : article 25 bis, paragraphes 4 et 5, du règlement (UE) 2016/399 ;

*Période(s) de réintroduction(s) précédente(s) du contrôle aux frontières intérieures :*

Réintroduction du 1<sup>er</sup> novembre 2024 au 30 avril 2025.

- d'une prolongation du contrôle aux frontières intérieures après 2 ans, en cas de situation exceptionnelle majeure: article 25 bis, paragraphe 6, du règlement (UE) 2016/399 ;

*Période(s) de réintroduction(s) précédente(s) du contrôle aux frontières intérieures*

- d'une prolongation du contrôle aux frontières intérieures après 2 ans et 6 mois, en cas de situation exceptionnelle majeure: article 25 bis, paragraphe 6, du règlement (UE) 2016/399

Page 2 sur 10

*Période(s) de réintroduction(s) précédente(s) du contrôle aux frontières intérieures*

- d'une réintroduction du contrôle aux frontières intérieures fondée sur une décision d'exécution du Conseil: article 28, paragraphes 1 et 5, du règlement (UE) 2016/399

*Remarque: le maintien d'une réintroduction du contrôle aux frontières intérieures ne doit pas être considéré comme une prolongation si la menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure sur laquelle il est fondé est différente de la menace grave qui a motivé la réintroduction précédente du contrôle aux frontières intérieures. Si tel est le cas, veuillez notifier une première réintroduction et préciser la nature nouvelle et distincte de la menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure mentionnée au point 7.*

6. Si la notification d'un événement prévisible est effectuée moins de quatre semaines avant la réintroduction ou la prolongation du contrôle aux frontières intérieures prévue [article 25 bis, paragraphes 4, 5 et 6, du règlement (UE) 2016/399] :

*Veuillez indiquer quand les circonstances à l'origine de la nécessité de réintroduire ou de prolonger le contrôle aux frontières intérieures ont été connues.*

Non applicable.

7. Menace grave pour l'ordre public ou la sécurité intérieure, consistant en :

- incidents ou menaces terroristes, et menaces que constitue la grande criminalité organisée

La menace djihadiste « activée » depuis l'étranger continue à peser fortement sur la France, alimentée par les réseaux criminels implantés sur tout le territoire européen<sup>1</sup>. L'organisation terroriste « État islamique », qui développe ses ramifications et prend de l'ampleur en Afghanistan, a toujours pour ambition de frapper des puissances étrangères occidentales, a fortiori dans le contexte de la guerre à Gaza. En conséquence, la posture Vigipirate au niveau « urgence attentat », le plus élevé, est toujours en vigueur et a été adaptée à compter du 15 janvier 2025 dans une posture « hiver – printemps 2025 » pour mettre l'accent sur la sécurisation des lieux de culte, établissement scolaires, rassemblements festifs ou religieux, transports et bâtiments publics. Les appels aux violences envers les communautés juives connaissent une inquiétante acuité, avec des agressions fréquentes (1 673 actes antisémites en 2023 et 1 570 en 2024, contre 300 à 850 par an entre 2012 et 2022, 340 % dans l'agglomération parisienne en 2024 par rapport à 2023).

En outre, les flux irréguliers en direction de l'Europe se maintiennent à des niveaux élevés<sup>2</sup>. Or, le risque d'infiltration des flux irréguliers par des individus radicalisés, dont certains pourraient avoir des projets d'attentat, reste important selon les analyses disponibles.

Dans ce contexte, les contrôles aux frontières intérieures ont des résultats probants, en permettant d'améliorer la détection et le suivi de profils inquiétants, ce qui est essentiel dans le contexte sécuritaire actuel.

- urgences de santé publique de grande ampleur  
 une situation exceptionnelle caractérisée par des mouvements soudains, de grande ampleur et non autorisés de ressortissants de pays tiers, au sens de l'article 25, paragraphe 1, point c), du règlement (UE) 2016/399

<sup>1</sup> Les informations qui ont trait à ce sujet sont confidentielles, mais les autorités françaises se tiennent néanmoins à la disposition de la Commission ou des États membres voisins qui le souhaiteraient pour échanger.

<sup>2</sup> Le rapport ISAA n°458 (du 1<sup>er</sup> janvier au 23 mars 2025) fait état de 44 364 arrivées irrégulières, ce qui représente un nombre supérieur aux arrivées de 2022 et similaire à 2024 pour la même période.

Veuillez préciser et inclure toutes les données pertinentes détaillant les événements qui constituent une menace grave. Veuillez inclure des informations sur le caractère soudain du mouvement de grande ampleur et non autorisé, la pression exercée sur les ressources et les capacités des autorités compétentes, le niveau de préparation des autorités compétentes, le risque probable pour le fonctionnement global de l'espace sans contrôle aux frontières intérieures, ainsi que les éléments de preuve disponibles provenant de l'analyse des informations et de toutes les données disponibles, y compris celles provenant des agences de l'Union concernées.

- événements internationaux de grande ampleur ou de haut niveau.
- autres

Une grande part des mouvements secondaires intra-Schengen ont pour destination la frontière franco-britannique dans le but de rejoindre le Royaume-Uni. Aujourd'hui, environ 30 % des flux d'entrées irrégulières dans l'espace Schengen se répercutent à ce linéaire, avec quelques semaines de décalage.

