

# **L'IMMIGRATION CLANDESTINE DANS LES TRANSPORTS**

**Chargé de mission :**

**Pierre PERROD, président du CNT**

**Rapporteurs :**

**Pierre BOURGEOIS**

**Christine MURRET-LABARTHE**

**22 décembre 2000**

## SOMMAIRE

INTRODUCTION	p. 2
I – LES DONNEES DU PROBLEME	p. 3
1 - Rappel du contexte juridique et politique	p. 3
1- Les textes	p. 3
2 - Le contexte diplomatique	p. 4
3 - Le cas particulier du Royaume-Uni	p. 4
2- Caractéristiques des flux	p. 5
1- Provenance et destination des flux	p. 5
2.- Moyens utilisés par les clandestins	p. 6
3- Données statistiques	p. 7
3- Les premières mesures actuellement en vigueur	p. 8
4- Le constat de l'intransigeance britannique	p. 10
II – LES PROPOSITIONS	p. 12
1 – Mesures techniques	p. 12
1- Objectifs	p. 12
2- Mise en pratique	p. 13
2- Approche politique et administrative	p. 16
1- Le risque en amont des frontières françaises demeure	p. 16
2- Les décisions des autorités britanniques doivent pouvoir faire l'objet d'une négociation	p. 17
3- Le problème doit être évoqué au niveau européen et international	p. 17
4 - Des mesures doivent être étudiées sur le plan structurel et administratif	p. 18
Question évoquée bien que ne rentrant pas dans le cadre de la mission donnée : la situation des voyageurs non admissibles	p. 18
CONCLUSION	p. 20
ANNEXES	
I. Lettre de mission	p. 23
II. Liste de contrôle	p. 24
III. Note de la SNCF	p. 25
IV. Composition du groupe de travail	p. 37

Le phénomène d'immigration clandestine dans les transports au sein des Etats de l'espace Schengen a pris une ampleur importante ces derniers mois.

La position prise par le Royaume-Uni, qui applique depuis avril dernier une nouvelle législation pénalisant les transporteurs dans les véhicules desquels ont été découverts des clandestins à leur entrée sur le territoire britannique, crée une situation très préoccupante. Les opérateurs subissent de plein fouet, en fin de course, les conséquences d'un problème de société dont ils ne maîtrisent en aucune façon les causes profondes.

Face à cette situation le Ministre m'a chargé de faire des propositions qui permettraient de sécuriser les moyens de transport ( cf la lettre de mission en annexe I).

J'ai constitué un groupe de travail, dont la composition figure en annexe IV, pour m'assister dans cette mission.

Le clandestin visé dans ce rapport est une personne qui a tenté de s'introduire dans un pays sans document de voyage, en se cachant dans un véhicule de transport de marchandises ou de voyageurs.

Il doit être distingué de deux autres cas qui ne font pas l'objet de la réflexion demandée :

1. celui d'une personne qui se présente ouvertement à l'entrée d'un pays sans les documents nécessaires. Considérée comme « non-admissible », ou « non-accédant », elle est alors réacheminée vers le pays de provenance.
2. celui d'une personne, entrée régulièrement sur un territoire, mais qui n'a plus les documents valides pour y rester : visa périmé etc. Considérée comme « étranger en situation irrégulière », elle peut, selon la loi française, soit être remise à l'Etat européen qui l'a admise et par lequel elle a transité, soit faire l'objet d'une mesure d'éloignement.

Rappelons qu'en application des accords de Schengen qui ont supprimé les contrôles aux frontières et institué la libre circulation des personnes, seuls des individus originaires d'un pays situé à l'extérieur de cet espace peuvent être qualifiés de clandestins (ou de personnes en situation irrégulière).

Ces personnes, une fois parvenues à la destination souhaitée, dans le cas visé, le Royaume-Uni, demandent à bénéficier du droit d'asile, ce qui est la finalité de leur voyage.

## I – LES DONNEES DU PROBLEME

### 1 – Rappel du contexte juridique et politique

#### 1 - Les textes

A - Convention de Dublin du 24 novembre 1993.

Elle détermine l'Etat responsable de l'examen d'une demande d'asile présentée dans l'un des Etats-membres de l'Union Européenne

Selon ce texte, signé par le Royaume-Uni, tout pays dans lequel est présentée une demande d'asile est tenu de l'examiner.

Mais cette demande ne peut être présentée que dans un seul Etat. Les clandestins connaissent pour la plupart cette disposition et attendent d'avoir rejoint le pays qui leur paraît le plus favorable pour formuler leur demande, ici le Royaume-Uni. On constate en conséquence en France un nombre croissant d'étrangers en situation irrégulière qui ne demandent pas l'asile.

B - Accords de Schengen du 14 juin 1985, complétés par la Convention du 19 juin 1990

Ils instituent la libre circulation des personnes parmi les Etats signataires, sous réserve de l'application de la clause de sauvegarde (article 2-2) en cas de circonstances exceptionnelles, ou de contrôles ciblés sur certains axes (anti-drogue).

Des mesures compensatoires ont été mises en place (fichier informatique commun, mesures de coopération policière).

Cette convention actuellement en vigueur dans 10 états, à terme dans 15 pays de l'Union Européenne, avec l'Islande et la Norvège mais toujours sans le Royaume-Uni et l'Irlande, définit une politique commune de l'immigration et énonce le principe selon lequel chaque Etat signataire est responsable des étrangers en provenance de pays-tiers qui ont pénétré dans l'espace commun, via son territoire.

C - Ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France

Cette ordonnance, modifiée par la loi n° 2000-516 du 15 juin 2000, s'applique au transport de voyageurs - aérien, maritime, routier (art. 20 bis) - mais non au transport ferroviaire.

Elle impose une obligation de contrôle du document de voyage par le transporteur, sous peine d'une amende administrative de 10 000 F par clandestin découvert. A noter que du fait de conventions internationales, seules les compagnies maritimes et aériennes sont habilitées à effectuer des contrôles d'identité.

L'obligation de réacheminement est prévue par l'art. 35 ter.

Le transport de marchandises, non visé explicitement, est concerné également.

En effet, l'article 21 dispose que toute personne qui aurait facilité ou tenté de faciliter l'entrée, la circulation ou le séjour d'un étranger en France, ou sur le territoire d'un Etat contractant de la Convention de Schengen, pourra être condamnée.

Cela implique un élément matériel : une aide directe ou indirecte ( par exemple : éviter un contrôle).

Cela suppose également un élément moral : l'intention d'enfreindre la loi.

C'est ainsi que tout transporteur de marchandises peut se trouver concerné par ce texte.

Les sanctions sont lourdes : selon l'article 21-1, une personne physique encourt une peine d'emprisonnement de 5 ans, 200 000 F d'amende et diverses peines complémentaires, dont l'interdiction d'exercer. (en cas de bande organisée, l'emprisonnement est de 10 ans et l'amende de 5 000 000F) ; selon l'article 21-2, une personne morale peut être également condamnée pénalement.

Un étranger non communautaire interpellé en situation irrégulière en France peut être remis à l'Etat européen qui l'a admis sur son territoire ou dont il provient directement. Il existe ainsi des accords de réadmission entre les Etats. Mais, encore faut-il que cette procédure soit mise en œuvre dans un délai assez court (dans les 12 jours après l'interpellation).

D - Projet de directive visant à harmoniser les sanctions pécuniaires imposées aux transporteurs de passagers acheminant sur le territoire des Etats Européens des ressortissants des pays tiers démunis des documents nécessaires pour y être admis

Ce texte, présenté lors de la présidence française, a pour objet d'harmoniser les sanctions actuellement en vigueur entre certains états « Schengen » pour les transporteurs aériens, maritimes et routiers (2000 euros).

## **2 – Le contexte diplomatique :**

L'immigration clandestine concerne l'ensemble de l'Union Européenne, c'est donc à ce niveau que doivent être menées les actions diplomatiques qu'elle suscite.

A. Un groupe de haut niveau a été créé par la Commission Européenne pour traiter de ces problèmes d'asile et de migration.

Son objectif est d'élaborer des plans d'action sur les questions migratoires afin d'établir des partenariats entre l'Union Européenne et certains pays comme le Maroc, l'Albanie, l'Afghanistan, la Somalie, le Sri Lanka et l'Irak.

Le plan le plus élaboré est celui proposé récemment au Maroc : il a reçu un accueil réservé, notamment sur l'immigration irrégulière. Un groupe de travail conjoint, Union Européenne / Maroc, va être constitué pour en revoir certains points et permettre ainsi son application prochaine.

B. Des accords de réadmission peuvent être négociés avec les pays d'origine d'étrangers en situation irrégulière.

La France a signé des accords bilatéraux avec une vingtaine de pays (dont la Roumanie, la Bulgarie) ; l'Union Européenne a reçu mandat de négocier des accords de réadmission avec le Maroc, le Sri Lanka, le Pakistan et la Russie.

## **3 - Le cas particulier du Royaume-Uni, non-signataire des accords de Schengen**

A. Ce pays offre un droit d'asile particulièrement attractif :

1. il n'existe pas de contrôle d'identité au Royaume-Uni, une fois la frontière passée (« habeas corpus »)

2. dès l'arrivée sur le territoire, la demande d'asile est recevable.
3. tout demandeur d'asile obtient des papiers et une somme d'argent, et est autorisé à travailler en attendant que le droit d'asile lui soit éventuellement octroyé (1 an environ).
4. la langue anglaise est universellement pratiquée
5. les nombreuses communautés étrangères déjà implantées au Royaume-Uni permettent d'accueillir ces demandeurs et leur donnent le moyen de s'intégrer plus facilement, voire d'y vivre clandestinement.
6. l'accès au marché du travail est plus souple.