Depuis quelques années, l'efficacité des contrôles déployés par les autorités françaises sur les liaisons maritimes et ferroviaires à destination du Royaume-Uni a conduit les passeurs à privilégier les embarcations de fortune dites « *small boats* » et obligé les autorités françaises à déployer des efforts supplémentaires pour empêcher les départs et secourir les personnes embarquées à bord de ces embarcations. Le déploiement de moyens français très conséquents dans la zone (avec notamment 1 200 agents de police et de gendarmerie/jour) permet d'intercepter près de 60 % des tentatives de traversée mais ne décourage pas les réseaux de trafiquants qui adoptent de nouvelles techniques<sup>3</sup>, toujours plus dangereuses pour la sécurité des personnes, pour faire traverser les migrants vers le Royaume-Uni. Ainsi, les tentatives et traversées réussies sont en constante augmentation : entre le 1<sup>er</sup> novembre 2024 et le 23 mars 2025, 403 événements ont été recensés, impliquant 15 305 personnes. Parmi celles-ci, 8 979 ont réussi à atteindre les côtes anglaises, réparties sur 167 embarcations. De plus, 236 embarcations, transportant 6 326 individus, ont été interceptées, soit 59 % des tentatives. En parallèle, 1 178 personnes ont tenté de rejoindre le Royaume-Uni par voie terrestre via des poids-lourds. Sur cette période, 14 décès ont été enregistrés sur le vecteur maritime.

En plus de la menace à l'ordre public constituée par les *small boats* eux-mêmes et les accidents graves et décès qu'ils provoquent, la lutte contre ce phénomène s'accompagne d'importants troubles à l'ordre public. En effet, l'efficacité du dispositif de prévention des départs, associée à une pression migratoire soutenue, conduit mécaniquement à une concentration des migrants dans les camps en bordure de littoral (entre 1 000 à 2 000 migrants selon les périodes, avec un flux continu), situés au plus proche ou dans les villes, et s'accompagne d'une hausse significative des actes hostiles contre les forces de l'ordre<sup>4</sup>. Si jusqu'à présent, les violences commises par les migrants concernaient en premier lieu les migrants eux-mêmes<sup>5</sup> et les forces de sécurité intérieure durant leurs interventions visant à prévenir les départs, des violences à l'encontre des populations et des biens dans des villes littorales du Nord et du Pas-de-Calais<sup>6</sup>, notamment Dunkerque et Calais, se développent désormais de façon marquée. Le phénomène résultant de la combinaison du développement des réseaux de passeurs violents et organisés et de l'arrivée permanente et soutenue de candidats à la traversée vers le Royaume-Uni permet de caractériser la menace grave à l'ordre public.

La France accorde une grande importance à la lutte contre les franchissements irréguliers de la frontière de la Manche et Mer du Nord et y consacre, avec le concours britannique, des moyens considérables. Néanmoins, l'attractivité du Royaume-Uni demeure et de très nombreux migrants irréguliers continuent d'arriver dans l'espace Schengen puis se rendent en France avec l'objectif de traverser la Manche. Les migrants en situation irrégulière qui sont candidats à l'immigration vers le Royaume-Uni transitent par toutes nos frontières intérieures, à des degrés variés (principalement les frontières franco-italienne,

<sup>3</sup> Le rapport d'Europol, « *The changing DNA of serious and organised crime* », du 18 mars 2025, souligne la situation particulière de la Manche mer-du-Nord dans la criminalité organisée à travers toute l'Europe (p.51).

<sup>4</sup> Entre le 1<sup>er</sup> septembre 2024 et le 28 février 2025, 135 actes hostiles ont été recensés par la zone Nord, conduisant à 24 blessés parmi les FSI, 13 véhicules administratifs et 23 véhicules de particuliers dégradés et l'utilisation de 926 moyens de défense intermédiaire. Début 2025, deux refus d'obtempérer particulièrement violents, où des véhicules de service sont percutés par les passeurs, ont fait un blessé parmi les gendarmes. Une fusillade entre migrants a fait un blessé parmi les policiers du RAID intervenant à cette occasion en février dernier.

<sup>5</sup> Ces violences persistent : entre le 1<sup>er</sup> septembre 2024 et le 28 février 2025, les rixes ont généré 35 blessés (dont 3 par arme à feu et 11 par arme blanche).

<sup>6</sup> En 2024, 50 véhicules et 14 biens de particuliers ont été endommagés. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, un viol en réunion sur 4 minutes par 2 migrants Sénégalais et Soudanais est à déplorer dans le Pas-de-Calais, 2 citoyens calaisiens ont été blessés par des ESI, notamment lors de violences en réunion, des voyageurs d'un tramway à Calais ont été agressés par un migrant armé d'un couteau.

franco-suisse, franco-allemande et franco-belge, ces trois derniers linéaires frontaliers étant également des corridors privilégiés pour la fourniture de matériel nautique et pour la traite d'êtres humains).

Si les contrôles aux frontières intérieures actuellement déployés ne permettent évidemment pas d'entraver la totalité des flux irréguliers, ils n'en sont pas moins indispensables au regard de la situation très dégradée constatée actuellement en zone Nord. Ils permettent ainsi d'interpeller des passeurs, de désorganiser les réseaux de criminalité organisée, et de réguler l'entrée sur le territoire des migrants irréguliers dont la concentration dans certains endroits engendre de graves troubles à l'ordre public.

#### 8. Noms des points de passage frontaliers autorisés :

Liste jointe.

#### 9. Mesures prises par d'autres États membres (le cas échéant)

#### 10. Évaluation de la nécessité et de la proportionnalité au titre de l'article 26, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/399 :

##### 10.1. Caractère approprié: Expliquer comment la réintroduction du contrôle aux frontières intérieures est susceptible de remédier à la menace de manière adéquate

En attendant la mise en œuvre des nouveaux outils destinés à renforcer le contrôle des frontières extérieures de l'Union, une part significative des flux irréguliers qui parviennent à les franchir ne fait pas, aujourd'hui, l'objet de contrôles sécuritaires ni d'enregistrement systématique dans les fichiers européens. Grâce aux contrôles à ses frontières intérieures, la France contribue à la protection de son territoire et de l'espace européen.

De plus, si la France développe des coopérations avec les États dont provient le matériel nautique pour les « *small boats* » et avec les États européens par lesquels circulent les ressortissants étrangers, migrants ou passeurs, afin de pouvoir repérer autant que possible les trafics suspects et les profils à risque, les contrôles aux frontières intérieures demeurent nécessaires et complémentaires à ces actions pour pouvoir intercepter plus facilement et le plus tôt ces individus. En effet, les contrôles opérés aux frontières intérieures entre le 1<sup>er</sup> novembre 2024 et fin mars 2025 ont fait la preuve de leur efficacité puisqu'ils ont permis l'interpellation, la signalisation et l'édition de mesures administratives de plus de 17 000 étrangers en situation irrégulière, et l'interception de 230 passeurs aux frontières intérieures. Environ 6 000 ESI ont été réadmis aux frontières intérieures terrestres. Les contrôles aux frontières intérieures ont également permis de détecter et de signaler aux services spécialisés un grand nombre d'individus aux profils inquiétants ou signalés<sup>7</sup>.

Afin de poursuivre ces objectifs, les autorités françaises renforcent l'efficacité de leurs contrôles, notamment grâce à la généralisation de la « Force Frontières » décidée le 26 février 2025 par le Premier ministre. Celle-ci vise à améliorer les synergies des différentes forces qui la composent (police, gendarmerie, douanes, militaires de la force sentinelle) et permet de mobiliser un dispositif modulable selon le degré de pression migratoire, et d'organiser en tant que de besoin le renforcement en effectifs, afin de maintenir les contrôles frontaliers à un niveau adapté à l'évolution des menaces identifiées et des flux irréguliers<sup>8</sup>.

Les autorités françaises souhaitent néanmoins réitérer l'assurance de leur profond attachement au principe de libre circulation des personnes, en tant que principe fondateur de l'Union européenne. À cet égard, elles

<sup>7</sup> 4 257 fiches de recherches ont été détectées dans les PPA et zones frontalieres pour novembre-décembre 2024.

<sup>8</sup> Par exemple, début mars 2025, une opération de contrôles d'envergure en zone Nord a permis de contrôler 7 200 personnes et 2 900 véhicules, donnant lieu à l'interpellation de 135 ESI, 66 gardes à vue et 7 découvertes de matériel nautique à des fins de migration irrégulière. Autre exemple, fin mars, un ressortissant polonais a été arrêté pour aide à l'immigration irrégulière. Il transportait du matériel nautique depuis l'Allemagne et n'en était pas à son premier trajet.

sont particulièrement attentives à ce que les contrôles aux frontières intérieures n'entravent pas la circulation des personnes et des marchandises plus que le strict nécessaire (*cf. infra*).

**10.2. Raisons pour lesquelles les objectifs poursuivis par la réintroduction ne peuvent être atteints par :**

- *le recours à d'autres mesures, telles que des vérifications proportionnées effectuées dans le cadre des vérifications à l'intérieur du territoire visées à l'article 23, point a), du règlement (UE) 2016/399,*
- *le recours à la procédure prévue à l'article 23 bis du règlement (UE) 2016/399,*
- *d'autres formes de coopération policière prévues par le droit de l'Union,*
- *des mesures communes concernant des restrictions temporaires de déplacements vers les États membres mentionnées à l'article 21 bis, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/399.*

Les contrôles aux points de passage autorisés (PPA) n'étant pas systématiques, afin d'éviter d'entraver le trafic de manière disproportionnée, ils sont complétés par des contrôles de police dans la zone frontalière, qui conduisent également à un grand nombre d'interpellations. Ces contrôles en zone frontalière sont menés sur la base du droit national, qui offre des possibilités plus circonscrites que celles de l'article 23 du CFS révisé. L'assouplissement du cadre juridique national permis par la modification de l'article 23 du CFS nécessitera des mesures de nature législative, qui sont en cours d'examen, afin de rendre possible l'intensification des contrôles en zone frontalière. Ces mesures législatives sont d'une sensibilité particulière puisqu'elles concernent le cadre juridique français qui régit les contrôles d'identité et ne pourront dans tous les cas être adoptées à court terme.