Il faut rappeler que le Royaume-Uni a signé la Convention de Dublin, s'engageant ainsi à instruire les demandes d'asile présentées sur son territoire. Pour être recevable, aucune demande ne doit avoir été faite dans un autre pays : cette disposition est connue et mise en pratique par les clandestins transitant par Calais.

B. Ce régime de droit d'asile vaut à ce pays une immigration croissante.

En juillet 1999, Calais avait dû faire face à une première vague d'immigrants au Royaume-Uni, originaires du Kosovo. La situation politique de ce pays s'étant amélioré, ce flux a cessé mais il a été relayé par une population venant d'Afghanistan, d'Iran et d'Irak (Kurdes).

Devant l'ampleur du phénomène, le Royaume-Uni a récemment pris un certain nombre de mesures pour tenter de le réguler (remise d'une somme d'argent plus réduite – 10 £ par semaine – accompagnée de chèques prépayés, attribution de quotas par régions afin de soulager le Kent et la région de Londres etc.).

Mais les clandestins n'ont cessé d'être de plus en plus nombreux à s'introduire dans ce pays, cachés dans des moyens de transport.

C. Face à ce phénomène, le Royaume-Uni a adopté une réglementation de l'immigration plus stricte : *l'Immigration and asylum act* de 1999.

Selon ce dispositif, entré en vigueur le 3 avril 2000, toute personne qui aide, volontairement ou non, une personne à pénétrer illicitement sur le territoire britannique, est considérée comme complice et même coauteur. Il s'applique au transport routier et va être étendu très prochainement au transport ferroviaire.

Tout transporteur dont le véhicule aura été investi par des passagers clandestins est concerné. L'« *Immigration and asylum act* » prévoit la responsabilité pénale du transporteur et du conducteur, comme coauteur, en cas de découverte de clandestins. Il définit un « *Code of practice* » qui détaille les mesures de prévention à prendre, au chargement, le long du transport, et à l'embarquement. Enfin, il fixe une pénalité de 2000 livres pour chacun des acteurs du transport (conducteur, transporteur et affréteur) et par clandestin découvert.

## 2 - Caractéristiques des flux

### **1. Provenance et destination des flux**

A - Les clandestins proviennent de divers pays, généralement grâce à des filières à caractère plus ou moins mafieux, et s'introduisent en France :

- par voie terrestre en traversant un autre pays de l'espace « Schengen »
  - Ex : Maroc via Espagne
  - Albanie via Italie (Modane) et Suisse, Allemagne...
- par voie maritime
  - Ex : Maghrébins à Marseille
  - Kurdes par Patras, en Grèce et par les ports italiens.
- ou, très rarement, par voie aérienne en provenance de tout pays du monde.

B - Sur le territoire français ces clandestins sont, dans la plus grande majorité des cas, en transit.

Ils convergent vers le Royaume-Uni, attirés par son régime de droit d'asile apparemment très favorable ou ressenti comme tel car ils ignorent le traitement réservé aux demandeurs d'asile déboutés. On assiste donc à une forte concentration du flux à Calais qui offre le passage le plus court et réputé le plus facile.

C - Il s'agit, dans sa presque totalité d'une population non reconductible :

A Calais, il s'agit essentiellement de ressortissants afghans, irakiens et iraniens, que l'on ne peut renvoyer dans leur pays, (si toutefois on disposait de la preuve de leur origine) du fait de l'absence de liaisons aériennes directes ou de la situation politique de ce pays. Les clandestins détruisent tout document prouvant leur origine.

Remis à la Police aux Frontières (PAF) et ne pouvant être reconduits, ils sont alors hébergés à titre humanitaire par la Croix-Rouge dans un camp situé à 10 km à Sangatte, où ils profitent de la première occasion pour tenter leur chance à nouveau, le plus souvent aidés par des passeurs.

Ils sont ainsi environ 800, transitant en moyenne trois semaines au camp. Dans la grande majorité ils parviennent à leurs fins.

## **2. Moyens utilisés par les clandestins**

A Calais, les clandestins profitent du fort trafic, avec une alternative possible :

- le transport maritime par la forte concentration des navires et leurs fréquentes rotations,
- le transport ferroviaire du fait de la proximité de l'entrée du Tunnel, où circulent les navettes d'Eurotunnel et les trains de marchandises de la SNCF .

Les véhicules routiers les plus vulnérables sont les camions bâchés, type « savoyarde ».

- Les clandestins s'introduisent en dégrafant les points d'attache ou en découpant le toit au cutter. Pour ce faire, et comme constaté sur place, ils bénéficient le plus souvent d'un complice qui remet en place les agrafes et, éventuellement, le cordon « TIR » coupé.
- Ils se cachent sur le toit de la cabine du conducteur (déflecteur), ou sous le plancher.
- Ils montent, soit lors d'arrêts dans les stations services, soit lors du passage sous des ponts d'autoroute (ils sautent sur le toit)
- Ils profitent incontestablement du fait qu'il existe des zones portuaires non sécurisées, l'une avant le contrôle CO2, l'autre, plus protégée mais encore insuffisamment, entre le contrôle et l'embarquement.
- Ils peuvent de façon exceptionnelle s'introduire également dans les « ponts-garages » des transbordeurs puis montent dans les véhicules.
- Exceptionnellement, la complicité du conducteur n'est pas à exclure.

Pour s'introduire dans les trains,

- ils profitent à Fréthun du fait que certains convois, à l'entrée du Tunnel, sont parfois obligés de ralentir, et même de s'arrêter, pour laisser passer d'autres convois, malgré les efforts du Centre de contrôle ferroviaire d'Eurotunnel.
- ils s'introduisent également dans des conteneurs dont ils dégondent les portes ou en découpent le toit au chalumeau, avec une nécessaire complicité extérieure (c'est le cas notamment en Italie).

Leur passage est de mieux en mieux organisé.

On se trouve en face de réseaux qui s'apparentent de plus en plus à des structures mafieuses, probablement connectées avec les autres circuits de la délinquance internationale (drogue, prostitution...). Les passeurs opèrent dans tout le secteur, y compris le camp d'hébergement de Sangatte.

### 3. Données statistiques

A - En 1999 : on estime à 10 000 le nombre de clandestins ayant transité par l'ensemble des ports français.

B - Pour Calais

- Entre le 17 août 1999 et le 19 décembre 2000, la PAF a procédé à 29 320 interpellations, dont 588 passeurs, et le préfet a pris 3 016 arrêtés de reconduite à la frontière.
- En ce qui concerne les passeurs, on ne dispose que depuis janvier 2000 du nombre d'entre eux qui ont été écroués en attente de jugement, soit 252 (à rapporter au nombre d'interpellés pendant cette période : 390).  
Depuis le 1<sup>er</sup> janvier au 30 septembre 2000, 173 passeurs ont été condamnés (en application de l'ordonnance de 1945) à de lourdes peines d'emprisonnement ferme, d'interdiction du territoire français pour les étrangers avec confiscation des camions et des produits des infractions (somme perçue au titre du passage).
- Depuis juillet 2000, la CCI a mis en place des contrôles, visuels ou par CO2, qui ont permis, au total, en cinq mois, de découvrir près de 15 000 clandestins (le contrôle CO2, pour sa part, a permis la découverte de 4 500 clandestins).
- Sur les navires de la compagnie SeaFrance, le nombre de clandestins découverts et ramenés en France augmente :
  - en 1998 : 437
  - en 1999 : 661
  - depuis le 1er janvier 2000 à début novembre : 755.

Il faut prendre en compte le fait qu'un même clandestin peut être intercepté plusieurs fois.

C.-.A Douvres, entre avril et octobre 2000, 4000 clandestins ont été découverts dans 15% des véhicules contrôlés.

D.-. Sur le réseau ferroviaire, le nombre de clandestins interpellés par la SNCF sur les trains de fret s'établit de la façon suivante :

- 154 en août, dont 70 en provenance d'Italie,
- 108 en septembre, dont 67 en provenance d'Italie,
- 75 en octobre, dont 69 en provenance d'Italie.

### 3 - Les premières mesures actuellement en vigueur

Elles ont été mises en place par les différents intervenants : Pouvoirs Publics (Préfecture, PAF, Justice, Douanes...), Port (CCI), Eurotunnel, SNCF, compagnies maritimes et transporteurs routiers, Service maritime Boulogne Calais (S.M.B.C).

#### A. La CCI de Calais

La CCI a créé en son sein un service de sécurité spécialisé de 45 personnes, qu'elle va encore renforcer.

Elle procède à un contrôle CO2 sur les poids-lourds, avant l'embarquement, dès le péage franchi, en vue de déceler une présence humaine à l'intérieur du véhicule. Ce contrôle, effectué sur la base du volontariat, demande de 3 à 5 minutes et donne lieu à la délivrance d'un certificat remis au conducteur. Il a été indiqué que, sur l'ensemble du trafic, plus de la moitié des conducteurs se soumettait à ce contrôle volontaire. (soit 1500 camions par jour).

A court terme, il est prévu de sécuriser de façon plus stricte la zone proche de l'embarquement, qui devra notamment être clôturée par un grillage à système de détection électrique de présence humaine.

Il est également prévu de créer une zone de stationnement portuaire sécurisée.

Deux faiblesses du système sont actuellement évidentes :

- si les transports de marchandises peuvent être contrôlés, ce n'est pas le cas des véhicules particuliers (fourgonnettes, caravanes...), sauf pour P&O (cf. point B suivant).
- au moment de l'embarquement, tous les véhicules, contrôlés ou non, attendent sur le même parking, les uns à côté des autres, ce qui permet les transferts de clandestins d'un véhicule non contrôlé à un véhicule contrôlé.

#### B. Les compagnies maritimes

Les dispositions de sécurité prises à bord ont pour objectif, d'assurer la sécurité du navire, mais ils permettent, à titre accessoire, la détection de clandestins :

- interdiction de rester dans les véhicules après le départ du navire (mesure de sécurité prise après le naufrage intervenu à Zeebrugge) ;
- caméras dans les « ponts-garages » dont les images sont retransmises au niveau de la timonerie ;
- présence constante d'un membre de l'équipage dans ces garages sur SeaFrance ;
- verrouillage immédiat des portes d'accès du « pont-garage », rendant cet espace inaccessible du reste du navire dès l'appareillage sur SeaFrance.

Les clandestins découverts pendant la traversée à bord des navires français, sont, à l'arrivée à Douvres, maintenus à bord puis reconduits en France.

La situation est différente sur la compagnie britannique P&O du fait de l'application de la « loi du pavillon », qui fait l'objet d'une étude conjointe du ministère des Affaires Etrangères et du ministère de l'Intérieur. De plus, depuis le 6 décembre dernier, cette compagnie, qui s'est vue également infliger des amendes s'élevant actuellement à un montant équivalent à 10 MF, impose, à l'entrée du navire, le contrôle CO2 à tout camion transporté et effectue un contrôle visuel sur les véhicules particuliers (ouvertures des coffres, ouverture des caravanes).

### C. Les transporteurs routiers

- Les organisations professionnelles (AFTRI, FNTR, IRU, TLF, UNOSTRA) ont mis au point un premier projet de « check-list » (liste de contrôle) suivant les prescriptions du « *code of practice* » britannique.
- Les transporteurs ont entrepris une sensibilisation de leur personnel aux risques courus par l'intrusion de clandestins dans les camions et leur recommandent de se soumettre aux contrôles proposés.
- Les conducteurs routiers disposent d'un numéro de téléphone (« n°vert ») qu'ils doivent appeler dès qu'ils soupçonnent la présence de clandestins à bord de leur véhicule.

D. Eurotunnel procède à un contrôle aléatoire de CO2 sur des véhicules choisis au dernier moment, suivant un pourcentage qui est passé de 9 à près de 20%.

Par ailleurs, le dispositif de sûreté, Euroscan, ayant pour objet premier de déceler les matières illicites et dangereuses (drogue, explosifs) à l'entrée du Tunnel permet également, à l'occasion de ce type de contrôle, de détecter des clandestins. Ce matériel, qui exige une maintenance importante, fonctionne, au mieux, à 60%.

### E. La SNCF (cf. Annexe III)

La situation est particulièrement complexe en transport ferroviaire : autant il peut être possible de sécuriser une zone portuaire donnée, délimitée géographiquement, autant il est pratiquement impossible de surveiller un train durant tout son trajet.

La présence de ces clandestins a des incidences sur la sécurité et sur l'exploitation commerciale (perturbations et retards).

- A Calais - Fréthun, la SNCF a fait d'importants efforts pour améliorer la sécurité de ses emprises : renforcement du gardiennage, accompagnement des trains jusqu'à la limite de concession avec Eurotunnel.

La surveillance est assurée par des personnels différents : les douaniers (sûreté), les vigiles des entreprises de gardiennage sous contrat avec la SNCF, le personnel SNCF (SUGE : Surveillance générale), et les forces de l'ordre.

La Gendarmerie surveille le site de Fréthun, la Police celui d'Eurotunnel. Les procédures sont engagées par la PAF.

Compte tenu de la diversité des intervenants et des actions menées, une coordination constante est nécessaire, sous l'autorité du sous-préfet ; elle doit incontestablement être renforcée.

A plus long terme (un an), il est prévu un investissement de 14 MF pour renforcer la sécurité du site : clôture, pose de système de détection à infra rouge. Il est prévu également de construire une passerelle pour permettre aux vigiles d'accéder plus rapidement aux zones sensibles, à la limite d'Eurotunnel et de la SNCF (zone où les trains de marchandises ralentissent ou s'arrêtent pour laisser passer les Eurostars).

Le financement de la réalisation de la plus grande partie de ces travaux incombe à Réseau Ferré de France (RFF), qui est sensibilisé à l'importance de ce problème.

- Sur l'ensemble du réseau, la SNCF a mis en place une série de mesures, déjà opérationnelles, notamment une base de données qui permet de détecter les points sensibles et

ainsi d'élaborer des plans d'actions pour le service de surveillance (SUGE) en collaboration avec la PAF.

C'est ainsi que des contrôles sont effectués à l'entrée du territoire (ex : Modane) et sur certains points sensibles (Perrigny, Valenton, Metz, Longueau). Ainsi, depuis janvier 2000, 130 clandestins ont ainsi été découverts en amont de Frethun.

Ces mesures doivent être complétées par d'autres visant à diversifier les trajets d'approche, ce qui implique un recensement des points de triage incontournables et l'étude de nouveaux itinéraires possibles. Mais il faut savoir que les organisateurs de ces filières adaptent rapidement leur stratégie au fur et à mesure des mesures prises: il faudra donc sécuriser de plus en plus de sites.

Par ailleurs, dans le cadre de la protection du Tunnel, un dispositif de certification avec scellés spéciaux et numérotés au lieu de chargement a été mis en place, mais son utilisation reste relativement limitée en pourcentage.

Il convient de replacer ces actions dans le contexte général du développement difficile du transport de fret avec le Royaume-Uni.

#### **4 - Le constat de l'intransigeance britannique**

Il est évident que, par leur attitude intransigeante, les britanniques sanctionnent ainsi la « perméabilité » des frontières extérieures de l'espace Schengen, dont ils subissent, à la sortie, les conséquences.

A - Les Britanniques ont adopté une « loi-cadre », l' « *Asylum and immigration Act* », assortie d'un « *Code of practice* ».

B - Un premier projet de « check-list », établi par les professionnels français, destiné à prendre en compte les dispositions prévues par le « code of practice », préconisé par la loi, a été soumis pour avis au « Home Office ».

Ce dernier, pour l'instant, n'a toujours pas fait connaître officiellement sa position sur ce document destiné à prouver la bonne foi du transporteur. Cette liste de procédures n'aura de valeur, et ne pourra ainsi être diffusée à l'ensemble des transporteurs que si elle est validée dans son principe par nos interlocuteurs britanniques.

A noter que le groupe contribuant à cette réflexion a apporté des modifications visant à améliorer la fiabilité de ce document, qu'il sera nécessaire de soumettre aussi au « Home office », ce qui permettra de relancer la négociation avec cette administration. (joint en annexe II)

C - Dans le même temps, le Royaume-Uni renforce les contrôles.

A Douvres, le contrôle est opéré par les représentants du « Home Office », chargés de l'Immigration. Personnels du ministère de l'Intérieur, ils ne relèvent pas de la police ; ils vérifient les conditions d'entrée au Royaume-Uni (documents de voyage).

Au débarquement des camions, deux types de contrôles sont effectués : soit le contrôle CO2, soit le contrôle par utilisation de chiens, dressés à cet effet.

Dorénavant, la Douane britannique, afin d'enrayer des trafics de contrebande très importants de cigarettes<sup>1</sup> et d'alcool, qui prennent des proportions considérables, a pris la décision de

---

<sup>1</sup> (1/3 des cigarettes vendues en UK provient de la contrebande)

s'équiper de nouveaux types de matériels de détection par rayons X et a procédé à l'achat de deux équipements pour inspecter les véhicules, l'un mobile, l'autre fixe.

Ce système, prévu pour découvrir les marchandises illicites ou dangereuses, peut également détecter la présence de clandestins.

Bien que le rayonnement émis par ce matériel ne semble pas présenter de danger pour la santé, des précautions seront prises tant vis à vis du personnel qui le manipule, que de l'environnement du port puisqu'il sera installé dans une zone « neutralisée ». Enfin il est également prévu de diffuser, à l'intention des personnes recherchées, un message enregistré dans les langues des ressortissants actuellement concernés (kurdes, afghans, iraniens), annonçant le passage à ce contrôle par rayons X.

D - Des sanctions continuent d'être prises à l'encontre des transporteurs routiers français. Des exemples récents montrent indéniablement un durcissement des contrôles et de l'attitude britanniques qui exigent notamment un engagement de paiement de la part de l'entreprise.

E - Le « Home Office » a fait connaître son « intention » d'appliquer à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2001 au transport ferroviaire les mêmes pénalités qu'aux transporteurs routiers, soit 2000 livres par clandestin ou immigrants sans autorisation.

Cette extension de pénalités au transport ferroviaire pourrait être lourde de conséquences pour la SNCF, compte tenu du nombre de voyageurs en situation irrégulière sur Eurostar (notamment dans les trains s'arrêtant à Frethun).