Dans ce contexte, les contrôles aux PPA restent indispensables et permettent de concentrer les flux en certains points de la frontière pour y mener des contrôles d'une intensité variable, de manière continue.

À la suite d'un contrôle (vérification au PPA ou contrôle de police de l'article 23 CFS), les étrangers en situation irrégulière peuvent être directement remis aux autorités policières de l'État frontalier dans le cadre des accords de réadmission préexistants à la directive retour. Si cette procédure peut se faire dans la zone frontalière, plus les contrôles et les interpellations sont distants de la frontière, plus son efficacité se réduit, eu égard aux temps d'examen de la situation des étrangers, de trajet et de remise. À cet égard, la souplesse offerte par la procédure de transfert nouvellement créée par l'article 23 bis du CFS est très intéressante pour la France, qui a contacté fin 2024 tous les États frontaliers pour leur proposer de mettre en œuvre la procédure de transfert. L'opérationnalisation de ce dispositif est en cours, mais ne pourra pas intervenir à court terme du fait des modifications réglementaires nécessaires et des négociations techniques qui doivent encore avoir lieu avec les États partenaires.

Au quotidien, les autorités françaises recourent également aux outils de coopération policière à disposition, notamment les échanges de renseignement, en particulier dans le cadre des centres de coopération policière et douanière (CCPD). Les autorités françaises promeuvent également le développement des patrouilles conjointes, qui permettent une intégration partenariale des contrôles. Si la qualité de la coopération s'améliore, grâce au dialogue entretenu avec les États voisins, son intensité et son efficacité peuvent toutefois sensiblement varier selon les segments de frontière concernés.

Enfin, la France met tout en œuvre afin de se préparer aux évolutions du droit de l'Union, spécifiquement des dispositions du pacte sur la migration et l'asile, qui devraient permettre un rehaussement significatif de l'efficacité des contrôles aux frontières extérieures et une amélioration de la capacité à lutter contre les mouvements secondaires, mais qui ne rentreront en vigueur qu'à l'été 2026.

Ainsi, la France s'investit dans des mesures alternatives pertinentes autorisées par le droit de l'Union mais celles-ci sont à ce jour insuffisantes pour faire face aux menaces identifiées. Dans ces conditions, le rétablissement des contrôles aux frontières intérieures demeure une mesure de dernier recours, la seule mesure efficace actuellement à disposition permettant d'opérer des contrôles de police de manière continue aux PPA et en zone frontalière lorsque cela est nécessaire.

**10.3. Incidence probable sur la circulation des personnes au sein de l'espace sans contrôle aux frontières intérieures ainsi que sur le fonctionnement des régions transfrontalières**

Page 6 sur 10

*Veuillez inclure une vue d'ensemble des mesures d'atténuation envisagées pour limiter l'incidence sur la libre circulation des personnes et le fonctionnement des régions transfrontalières, en particulier en ce qui concerne les travailleurs frontaliers et les opérateurs économiques, les délais d'attente et les encombrements de la circulation. Veuillez indiquer quelles régions transfrontalières, notifiées conformément à l'article 42 ter du règlement (UE) 2016/399, sont touchées par la réintroduction du contrôle aux frontières intérieures.*

Les incidences des contrôles aux frontières sur la libre circulation des personnes sont quasi inexistantes, les autorités françaises veillant à réduire au maximum les nuisances qui peuvent être engendrées.

En effet, les contrôles sont conduits d'une manière non systématique, même quand les forces stationnent de façon permanente à un point de passage autorisé (PPA) lorsque l'analyse de risque actualisée régulièrement par les autorités localement compétentes le justifie. L'intensité des contrôles est adaptée selon le type de frontière (aérienne, maritime, terrestre) et la majorité du temps les contrôles sont menés de manière aléatoire. L'instruction du ministre de l'intérieur du 25 novembre 2024 demande à ce titre aux préfets de préparer des plans zonaux, se déclinant au niveau départemental, pour :

- optimiser en premier lieu l'emploi de l'ensemble des ressources disponibles au niveau départemental, qui correspond au premier niveau de déploiement de la force frontières, et préparer, en le planifiant, le second niveau de mobilisation des forces (zonal) ainsi que les conditions de saisine de l'échelon national pour en activer le troisième niveau (national), l'ensemble étant en lien avec les analyses de pression et de risque migratoire établies par l'EMOF ;
- animer la coopération avec les Etats frontaliers notamment concernant les modalités d'action des brigades mixtes, l'organisation de patrouilles communes ou conjointes, la réalisation et l'analyse partagée de pression migratoire sur le linéaire frontalier ;
- assurer une présence renforcée des contrôles dans la profondeur, à la fois dans les zones prévues par l'article L.812-3 du CESEDA et dans les transports et sur les grands axes de circulation de votre zone de défense, notamment dans les pôles de transports qui concentrent les flux de voyageurs entre les différentes zones frontières en s'appuyant notamment sur les analyses des centres zonaux de sécurité des mobilités de la gendarmerie nationale ainsi que sur celles réalisées par les directions interdépartementales de la police nationale.

En outre, afin de limiter au maximum les incidences des contrôles sur la fluidité du trafic, les autorités françaises s'attachent à moduler le déploiement des forces de sécurité selon l'état du trafic, conviennent des modalités d'organisation des contrôles avec les gestionnaires des infrastructures de transport (régulation de l'ouverture des voies, organisation de déviations, départs des contrôles, etc.), préviennent ou se coordonnent avec les autorités des États frontaliers afin de mener des contrôles en amont lorsque cela est possible (Bureaux à contrôles nationaux juxtaposés, patrouilles) et forment les forces de sécurité à des contrôles « minutés » (surtout dans les transports en commun comme les trains). Les contrôles aux frontières intérieures menés jusqu'à présent n'ont ainsi eu que des effets extrêmement limités sur la fluidité de la circulation transfrontalière. Les autorités locales interrogées ont confirmé l'absence de difficultés ou de désagréments particuliers pour les populations frontalieres liées au rétablissement des contrôles aux frontières intérieures.

L'analyse de risque qui détermine l'amplitude des contrôles, et prenant en compte les problématiques migratoires et sécuritaires, est conforme à la méthode européenne « CIRAM 2.0 ». Elle se fonde par exemple sur les moyens de transport utilisés, les modes opératoires, les nationalités des migrants détectées, les plages horaires sensibles susceptibles d'être exploitées par les passeurs, ou le recours à la fraude documentaire.

Le contrôle des flux est ainsi différent des vérifications systématiques mises en œuvre aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Il s'agit plutôt d'organiser un filtrage sélectif, ne contrevenant pas au principe de libre circulation dans l'espace Schengen et ne présentant pas le risque de créer de trouble à l'ordre public sur le territoire des pays frontaliers voisins, notamment en provoquant l'engorgement de la circulation sur le vecteur routier ou des attroupements ou campements à la frontière.

**10.4. SI la menace grave consiste en des mouvements soudains, de grande ampleur et non autorisés [article 25, paragraphe 1, point c), et article 27, paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/399]:**

Veuillez fournir une évaluation des risques et des informations sur les mouvements soudains, de grande ampleur et non autorisés, y compris toute information obtenue auprès des agences de l'Union et à partir de l'analyse de données provenant des systèmes d'information pertinents.

Veuillez inclure des données quantitatives et qualitatives, notamment, par exemple, le nombre de demandes de protection internationale et de mouvements non autorisés, ainsi que des informations sur le caractère soudain du mouvement de grande ampleur et non autorisé, la pression exercée sur les ressources et les capacités des autorités compétentes, le niveau de préparation des autorités compétentes et le risque probable pour le fonctionnement global de l'espace sans contrôle aux frontières intérieures.

**10.5. Avis de la Commission et processus de consultation (le cas échéant)**

Veuillez préciser:

- les mesures qui ont été prises à la suite de l'avis ou des avis rendu(s) par la Commission conformément à l'article 27 bis, paragraphe 2, ou à l'article 27 bis, paragraphe 3, du règlement (UE) 2016/399,
- les mesures qui ont été prises à la suite des résultats d'un processus de consultation mis en place conformément à l'article 27 bis, paragraphe 4, du règlement (UE) 2016/399.

**11. Si la notification concerne une prolongation du contrôle aux frontières intérieures après 6 mois, au titre de l'article 25 bis, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/399 [article 27, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/399]**

**11.1. Évaluation de la nécessité et de la proportionnalité sur le fondement des critères définis à l'article 26, paragraphe 1, du règlement (UE) 2016/399**

Veuillez compléter, le point 10, en tenant compte de la précédente évaluation de la nécessité et de la proportionnalité et de l'évolution de la menace grave depuis la réintroduction du contrôle aux frontières intérieures.

**11.2. Ampleur et évolution attendue de la menace grave**

Veuillez préciser l'ampleur et l'évolution attendue de la menace grave, en particulier:

- la durée estimée de la persistance de la menace grave,
- les tronçons des frontières intérieures susceptibles d'être concernés,
- des informations sur les mesures de coordination avec les autres États membres affectés par le contrôle aux frontières intérieures ou susceptibles de l'être.

La durée estimée de la persistance des menaces graves identifiées est impossible à prédire puisqu'elle dépend largement de facteurs exogènes à l'action des autorités françaises.

L'ensemble des frontières intérieures demeureront concernées.

La France travaille avec ses voisins à une coopération approfondie sur les aspects opérationnels ainsi que sur le partage d'informations. La coordination avec les États frontaliers se fait au niveau national, entre ministères, et au niveau local, entre les services administratifs et policiers. Sur le terrain, les échanges sont réalisés de manière privilégiée via les 10 centres de coopération policière et douanière, ainsi que lors de la réunion d'instances de coordination bilatérale locales.

Comme mentionné ci-dessus, les États frontaliers sont avisés des opérations de contrôles afin de pouvoir prévenir conjointement tout ralentissement, délai ou désagrément causé par les contrôles à la

Page 8 sur 10

libre-circulation. Aucun grief concernant les conséquences de la réintroduction des contrôles n'a été signalé par les États membres voisins.