En réponse, le Ministère français des Transports a donné aux autorités britanniques des informations détaillées sur les mesures prises par la SNCF, et sur le programme de sécurisation qu'elle va mettre en place.

A ce jour cette intervention est demeurée sans réponse.

Devant donc être soumise prochainement aux mêmes pénalités que les transporteurs routiers et maritimes, la SNCF s'interroge sur la possibilité et les modalités de mise en œuvre du « *code of practice* » dans ses trains, cette mise en œuvre posant des problèmes juridiques et pratiques.

Il s'avère, en effet, que la plupart des clandestins - au sens où nous l'entendons - découverts au Royaume-Uni étaient dissimulés dans des convois, soit en provenance directe d'Italie vers le Royaume Uni via Modane, soit en correspondance avec des trains formés au départ de Metz.

Dans ces deux cas, les possibilités de vérification de la SNCF sont limitées par l'application du droit du transport ( particulièrement de l'article 21 des Règles Uniformes CIM convention inter étatique du 9 mai 1980). Selon ces dispositions, le chargement incombe à l'expéditeur et l'obligation de la SNCF se limite à la reconnaissance de la conformité du chargement effectuée de l'extérieur des wagons.

## II – LES PROPOSITIONS

Il convient bien entendu, dans un premier temps, de traiter des problèmes posés par l'immigration clandestine au départ de Calais.

La mobilisation de chacun (Préfecture, Justice, Police, Douanes, Gendarmerie, CCI, transporteurs routiers, compagnies maritimes, SNCF, Eurotunnel, service maritime Boulogne Calais) a permis d'obtenir, ces derniers mois, des résultats certains, mais non suffisants compte tenu de l'afflux constant de clandestins dans cette zone.

Il est clair par ailleurs que stopper l'immigration clandestine à Calais n'arrêtera pas pour autant ces flux, qui se reporteront sur d'autres moyens de transport ou d'autres ports. Les organisateurs de ces filières ne manquent pas d'imagination et ce trafic est lucratif .

### 1 - Mesures techniques

#### 1 - Objectifs

A - Les différents intervenants sur la place doivent s'efforcer de coordonner plus efficacement leurs efforts pour assurer une meilleure continuité de la sécurisation du site.

Il s'agit de faire en sorte que, matériellement, l'ensemble de la place de Calais (port d'une part, et zones Eurotunnel et SNCF d'autre part) devienne autant que possible infranchissable par les clandestins.

Ceci suppose :

- une meilleure sécurisation matérielle du site,
- une optimisation de l'organisation des contrôles existants,.
- éventuellement, la mise en place de systèmes nouveaux de contrôle.

Cependant, l'amélioration de la sécurisation du port de Calais lui-même ne suffit pas.

En effet, on a constaté d'une part qu'au fur et à mesure des dispositions prises sur place, les clandestins adaptent leurs « méthodes », d'autre part, qu'ils sont susceptibles de se déplacer vers un autre point d'embarquement si celui-ci devenait trop difficile.

Comme indiqué plus haut, le phénomène actuellement centré sur Calais peut se déplacer rapidement sur un autre port : depuis les premières mesures mises en place, on constate d'ores et déjà une augmentation de passages de clandestins sur d'autres ports.

Il faut donc continuer à renforcer le contrôle à Calais, mais également prévoir la possibilité d'une dispersion du flux sur d'autres places portuaires permettant l'accès au Royaume-Uni.

Du fait de la récente prise de contrôle du port de New-Haven par le conseil général de Seine-Maritime, des lignes de transbordeurs vont être à nouveau ouvertes entre Dieppe et ce port, plus spécialement destinées aux passagers, mais offrant ainsi des possibilités supplémentaires pour les clandestins

B - Les efforts doivent également se porter en amont, à toutes les étapes du transport .

Il s'agit, dans le même temps, d'élaborer un système qui puisse continuer à s'appliquer si un déplacement du flux par d'autres points de passage se produit (procédure de « sécurisation »).

L'objectif est donc de définir des procédures de contrôle dont la rigueur, la pertinence et la traçabilité permettent qu'elles soient « reconnues » par le pays de destination.

## 2 - Mise en pratique

Il est tout à fait nécessaire que les différents acteurs professionnels prennent leur part de responsabilité en participant d'eux-mêmes à une surveillance tout le long de la chaîne du transport. Ceci est d'ailleurs de leur intérêt sur le plan strictement commercial, car la découverte de clandestins à bord de leurs véhicules va conduire nécessairement à un retard de livraison et souvent à des pertes ou à des avaries de marchandises .

### A -Transport routier

a) A chaque étape du transport, (chargement, trajet, arrêts, embarquement) un auto-contrôle devra être établi.

Il s'agit de mettre en place une procédure de sécurisation qui se traduira par des mesures concrètes applicables durant les différentes phases du transport . ( **Proposition n° 1** )

Tout au long du déplacement du véhicule, un contrôle sera assuré par le transporteur lui-même, et la trace de ce contrôle apparaîtra sur un document qui pourra être produit aux autorités britanniques à l'arrivée en Royaume-Uni

Cette procédure permettra de prévenir l'intrusion de clandestins, mais aussi les dégradations et les vols de marchandises qui se développent de plus en plus.

La mise en place d'un cordon de type « TIR » fermé avec des plombs certifiés numérotés apposés par l'expéditeur lui-même responsable (analogue au système de sécurité Eurotunnel) pourrait être retenue. Cette mesure demande que soit obtenue un consensus au niveau européen le plus large possible de façon à assurer la généralisation de son application.

Cependant pour certains types de transport, qui ne peuvent être équipés d'un tel matériel (ex : transport d'automobiles), des adaptations à ce principe devront être recherchées.

Les différents acteurs de la profession (chargeur, expéditeur, transporteur, conducteur) seront impliqués dans le contrôle du véhicule et de la marchandise tout le long des différentes étapes du transport (chargement - trajet - arrêts - embarquement).

Cet « auto-contrôle » sera effectué en remplissant au fur et à mesure la « liste de procédures » (ou check-list ), qui a fait l'objet d'une relecture par les membres du groupe qui en ont amélioré la pertinence (mention du cordon « TIR », du contrôle CO2, principe de double signature à chaque niveau afin de mieux respecter les préconisations du « code of practice »). Sur ce point, il est indispensable que le contact en cours pris au niveau ministériel, puisse aboutir à une reconnaissance de ce document (cf. Annexe II ).

Il conviendra pour cela que les organisations professionnelles incitent les entreprises à poursuivre et compléter la sensibilisation de leur personnel par des recommandations, voire par des formations (ex : suivant les trajets, les arrêts à effectuer ou non) .

Cette procédure sera proposée aux transporteurs français, mais également à leurs collègues européens. Il restera opérationnel, quel que soit le point d'embarquement (Dieppe, Cherbourg, Ouistreham...).

b) Cette sécurisation doit être totalement maintenue dans la phase terminale du parcours, sur le site du Port

Au point d'embarquement, actuellement Calais, les transporteurs et leur personnel doivent pouvoir s'appuyer sur des contrôles fiables, (CO2 etc.) et bénéficier d'un parcours sécurisé  
**( proposition n°2 )**

- La fiabilité des contrôles doit être renforcée :

L'expérience semblerait montrer que le contrôle CO2, certes efficace, a néanmoins ses limites .

Ce point mériterait d'être étudié de façon rigoureuse : dans chaque cas de clandestins découverts après passage à ce type de contrôle , il serait notamment très utile d'avoir communication des éléments d'information recueillis auprès des conducteurs et, éventuellement, des clandestins à leur arrivée au Royaume-Uni.

La mise en place de techniques nouvelles, comme vont le faire les Britanniques (Rayons X), peut être envisagée.

Le recours à cette technique répond à des objectifs multiples.

Pour les Britanniques, il s'agit de rechercher des marchandises de contrebande.

Pour Calais, la mise en place d'un tel dispositif au titre de la sûreté au sens strict (recherche d'explosifs, un transbordeur pouvant constituer une cible aussi bien qu'un avion ou qu'un train) est tout à fait justifiée.

Il soulève néanmoins plusieurs types de questions :

- incidences financières, compte tenu du coût des ces équipements ;
- problèmes médicaux et juridiques qui ne manqueront pas de se poser pour autoriser l'utilisation d'un tel matériel (cf. notamment l'article L 44-2 du code de la Santé Publique) dont, par ailleurs, l'innocuité doit être démontrée (il semble que ce procédé n'utiliserait que le 100<sup>ème</sup> des doses de rayonnement tolérées par les normes européennes ).
- Dans la dernière partie du trajet vers l'embarquement proprement dit, mettre en place une protection quasi absolue, ce qui suppose les mesures suivantes:
  - créer un parking pré-embarquement totalement inaccessible de l'extérieur (grillage, alerte électrique, éclairage) .
  - réserver ce parking uniquement aux véhicules contrôlés CO2.
- Ce contrôle renforcé et performant pourrait donner lieu, pour les transporteurs, à une contribution financière à chaque passage

Les organisations professionnelles de transporteurs acceptent le principe d'une contribution financière au contrôle, à condition que celui-ci soit rendu systématique, et que cette contribution soit associée à une reconnaissance par les Britanniques de la validité des contrôles et des mesures de sécurisation prises sur le port.