**12. Si la notification concerne une prolongation du contrôle aux frontières intérieures après 2 ans, en cas de situation exceptionnelle majeure [article 25 bis, paragraphe 6, du règlement (UE) 2016/399]**

12.1. Évaluation de la nécessité et de la proportionnalité sur le fondement des critères définis à l'article 26, paragraphe 2, du règlement (UE) 2016/399

*Veuillez compléter, le point 11.*

12.2. Mesures prises à la suite d'un avis rendu par la Commission conformément à l'article 25 bis, paragraphe 6, du règlement (UE) 2016/399 (le cas échéant)

12.3. Mesures prises à la suite d'un processus de consultation engagé conformément à l'article 25 bis, paragraphe 6, du règlement (UE) 2016/399 (le cas échéant)

12.4. Preuve de la persistance de la menace pour l'ordre public ou la sécurité intérieure

12.5. Explication de l'inefficacité d'autres mesures

12.6. Présentation des mesures d'atténuation

12.7. S'il y a lieu : présentation des moyens, des actions, des conditions et du calendrier en vue de la levée du contrôle aux frontières intérieures

**13. Autres informations (facultatif)**

*Par exemple:*

- détails de la coopération stratégique et opérationnelle avec les autres États membres,
- détails sur le recours à d'autres mesures [article 23 du règlement (UE) 2016/399],
- si la procédure prévue à l'article 23 bis du règlement (UE) 2016/399 est appliquée au moment de la réintroduction du contrôle aux frontières intérieures,
- initiatives de coopération bilatérale ou régionale, notamment avec des pays tiers.

**14. Non-communication d'informations pour des motifs tenant à la sécurité publique [article 27, paragraphe 5, du règlement (UE) 2016/399]**

*Veuillez indiquer, dans la mesure où les motifs tenant à la sécurité publique l'autorisent, si des informations n'ont pas été communiquées pour de tels motifs, compte tenu de la confidentialité d'enquêtes en cours.*

*Veuillez indiquer si certaines des informations notifiées ont été, en tout ou partie, classifiées en vertu du droit national.*

Certaines informations sont classifiées en vertu du droit national. Les autorités françaises se tiennent néanmoins à la disposition de la Commission ou des États membres voisins qui le souhaiteraient pour échanger à leur sujet.

**15. Caractère confidentiel des informations [article 35 du règlement (UE) 2016/399]**

*Veuillez indiquer et préciser si certaines des informations notifiées doivent rester confidentielles.*

Les autorités françaises souhaitent que la NAF reste confidentielle dans son entièreté.

Page 9 sur 10

**Liste actualisée des points de passage autorisés**

<b>DEPARTEMENT</b>	<b>AUTORITÉS EN CHARGE</b>	<b>NOM PPA FRANÇAIS</b>	<b>PRÉCISION LOCALISATION PPA</b>
1	DNPAF	CHALLEX	D89
1	DNPAF	DIVONNE - CHAVANNES	D15
1	DNPAF	DIVONNE - CRASSY	D984C
1	DNPAF	FERNEY - MATEGNIN	D35
1	DNPAF	FERNEY - VERSOIX	D35C
1	DGDDI	FERNEY – VOLTAIRE	D1005
1	DGDDI	GENÈVE CORNAVIN GARE	GARE
1	DNPAF	POUGNY	D984B
1	DNPAF	PREVESSIN-MEYRIN - LE TONKIN	D984F
1	DNPAF	SAUVERNY	D15E
1	DNPAF	SAINT JEAN DE GONVILLE	D89H
1	DNPAF	VERSONNEX	D15B
1	DGDDI	GENEVE AEROPORT – ACCES PIETONS	CHEMIN
4	DNPAF	COL DE LARCHE	
5	DNPAF	COL AGNEL	
5	DNPAF	COL DE L'ECHELLE	
5	DNPAF	COL DE MONTGENEVRE	
6	DNPAF	BREIL CARREFOUR	D6204 – D2204
6	DNPAF	BREIL – ROYA GARE	
6	DGDDI	COL DE TENDE	TUNNEL DE TENDE
6	DNPAF	MENTON -PONT SAINT LUDOVIC	D6327
6	DNPAF	A8 PEAGE DE LA TURBIE	A8
6	DNPAF	MENTON GARE CENTRALE	GARE
6	DNPAF	MENTON GARE GARAVAN	GARE
6	DNPAF	MENTON PONT SAINT LOUIS	RN7
6	DNPAF	COL DE VESCAVO – OLIVETTA – FANGHETTO	D93 / SP73
6	DNPAF	SOSPEL CARREFOUR SAINT GERVAIS	D93 / D2204
6	DNPAF	FANGHETTO	D 6204