- Le cas posé par le trafic de fourgonnettes, très dense car il permet de transporter des produits divers, le plus souvent achetés à Calais même et destinés au Royaume-Uni, doit être étudié avec attention. Il risque en effet de faciliter des transferts à l'intérieur des navires.

Un contrôle de ces fourgonnettes ou équivalent (caravanes, vans) pourrait être instauré (CO2, chiens...). A défaut, le contrôle durant la traversée devra être d'autant renforcé.

#### B - Transport maritime

Les « ponts-garages » des transbordeurs bénéficient, sur SeaFrance, d'un gardiennage par le personnel du bord et d'une surveillance par caméras, dont le but est de surveiller la fermeture de la porte d'embarquement.

Cette surveillance durant la traversée doit impérativement être renforcée et uniformisée sur l'ensemble des opérateurs, quelle que soit la nationalité du pavillon. ( **proposition n° 3** )

Si, effectivement, des clandestins qui se sont introduits dans un camion avant l'embarquement ont tout intérêt à y rester cachés, il ne faut pas exclure l'éventualité de transfert à partir de fourgonnettes ou de caravanes (véhicules non contrôlés à l'embarquement), ceci afin d'éviter aux propriétaires et conducteurs de ces poids-lourds de subir des pénalités.

On pourrait facilement prévoir des angles de vue plus nombreux et un enregistrement des prises de vues. Le système de caméras pourrait être utilisé, d'une part pour vérifier l'état des véhicules à la montée (déchirures de la bâche), d'autre part de transferts éventuels de clandestins pendant la traversée.

Il conviendra que cette surveillance soit assurée par deux catégories de personnels distinctes, le personnel chargé de la conduite et de la surveillance des navires ne devant en aucun cas être distrait dans l'exercice de sa mission, compte tenu des dangers courus dans ce secteur (conditions météorologiques et densité du trafic).

Par ailleurs il est évident que si une sécurisation complète du port est réalisée vis-à-vis du transport en poids-lourd, le point de rencontre de ces véhicules et des véhicules légers non contrôlés va être le navire (voitures particulières, fourgonnettes).

L'importance de cette surveillance humaine et matérielle va trouver alors toute sa justification : faute de la réaliser sur l'ensemble des navires, l'efficacité de l'ensemble de la procédure serait compromise.

#### C - Transport ferroviaire

Pour le transport ferroviaire, il est proposé d'établir et de généraliser une procédure de type « Eurotunnel », qui certifie les expéditeurs. ( **proposition n° 4** )

- Généralisation du système existant actuellement pour les wagons au départ de certaines usines (plombs certifiés)
- Rétablissement du système équivalent évoqué précédemment pour les conteneurs

Si des clandestins sont découverts à leur arrivée au Royaume-Uni, la responsabilité incomberait à l'expéditeur « certifié », qui devrait ainsi payer l'amende.

Si la SNCF a tracté un wagon ou un conteneur chargé à l'étranger, par exemple en Italie, et dans lequel des clandestins sont découverts, elle devra, par disposition contractuelle initialement conclue, pouvoir récupérer auprès du responsable étranger, (transporteur ou chargeur suivant le cas), le montant de l'amende qu'elle pourrait être amenée à payer en tant que transporteur.

A Calais l'une des conditions principales pour assurer la sécurité du site est d'éviter, à la limite de la concession avec Eurotunnel, les ralentissements et les arrêts, qui facilitent la montée des clandestins.

Cette amélioration de la gestion du trafic doit être impérativement étudiée avec Eurotunnel.  
( **proposition n° 5** )

Enfin la multiplicité des intervenants et la diversité des actions, nécessite une meilleure coordination.

Il existe, dès à présent, un Comité local de sûreté portuaire à Calais. Mis en place en application de l'arrêté du 14 mai 1999 dans tous les ports autonomes et d'intérêt national, ces comités traitent de toutes les questions relatives à la sûreté, dont celle des clandestins.

Composés du directeur du port, des représentants du préfet maritime et du commandant de région maritime, et des directeurs des services dont l'action contribue à la sûreté, ils sont présidés par le préfet. Ils ont notamment pour tâche de donner un avis sur l'adéquation aux besoins des mesures permanentes adoptées ou envisagées (plans de sûreté), de proposer éventuellement des mesures temporaires en cas de circonstances exceptionnelles et d'examiner la répartition des tâches entre les divers organismes.

Il existe également un comité de sûreté local Eurotunnel.

Un comité de sûreté local, commun à tous les modes, placé sous l'autorité du Préfet, doit être mis en place. Rassemblant l'ensemble des intervenants publics et privés, ce comité permettra aux Britanniques d'avoir un interlocuteur unique .( **proposition n°6** )

## **2 -Approche politique et administrative**

L'approche « technique », aussi nécessaire soit-elle, n'est pas suffisante et cette question doit être élevée au niveau politique

### **1. -Le risque couru en amont des frontières françaises demeure.**

A - Il est vérifié que la plupart de ces clandestins arrivent par l'Italie (75%).

En conséquence, il serait souhaitable que des contrôles de police soient effectués de manière plus régulière à la frontière italienne, sur le transport ferroviaire. ( **proposition n° 7** )

B - Il est certain que la plupart des clandestins qui s'introduisent dans des conteneurs, le font lors de leur passage en Italie, que ce soit au moment du chargement ou en cours de trajet.

Il faudrait donc également examiner en concertation avec les autorités italiennes les mesures qui pourraient être prises pour sécuriser le chargement des véhicules et leur transit par ce pays. ( **proposition n° 8** )

## **2. Les décisions des autorités britanniques doivent pouvoir faire l'objet d'une négociation**

On assiste à un durcissement de l'attitude des autorités britanniques. A terme, cette situation ne sera pas sans avoir des conséquences négatives sur les échanges commerciaux entre les deux pays.

C'est pourquoi, il est suggéré d'appeler l'attention des pouvoirs publics, et particulièrement du ministère de l'Economie et des Finances (Direction des relations économiques extérieures - DREE) sur les risques que comporte l'attentisme en la matière.

Une fois les mesures de sécurisation proposées mises en place, un accord bilatéral avec le Royaume-Uni pourrait être recherché.( **proposition n° 9** )

A cette occasion pourrait être étudiée notamment la mise en place de contrôles conjoints à Calais, adaptés au type de problème posé. Ce système, inspiré du Protocole de Sangatte, contribuerait à emporter la conviction des britanniques sur la bonne foi des transporteurs maritimes et routiers, et à les responsabiliser dans la recherche des clandestins puisqu'ils participeraient aux contrôles.

## **3. Le problème doit être évoqué au niveau européen et international.**

A - Le rôle des différentes instances internationales et européennes devra être examiné et des mesures devront être prises, à tout niveau, pour améliorer la sensibilisation aux questions d'immigration clandestine. ( **proposition n° 10** )

L'IRU, afin de sensibiliser le personnel politique et administratif européen a organisé une visite des parlementaires européens et du groupe de travail sur l'immigration de la Commission à Calais à la fin du mois de novembre.

A noter le projet de directive sur la formation professionnelle des conducteurs prévoit une sensibilisation au problème des clandestins.

B - A terme, c'est l'ensemble des transports intra-européen qui devra être sécurisé

Il conviendra de mettre en place au niveau de l'Espace Schengen ou de l'Union européenne, un groupe chargé de faire des propositions opérationnelles visant à ce qu'un système de sécurisation générale des véhicules effectuant des transports intra européens puisse être progressivement rendu obligatoire sur l'ensemble de l'Union européenne, sous le contrôle des diverses administrations responsables. ( **proposition n° 11** )

C - Cette question des clandestins met en cause les politiques menées par d'autres Etats, qu'ils soient pays « source », pays « de destination » ou simplement territoire traversé par ce flux.

Des actions doivent être menées au plan diplomatique avec chaque pays concerné par le départ, le transit, ou l'accueil de clandestins . ( **proposition n°12** )

#### 4. Des mesures doivent être étudiées sur le plan structurel et administratif

Au plan local, sur les sites « sensibles »

Il s'agira de développer, sous la responsabilité d'un représentant de l'Etat dont la mission devra être clairement définie, le partenariat et la coordination des services publics et des entreprises de transport implantées sur les sites sensibles, par l'échange d'informations et la complémentarité des actions de contrôles. ( **proposition n° 13** )

Il conviendra de valoriser les actions déjà entreprises sur certains sites (Calais, Modane) entre les services de l'Etat concernés et les transporteurs afin de permettre des échanges d'expériences.

Au plan national

Cette réflexion sur les clandestins a mis en évidence la nécessité de créer en France, au niveau national, sous la responsabilité du ministre des Transports, une autorité compétente en matière de sûreté pour l'ensemble des modes de transport, ce qui permettrait d'améliorer la coordination, d'assurer la cohérence et l'efficacité des mesures prises par les diverses administrations concernées.  
( **proposition n°14** )

\*  
\* \*

#### **Question évoquée, bien que ne rentrant pas dans le cadre de la mission donnée : la situation des voyageurs non admissibles (papiers faux ou absence de papiers)**

- Ce problème se pose à la SNCF.

Il s'agit essentiellement de la question des passagers qui prennent un billet pour Calais et qui restent dans le train qui se dirigent vers Londres.

A l'heure actuelle, le personnel de la SNCF peut contrôler les billets, mais non l'identité. Il peut empêcher l'accès du train, encore que ce ne soit pas toujours facile, mais ne peut contraindre personne à en descendre, même si, en l'occurrence, l'obligation résultant du contrat de transport ( paiement du service) n'est pas remplie. Par ailleurs, un train a des horaires à respecter et il n'est pas question de retarder un convoi parce qu'un voyageur en situation irrégulière refuse d'en descendre.

Un projet de loi, actuellement en cours d'examen devant le Parlement, vise à renforcer les pouvoirs du personnel de surveillance de la SNCF (SUGE) en lui confiant notamment la responsabilité, dans le cadre d'une mission de prévention, de veiller à la sécurité des personnes et des biens dans les emprises immobilières du chemin de fer et dans les véhicules

de transport de voyageurs. Ils pourront faire appel à un officier de police judiciaire. Mais il ne pourra toujours pas contraindre à descendre du train.

Pour les transports par Eurostar, une solution doit être trouvée pour que l'arrêt à Fréthun ne soit plus l'occasion de passages répétés de clandestins (par exemple en cantonnant les passagers pour Calais dans une ou plusieurs voitures, malgré les contraintes commerciales que cela suppose). **(Proposition n°15)**

Néanmoins cette solution ne permet pas de faire descendre des passagers en gare de Calais-Fréthun. Pour que cette proposition soit pleinement efficace, il est indispensable que le personnel français des Eurostars puisse avoir la possibilité de contraindre les passagers à descendre de la rame.

Une réactivation de la demande de la SNCF en ce sens semble être la seule solution efficace pour résoudre ce problème  
**(Proposition n°16)**

La SNCF suggère également que l'on puisse prévoir des contrôles de police embarqués

- Ce problème se pose également aux transporteurs routiers de voyageurs.

Les organisations professionnelles font remarquer qu'en rendant les transporteurs responsables, on les oblige, ainsi que leur personnel, à exercer une fonction de police, pour lesquels ils ne sont pas habilités .

## Conclusion

Le problème posé par l'afflux d'émigrants clandestins de la France vers le Royaume-Uni n'est, bien évidemment, qu'un des aspects du problème de l'attraction des pays développés sur les populations des pays déshérités : les personnes qui le peuvent ont à l'évidence un fort intérêt à venir travailler ou même simplement survivre en Europe Occidentale et il se trouve actuellement que, compte tenu des dispositions non harmonisées au niveau de l'Union Européenne, le Royaume Uni de Grande Bretagne, présente aux yeux de certains d'entre eux, une attraction particulière.

Ce que l'on peut voir à Calais est très difficile à admettre humainement parlant.

C'est pourquoi, la solution à ce problème dépasse largement le contenu de la réflexion qui nous a été demandée puisqu'il en appelle à la question la plus importante sans doute qui sera à traiter dans ce nouveau siècle : l'accroissement des inégalités entre les pays riches et les pays pauvres.

Les solutions trouvées à Calais ne seront que temporaires et partielles car les problèmes se déplaceront ailleurs.

Aussi, au-delà des propositions faites pour le cas précis concernant la sécurisation du port de Calais, du Terminal Eurotunnel et des lignes SNCF aboutissant au Tunnel, il convient de mettre au point un ensemble de mesures qui permettent de limiter au maximum ces trafics de clandestins qui sont un véritable scandale pour notre société.

L'objectif principal ne doit pas être, à l'évidence de s'en prendre à ces clandestins dont la situation ne peut qu'appeler la compassion mais bien entendu à ceux qui profitent de leur malheur, c'est à dire aux organisateurs des filières et aux divers intermédiaires. Il faut donc que cette activité ne soit plus suffisamment lucrative pour être attractive ; pour cela il convient de créer les conditions pour que, au niveau de l'ensemble de l'Union Européenne, ce trafic devienne très difficile et que cela se sache.

Il faut donc sécuriser l'ensemble des flux de transports internationaux intra-européens ainsi que ceux qui pénètrent dans l'Union car rien ne sert de bloquer un secteur si d'autres portes restent largement ouvertes. La libre circulation des biens et des personnes ne doit pas faire obstacle à une politique globale de sécurisation générale. Bien entendu si les frontières extérieures étaient étanches au niveau de l'espace Schengen la question ne se poserait pas ; mais tel n'est pas le cas et tel ne sera jamais le cas, compte tenu des situations géographiques et des données politiques.

C'est pourquoi, c'est au niveau de l'Union Européenne qu'un plan sérieux doit être mis en place pour démanteler ce trafic autant que faire se peut. Le traitement du secteur de Calais doit donc être une première étape dans cette direction ambitieuse, même si elle paraît quelque peu utopique.

Il nous semble que quatre directions pourraient être retenues dans un premier temps :

I - sécuriser l'accès aux divers moyens de passage à Calais, en rappelant que c'est le maillon le plus faible:

- pour les camions, quelle que soit la technique utilisée, un contrôle fiable et sûr doit être techniquement mis en place contre une participation financière aussi faible que possible mais donnant la garantie aux transporteurs qu'ils ne subiront pas d'amendes de l'autre côté de la Manche et de la Mer du Nord : c'est maintenant techniquement possible.

- une attention particulière sera portée aux véhicules divers qui ne rentrent pas dans la catégorie des camions (petits fourgons, camping-car et autres caravanes) pour lesquelles les fouilles doivent être systématiques.
- pour les trains de marchandises, les travaux prévus à Fréthun et le programme de la SNCF doivent être accélérés.
- des instructions doivent être données à Eurotunnel et à la SNCF pour que les trains de marchandises ne s'arrêtent plus entre le faisceau et l'entrée du Tunnel.
- pour les transports de voyageurs par Eurostar, une solution doit être trouvée pour que l'arrêt à Fréthun ne soit plus l'occasion de passages clandestins répétés (par exemple en cantonnant les passagers pour Calais dans une ou plusieurs voitures. Même si cela présente des difficultés commerciales pour Eurostar, c'est un choix que doit faire cette compagnie).

Tout ce dispositif devrait être placé dans le cadre d'un comité local commun à l'ensemble des moyens et placé sous l'autorité du préfet en prolongement de ce qui existe actuellement sur le port (comité local de sûreté portuaire) et pour le tunnel (comité local de sûreté) : il aurait notamment à veiller à une homogénéité des actions menées et serait l'interlocuteur unique des britanniques dans le cadre de ce qui suit.

II – Engager les discussions avec les responsables britanniques pour aboutir à un accord général bilatéral, qui pourrait s'inspirer du Protocole de Sangatte concernant le contrôle du passage aux frontières, tout en étant de nature différente.

Cet accord bilatéral pourrait leur permettre de participer au contrôle (du type de celui prévu par les « bureaux de contrôle nationaux juxtaposés », mais adapté au problème posé), et donc de les responsabiliser dans la recherche des clandestins.

III – Mettre en place au niveau de l'Espace Schengen ou de l'Union Européenne un groupe chargé de faire des propositions opérationnelles visant à ce qu'un système de sécurisation générale des véhicules effectuant des transports intra européens puisse être progressivement rendu obligatoire sur l'ensemble de l'Union Européenne sous le contrôle des diverses administrations responsables.

IV – Enfin, il est également très souhaitable qu'au plan national soit désignée une autorité responsable de ces questions qui pourrait coordonner et animer l'action nationale et internationale dans ce domaine.

Une délégation ministérielle sous l'autorité du Ministre des Transports mais à vocation interministérielle, pourrait remplir cette mission.

---

Si les dispositions adoptées et mises en place s'avèrent pertinentes et efficaces, elles auront inévitablement pour conséquence dans un premier temps le report vers d'autres places des problèmes constatés actuellement à Calais, mais aussi une augmentation du nombre des clandestins en France.

Vendredi 22 décembre 2000

**Pierre PERROD**

Président du Conseil National des Transports



*Ministère de l'Équipement, des Transports  
et du Logement*

14 JUIN 2008

*Cabinet du Ministre*

Monsieur le Président,

La lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports internationaux est une préoccupation constante des pouvoirs publics ; pour ce qui concerne l'immigration clandestine, le récent drame de Douvres rappelle s'il en était besoin l'ampleur du phénomène et l'urgence à trouver de nouveaux moyens de lutte.

Le 6 juin dernier, une réunion de concertation avec les principales organisations de transporteurs routiers, organisée avec le directeur des libertés publiques et des affaires juridiques du ministère de l'intérieur, a permis d'identifier un certain nombre de pistes de travail concernant notamment la mise en oeuvre par les conducteurs du dispositif d'alerte, l'amélioration de l'information et de la formation, la sécurisation des moyens de transport.

Les mesures permettant d'améliorer la sécurisation des moyens de transport relevant plus particulièrement du ministère des transports, je souhaiterais qu'un groupe de travail puisse, sous votre autorité, me faire rapidement un certain nombre de propositions à ce sujet.

Outre les opérateurs du transport routier, ce groupe devra inclure des représentants du secteur du transport maritime et du secteur du transport aérien et des services ministériels concernés, ainsi que des représentants du ministère de l'intérieur.