6	DNPAF	GARE DE TENDE	GARE
6	DNPAF	GARE DE VIEVOLA	GARE
6	DNPAF	A8 - SORTIE 58	A8 - D51 - D2564
6	DNPAF	A8 - SORTIE 59	A8 - D22A
8	DGDDI	FUMAY	
8	DGDDI	GIVET	
8	DGDDI	GUÉ D'HOSSUS	D985
8	DGDDI	LA CHAPELLE	
8	DGDDI	VIREUX – MOLHAIN	
25	DGDDI	ABBEVILLERS	D34
25	DGDDI	BREMONCOURT	D437
25	DGDDI	BURNEVILLIERS	
25	DGDDI	COL DE FRANCE	D461
25	DGDDI	FRASNES-VALLORBE GARE	GARE
25	DGDDI	GOUMOIS	D437
25	DGDDI	LA CHEMINÉE	D464
25	DNPAF	LA FERRIERE SOUS JOUGNE	N57
25	DGDDI	LE GARDOT	D48
25	DGDDI	LES FOURGS	D6
25	DGDDI	LES VERRIERES DE JOUX	D67
25	DGDDI	MONTANCY	D140
25	DGDDI	MORTEAU GARE	GARE
25	DGDDI	MOUTHE	D389
25	DGDDI	PARGOTS	D2
25	DGDDI	VAUFFREY	
25	DGDDI	VILLARS LES BLAMONT	D173
31	DNPAF	COL DU PORTILLON	
31	DNPAF	MELLES PONT DU ROY	N125
39	DGDDI	BOÎT D'AMONT	
39	DGDDI	LA CURE	
54	DNPAF	LONGLAVILLE RODANGE	N18
54	DNPAF	MONT SAINT MARTIN AUTOROUTE	N52
54	DNPAF	MONT SAINT MARTIN D46 AVENUE DE L'EUROPE	D46

54	DGDDI	MONT SAINT MARTIN D918	D918
55	DGDDI	ECOUVIEZ	D981
57	DGDDI	APACH	D153
57	DGDDI	AUTUN LE TICHE	D29
57	DGDDI	CARLING	D26
57	DGDDI	CREUTZWALD	N33
57	DNPAF	EVRAANGE	N53
57	DNPAF	FORBACH GARE	GARE
57	DNPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61
57	DNPAF	GROSBLIEDERSTROFF	N61 – D31BIS
57	DNPAF	LA BREME D'OR	N30
57	DGDDI	MARIENAU	D31
57	DGDDI	MONDORF	D1
57	DGDDI	PETITE ROSSELLE	D31
57	DGDDI	ROSBRÜCK	N3
57	DNPAF	SARREBRUCK AUTOROUTE	A320
57	DNPAF	SARREGUEMINES	D82
57	DNPAF	SARREGUEMINES GARE	GARE
57	DGDDI	SCHOENECK	D32
57	DGDDI	SCHRECKLING	D918
57	DGDDI	SCHWEYEN	D35A
57	DGDDI	SPIRCHEREN	D32
57	DNPAF	THIONVILLE GARE	GARE
57	DGDDI	VILLING	D954
57	DGDDI	VOLMERANGE	D58
57	DNPAF	ZOUFFTGEN	A31
59	DNPAF	BETTIGNIES	N2
59	DNPAF	CAMPHIN-BAISIEUX	A27
59	DNPAF	BAISIEUX GARE	GARE
59	DNPAF	CONDÉ SUR L'ESCAUT	D935
59	DNPAF	DRONKAERT À NEUVILLE-EN-FERRAIN	D78
59	DNPAF	GARE DE LILLE – EUROPE	GARE
59	DNPAF	GARE DE LILLE – FLANDRE	GARE
59	DNPAF	GHYVELDE	RD601

59	DNPAF	HALLUIN EST	D617
59	DNPAF	JEUMONT	D336
59	DNPAF	MONT A LEUX À WATTRELOS	D112
59	DNPAF	QUIEVRECHAIN	D630
59	DNPAF	REKKEM - NEUVILLE EN FERRAIN	A22
59	DNPAF	RISQUONS TOUT À NEUVILLE EN FERRAIN	N350
59	DNPAF	SAINT AYBERT	A2
59	DNPAF	STEENVORDE	D 948
59	DNPAF	TOURCOING GARE	GARE
59	DNPAF	LES MOËRES	A16
64	DNPAF	ARNÉGUY	D933 / N-135
64	DNPAF	HENDAYE BIRIATOU A63	A63
64	DNPAF	COL D'IBARDIN	D404 – route d'Ibardin / NA-1310
64	DNPAF	COL DE LIZARRIETA	D306 / NA-4400
64	DNPAF	COL DE LIZUNIAGA	D406 / NA-4410
64	DNPAF	COL DU POURTALET	D934 / A136
64	DNPAF	COL DU SOMPORT	Col du Somport / N-330a
64	DNPAF	DANCHARIA	D04 - D20 / N-121 B
64	DNPAF	HENDAYE GARE	GARE
64	DNPAF	HENDAYE PONT SAINT-JACQUES	D912
64	DNPAF	PONT DE BÉHOBIE-HENDAYE	D810
64	DNPAF	ROUTE DE SARE – VENTA BERROUET	D306 - route de la venta Berrouet
64	DNPAF	URDOS-TUNNEL DU SOMPORT	D134 / N-330
64	DNPAF	NAVETTE MARITIME HENDAYE	Port de plaisance d'hendaye, route des mimosas
64	DNPAF	LA PIERRE SAINT-MARTIN	D 132 / NA 137
64	DNPAF	HENDAYE AVENIDA / "PONT DE MARCHANDISES"	AVENUE D'ESPAGNE