En raison de l'urgence de la situation, je vous demanderai de me remettre un premier rapport d'étape dans les trois prochains mois.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

Le Directeur du Cabinet



Gilles RICONO

Monsieur Pierre PERROD  
Président du Conseil National  
des Transports  
34, avenue Marceau  
75008 PARIS

**TRANSPORT À DESTINATION DU ROYAUME-UNI**  
 Prévention de l'immigration clandestine / *Prevention of illegal immigration*  
 Immigration and Asylum Act 1999 - Code of practice (article 1.3.3)

**LISTE DE CONTRÔLE / CHECK LIST**

Transporteur / <i>Carrier</i> :	N° du véhicule/remorque/conteneur <i>Vehicle/trailer/container number</i> :
---------------------------------	--

<b>APRÈS LE CHARGEMENT DU VEHICULE / AFTER LOADING OF VEHICLE</b>		OUI	NON	signature	signature
<b>1</b>	Véhicule contrôlé fermé/scellé par le conducteur ou l'expéditeur <i>Checked vehicle locked/sealed by driver or consignor</i>				
<b>2</b>	Vehicule équipé de cordon de type "TIR"				
<b>3</b>	N° du plomb / <i>Seal number</i> :				
	douane : n° / <i>Custom seal n°</i> transporteur : n° / <i>Firm seal n°</i>				
<b>4</b>	N° de cadenas / <i>Padlock serial number</i> :				
Signature et nom du conducteur <i>Signature and driver's name</i> :		Signature et timbre de l'expéditeur <i>Signature and stamp of the consignor</i> :			
Date - Heure / <i>Date - Time</i> :					

<b>VERIFICATIONS AVANT L'EMBARQUEMENT / PRIOR TO EMBARKATION</b>		OUI	NON	signature	signature
<b>1</b>	Contrôle CO2 par la Chambre de commerce et d'industrie de Calais (ferries) <i>Contrôle CO2 by the Chamber of Commerce in Calais (only ferries)</i>				
<b>2</b>	Bon état du cordon de type "TIR"				
<b>3</b>	Bon état du plomb / <i>Seal checked for tampering</i>				
<b>4</b>	Numéro du plomb / <i>Seal number checked</i> :				
<b>5</b>	Bon état du cadenas / <i>Padlock checked for tampering</i>				
<b>6</b>	Numéro du cadenas / <i>Padlock number checked</i> :				
<b>7</b>	Contrôle visuel de la carrosserie extérieure (bache, sangles) véhicule + remorque <i>Fabric of vehicle and trailer checked (outer sheet, straps) for signs of</i>				
<b>8</b>	Contrôle visuel du toit / <i>Roof checked for damage</i>				
	de l'extérieur / <i>externally</i> de l'intérieur / <i>internally</i>				
<b>9</b>	Contrôle visuel des compartiments extérieurs (boîtes à outils, déflecteurs) <i>External storage compartments checked (tool boxes, wind defectors)</i>				
<b>10</b>	Contrôle visuel du châssis du véhicule / <i>Below vehicle recesses checked</i>				
<b>11</b>	Contrôle visuel de la citerne / <i>Tank checked</i>				
<b>Remarques / Comments</b> :					
Signature et nom du conducteur / <i>Driver's name</i> :			Signature et nom du témoin / <i>Witness' name</i> :		
Date - Heure / <i>Date - Time</i> :					

**POSITION DE LA SNCF SUR L' IMMIGRATION  
ET L'EMIGRATION VERS LA GRANDE BRETAGNE**

**LA PRESSION MIGRATOIRE VERS LA GRANDE BRETAGNE**

L'émigration clandestine vers la Grande Bretagne est alimentée pour sa très grande majorité par des nationalités hors espace SCHENGEN et qui tentent, en traversant l'Europe puis en dernier lieu la France (pays de transit), d'accéder au Royaume-Uni.

De ce fait, le traitement de ce problème excède largement les compétences du transporteur SNCF et relève de la capacité des Etats de l'espace SCHENGEN et du Royaume-Uni à trouver les réponses légales et à développer les coopérations nécessaires (notamment judiciaires, policières, humanitaires, ...).

De plus, en ce qui concerne Calais, le maintien sur place d'une population candidate à l'émigration vers l'Angleterre, le plus souvent en situation irrégulière en France mais non susceptible d'être reconduite à la frontière, crée pour les transporteurs maritimes, routiers et ferroviaires une situation qu'ils ne peuvent maîtriser de manière satisfaisante.

Toutefois, le transporteur ferroviaire entend néanmoins assumer, dans la limite de ses moyens, sa part de responsabilité dans le cadre d'une politique globale de maîtrise des risques, la SNCF étant victime elle aussi de cette situation et en subissant de plein fouet les conséquences (pertes financières causées par les dégradations, les retards,... et risques importants au niveau de la sécurité des personnes et des circulations).

**FRET FERROVIAIRE**

**I - PROJET BRITANNIQUE PRESENTE PAR LE HOME OFFICE  
(application de pénalités au fret ferroviaire)**

Le document présenté par le Home Office est un projet britannique qui consiste à étendre et appliquer, sous conditions, les pénalités prévues par la loi de 1999 sur « l'immigration et le droit d'asile » (Immigration and Asylum Act 1999) aux transporteurs ferroviaires FRET qui achemineraient des immigrés clandestins vers le Royaume-Uni. Ces pénalités seraient appliquées dans le cas où le transporteur n'aurait pas effectué toute une série de mesures destinées à supprimer ou, tout au moins, à éviter l'entrée illégale d'étrangers sur le sol britannique.

Ces mesures, pour l'essentiel, consisteraient à s'assurer que :

- les cordes ou attaches utilisées sont sans défaut afin de permettre la fermeture hermétique du wagon,
- les scellés, fermetures ou autres mécanismes de sécurité n'ont pas été endommagés,
- il n'existe pas d'autre moyen d'entrer dans le wagon ou l'UTI que par les accès.

Des **vérifications** devraient être aussi assurées immédiatement **avant que les wagons ou les UTI n'entrent dans le Tunnel** : vérification des fermetures, des bâches, de l'intérieur, du toit... du wagon, toute coupure ou déchirure devant faire l'objet d'une réparation immédiate par le transporteur (il est noté que s'il n'est pas possible de rendre hermétique un wagon, **une vérification précise** du chargement doit être effectuée).

Une fois ces vérifications effectuées, le transporteur devrait encore s'assurer que des clandestins ne peuvent pas monter dans les wagons, étant précisé qu'il aurait préalablement obtenu du chargeur la confirmation écrite que le wagon ou l'UTI ne contenait pas de tels clandestins en fin de chargement.

Un document détaillant les moyens ainsi mis en place devrait être fourni au service de l'immigration par le transporteur et un rapport détaillant les vérifications effectuées devrait être placé dans le wagon.

Il est également indiqué que si les vérifications devaient être réalisées par un tiers, le transporteur ne serait pas pour autant dégagé de sa responsabilité.

Ce dernier, en définitive, ne pourrait échapper au versement de la pénalité que s'il était en mesure de faire valoir :

- qu'il ne savait pas et n'avait pas de raison de suspecter qu'un immigré clandestin pouvait se cacher,
- qu'il a mis en place un système efficace pour éviter le passage d'immigrés clandestins,
- et que le ou les personnes responsables de ces aménagements ont réalisés correctement les dispositions préconisées.

## **II - OBSTACLES A LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES IMPOSEES PAR LES BRITANNIQUES**

Des mesures sont déjà prises en France tant au niveau des pouvoirs publics qu'au niveau des opérateurs ferroviaires et des entreprises privées mais elles se heurtent à un obstacle majeur : la validité des dispositions prises et des contrôles exercés n'est pas véritablement reconnue par les opérateurs et les autorités britanniques.

En ce qui concerne le rail, il est manifeste que les obligations supplémentaires, telles que prévues et décrites dans le projet britannique, qui seraient mises à la charge du transporteur par fer, sont excessives et dépassent largement le cadre de son activité.

**Deux sortes de difficultés rendent l'application de ce projet particulièrement délicate au niveau ferroviaire :**

- **Celles liées aux particularités mêmes du transport ferroviaire**

Contrairement au transport aérien ou maritime, les mesures préventives de lutte contre les immigrés clandestins ne se limitent pas à un espace clos (aéroport ou port).

Pour le transport routier, même s'il est moins aisé de prévenir la présence de clandestins, le conducteur peut être à même de surveiller son véhicule qui, par définition, est unique.

En matière de transport ferroviaire Fret, une locomotive tracte plusieurs dizaines de wagons et la SNCF devrait déployer une **véritable force** pour surveiller chaque wagon pendant toute la durée du transport. Le Chemin de fer n'en a ni les moyens logistiques, ni les moyens financiers.

Le coût de la mise en place de telles mesures serait exorbitant et déséquilibrerait la concurrence entre les modes de transport en défaveur du rail.

- **Celles liées à l'incompatibilité des mesures envisagées avec la convention inter étatique du 9 mai 1980**

*Convention relative aux transports ferroviaires internationaux et son appendice B spécifique aux contrats de transport de marchandises (RU-CIM)*

Cette convention, qui régit notre activité fret et définit les obligations du transporteur ferroviaire international de marchandises, encadre nos possibilités d'actions et ne permet pas de répondre aux exigences imposées par les autorités anglaises.

Selon ces dispositions, le chargement (qui inclut l'arrimage et le cas échéant le bâchage, la fermeture du wagon) incombe **à l'expéditeur** et non au transporteur. Il doit être effectué de telle manière que - dans des conditions normales de transport - la sécurité de l'exploitation ferroviaire soit assurée, et que les marchandises puissent supporter sans dommage la durée et les exigences de l'acheminement.