64	DNPAF	COL D'ISPEGUY	D949
64	DNPAF	LES ALDUDES	D948 – D58
64	DNPAF	PORT DE LARRAU	D26
65	DNPAF	TUNNEL D'ARAGNOUET/BIELSA	D173
66	DGDDI	BOURG MADAME	ROUTE DE LLIVIA
66	DNPAF	CERBERE – COL DES BALISTRES	D914
66	DNPAF	CERBERE GARE	GARE
66	DNPAF	COL D'ARES À DE MAUREILLAS	D115
66	DNPAF	COL DE COUSTOUGES	D3
66	DGDDI	LATOUE DE CAROL - ENVEIGT GARE	GARE
66	DNPAF	PERPIGNAN GARE	GARE
66	DNPAF	PERTHUS - BARRIERES DE PÉAGE LE BOULOU	A9
66	DNPAF	PERTHUS – VILLAGE	D900
66	DGDDI	ROUTE DU TOURNIQUET (ENTRE URR ET ENVEIGT)	N20
66	DGDDI	ROUTE NEUTRE (ENTRE PUIGCERDA ET ENCLAVE DE LLIVIA)	N154
66	DNPAF	COL DE MANRELL À LAS ILLAS	ROUTE COMMUNALE DE MAUREILLAS-LAS-ILLAS (D13)
66	DNPAF	COL DE BANYULS	
66	DGDDI	ENVEIGT – ROUTE DE LA VIGNOLE	D34
66	DGDDI	PUIGCERDA – CHEMIN D'AJA (ENTRE PALAU DE CERDAGNE ET PUIGCERDA)	CHEMIN D'AJA
67	DNPAF	GRUSENHEIM – GREFERN BAC	D429
67	DNPAF	ESCHAU-PLOBSHEIM - ALTENHEIM	N353
67	DNPAF	GAMBSHEIM – RHEINAU	D2
67	DGDDI	GERSTHEIM	
67	DNPAF	LAUTERBOURG GARE	GARE
67	DNPAF	LAUTERBOURG-BIENWALD	A35
67	DGDDI	MARCKOLSHEIM	D424
67	DNPAF	ROPPELHEIM-IFFEZHEIM	D4

67	DNPAF	SELTZ-PLITERSDORF BAC	D28
67	DNPAF	STRASBOURG – PONT DE L'EUROPE	PONT
67	DNPAF	STRASBOURG GARE	GARE
68	DNPAF	BÂLE GARE CENTRALE	GARE SBB / SNCF de Bâle
68	DNPAF	BÂLE-MULHOUSE FRONTIÈRE TERRESTRE PIÉTONNE	
68	DGDDI	CHALAMPE	D39
68	DNPAF	HÉGENHEIM SUD	D201
68	DNPAF	HÉGENHEIM-CROIX BLANCHE	D1282
68	DNPAF	HUNINGUE ROUTE	D107
68	DNPAF	LEYMEN GARE	D23.4
68	DNPAF	LEYMEN-BENKEN	D23
68	DNPAF	OTTMARSHEIM	A36
68	DNPAF	SAINT-LOUIS AUTOROUTE	A35
68	DNPAF	SAINT-LOUIS BOURGFELDEN	D419
68	DNPAF	SAINT-LOUIS LYSBÜCHEL	N66
68	DNPAF	VILLAGE – NEUF PONT DU PALMRAIN	D10
68	DNPAF	GARE DE MULHOUSE	GARE
68	DNPAF	VOGELGRUN PONT DE BRISACH - N415	N415
73	DNPAF	COL DU MONT CENIS	D1006
73	DNPAF	COL DU PETIT SAINT BERNARD	
73	DNPAF	MODANE GARE INTERNATIONALE	GARE
73	DNPAF	TUNNEL DU FREJUS	A32
74	DGDDI	ANNEMASSE GARE	GARE
74	DGDDI	BARDONNEX AUTOROUTE – SAINT JULIEN	A41
74	DNPAF	CHAMONIX – TUNNEL DU MONT BLANC	A40
74	DNPAF	CHÂTEL	D221
74	DNPAF	EVIAN PORT	PORT
74	DNPAF	MOELLESULAZ - GAILLARD	D1205
74	DGDDI	SAINT JULIEN PERLY	D1201
74	DGDDI	SAINT GINGOLPH	D1005
74	DGDDI	THÔNEX – VALLARD	A411
74	DNPAF	VALLORCINE	D1506
74	DGDDI	VEIGY ANIERES	D1005

74	DGDDI	VIRY	D118
75	DNPAF	PARIS – GARE DE L'EST	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DE LYON	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DE BERCY	GARE
75	DNPAF	PARIS – GARE DU NORD	GARE
75	DNPAF	GARE TGV ROISSY AÉROPORT	GARE
90	DGDDI	COURCELLE - ROUTE DE LUGNEZ	D21
90	DGDDI	CROIX	D50
90	DGDDI	DELLE – DERIDEZ	D221
90	DGDDI	DELLE BONCOURT AUTOROUTE	N1019
90	DGDDI	DELLE BONCOURT VILLAGE	D19
90	DGDDI	DELLE GARE	GARE
90	DGDDI	FLORIMOND SAINT ANDRÉ	D215
90	DGDDI	LEBETAIN	
90	DGDDI	RECHESY - LA RIVIÈRE	D13
90	DGDDI	VILLAR LE SEC	
	<b>TOTAL</b>	<b>198</b>	