L'obligation de la SNCF se limite, par conséquent, à **la reconnaissance du chargement des wagons, tels qu'ils sont présentés par l'expéditeur lors de leur remise au transport** tant au point de vue de l'observation des règlements que de la conservation de la marchandise. Cette reconnaissance est effectuée **de l'extérieur** et dans les conditions où peut y procéder une personne se tenant debout à proximité du wagon.

La SNCF est même tenue d'accepter les chargements présentant des défauts visibles de l'extérieur du wagon si les deux conditions suivantes sont remplies : ces défauts ne mettent pas en cause la sécurité et le chargement paraît apte à supporter sans grave détérioration la durée et les exigences du transport et l'expéditeur accepte les réserves inscrites sur le contrat de transport pour en constater l'état.

Il est patent par conséquent que si le transporteur devait vérifier le chargement, l'arrimage des marchandises, la fermeture du wagon, **les règles de charge de la preuve et donc de responsabilité** telles que prévues par les RU-CIM **ne seraient plus adaptées**.

A partir du moment où **la SNCF aurait l'obligation de vérifier les fermetures et à défaut la marchandise, sa responsabilité** vis-à-vis de ce chargement **ne pourrait que se trouver fortement aggravée**. (*Imaginons seulement qu'un chargement tombe sur une personne lors d'une vérification et la blesse grièvement ou la tue ....*).

### **III - LES MESURES DEJA PRISES ET LES ACTIONS A DEVELOPPER**

#### **A - LES MESURES PRISES**

- **Sur le site de Calais**

La SNCF a pris, depuis que le tunnel existe, des mesures qu'elle n'a pas cessé d'adapter en fonction de l'évolution du phénomène de l'immigration clandestine.

Consciente des difficultés sérieuses auxquelles les autorités britanniques se trouvent confrontées, elle a d'ores et déjà, pris des mesures appropriées et a prévu de renforcer le dispositif de contrôle de ses installations.

Dès les incidents de début juillet, des mesures ont été immédiatement prises :

- renforcement du dispositif de gardiennage (contrat de 7,6 MF),
- accompagnement des trains de fret jusqu'à la limite de concession avec EUROTUNNEL,
- mise en œuvre d'opérations ponctuelles en collaboration avec les forces de l'ordre.

#### ▪ **Sur le plan national**

La SNCF a :

- Sensibilisé les pouvoirs publics sur cette question afin qu'ils puissent intervenir auprès des autorités de l'Etat italien d'où provenait initialement le flux de passagers clandestins.
- Organisé, en relation avec son service de la Surveillance Générale des contrôles à l'entrée du territoire Français (notamment à Modane) et des contrôles ciblés sur certains points sensibles (Dijon-Perrigny, Valentignat, Metz-Sablon, Longueau, Lille-Délivrance,...).
- Effectué de multiples interventions au plus haut niveau, auprès des entreprises ferroviaires étrangères, chemin de fer italien notamment, pour attirer leur attention sur cette situation.
- Procédé, allant sans doute à l'extrême limite de ses possibilités et de ses engagements contractuels, à des vérifications des wagons et des UTI en cours de transport durant les escales des trains.

Il est à noter que les vérifications réalisées en amont de Fréthun ont permis d'interpeller, depuis le 1er janvier 2000, plus de 400 personnes.

#### ▪ **Sur le plan international**

Dans le cadre de COLPOFER (Collaboration des Polices ferroviaires) la SNCF est présidente d'un groupe de travail qui réfléchit sur « les mesures à prendre en matière d'utilisation des transports ferroviaires par l'immigration clandestine ». Les principaux axes de réflexion portent notamment sur :

- l'établissement d'un échange systématique d'informations entre tous les pays concernés lors de chaque découverte de clandestins dans un train.
- les mesures prises par les réseaux participants au groupe pour :
  - protéger l'accès de ses emprises,
  - contrôler les trains de Fret avant leur départ du chantier ou de la gare d'origine,
  - vérifier les trains lors de leur entrée sur le réseau et en cours de route.
- les moyens techniques utilisés pour déceler la présence de clandestins.
- l'analyse des différentes techniques ou moyens utilisés par les clandestins pour s'introduire dans les wagons,
- les techniques de coopération déjà mises en place entre certains réseaux.

Autant de retours d'expérience utiles pour faire face au problème et élaborer des propositions ou des recommandations à l'usage des réseaux.

Cependant, de l'avis des représentants qui y participent (1), les actions des réseaux, ne seront jamais suffisantes. Il est nécessaire de coopérer avec les forces de l'ordre et les législations de chaque état limitrophe.

(1) Liste des pays participants

Allemagne	Hongrie	Slovénie
Autriche	Luxembourg	Suède
Belgique	Lettonie	Suisse
Bulgarie	Pays-Bas	Yougoslavie
Espagne	Portugal	
France	Pologne	
Grèce	République Slovaque	
Grande Bretagne	République Tchèque	
Italie	Roumanie	

**B -LES MESURES ENVISAGEES ET LES ACTIONS A DEVELOPPER**

▪ **Sur le site de Calais**

1) le renforcement de la protection du chantier fret

Un projet d'investissement, d'un montant de 14 MF, est à l'étude et consiste à fermer complètement le chantier Fret ainsi que la zone d'interface entre la SNCF et EUROTUNNEL au moyen de :

- clôtures alarmées,
- détection infrarouge aux traversées des voies,
- éclairage des zones sombres et des zones sensibles,
- report des alarmes sur un poste au niveau de la zone la plus sensible,
- création d'une passerelle pour faciliter les interventions des vigiles.

2) Une meilleure coordination et coopération

Sous la responsabilité du représentant de l'Etat, le développement de la coordination des divers services de l'Etat et des entreprises de transport implantées sur le site par l'échange d'informations et la complémentarité des actions de contrôle.

3) Entre la SNCF et EUROTUNNEL

Nécessité de s'orienter vers une meilleure gestion des flux des circulations vers le tunnel afin d'éviter les arrêts à limite de concession SNCF/EUROTUNNEL. Cette zone est actuellement la plus sensible : les clandestins tentent de s'introduire dans les trains à la faveur des ralentissements ou des arrêts.

*De plus, cette zone est source de conflit avec EUROTUNNEL : des trains de fret, voire même des Eurostar, y sont ralentis ou arrêtés pour faire passer prioritairement ses navettes « passagers » ou « poids lourds ».*

## ▪ Sur le plan national

### 1) Développer une meilleure coordination des actions avec les autorités

Sous la responsabilité des représentants de l'Etat, développer le partenariat et la coordination des divers services de l'Etat et des entreprises de transport implantées sur les sites sensibles par l'échange d'information et la complémentarité des actions de contrôle.

Valoriser les actions déjà entreprises sur certains sites (cas de Calais et de Modane) entre les services de l'Etat concernés et les transporteurs afin de permettre des échanges d'expériences.

### 2) Au niveau de la SNCF

La réflexion et l'action doivent être menées sur un certain nombre d'axes, dont :

- la recherche et le suivi des lignes sensibles,
- l'organisation de contrôles ciblés par les agents de la SUGE,
- la mise en sûreté des sites les plus sensibles (investissements à prévoir dans le plan sûreté de chaque région concernée),
- la sensibilisation des agents SNCF : vigilance au passage et à l'arrêt des trains de fret, communication des informations,
- le renforcement de la sécurisation des wagons,
- l'examen des possibilités de modification des plans de transport Fret pour éviter des stationnement répétitifs et prolongés aux mêmes endroits.

## **LES VOYAGEURS FERROVIAIRES**

### **I - LA POLITIQUE GLOBALE DE LA SNCF**

Les thèmes de la sûreté et de l'insécurité sont inscrits comme fondamentaux dans le Projet Industriel de la SNCF. A ce titre, un nombre très important d'actions avec des objectifs à court terme et à moyen terme sont d'ores et déjà mis en œuvre ou en cours de mise en place. Ces actions ne visent pas principalement la lutte contre l'immigration, mais certaines d'entre elles peuvent y contribuer et méritent d'être rappelées.

- La direction de la sûreté de la SNCF a mis en place au 01/01/1998 une base de données informatisées permettant des analyses fines des événements portés à sa connaissance. Ces analyses permettent d'une part une meilleure réactivité opérationnelle de la police ferroviaire (SUGE ou **Surveillance générale**) en fonction des points, des sites, des lignes et des horaires sensibles et d'autre part une conduite cohérente et contrôlée des actions.

- L'entreprise développe ses partenariats institutionnels avec la Police Nationale, la Gendarmerie, la Douane, les collectivités locales et l'éducation nationale :
  - création de postes de police en gare,
  - développement des effectifs de certaines unités de la SUGE (IdF, Lille, Nice),
  - contrats locaux de sécurité (170),
  - contrats départementaux de sécurité (11),
  - contrats régionaux de sécurité (2) (Nord Pas de Calais, PACA),
  - protocole d'échange d'informations avec la Douane.
- L'activité « Voyageurs » GL et TER (Grandes Lignes et Transport Express Régional) de la SNCF a défini un vaste plan de renforcement et de développement des actions sûreté (51 actions). Parmi ces mesures, certaines peuvent fortement contribuer, avec la coopération des autorités, à un durcissement vis à vis de l'immigration.

Elles visent principalement :

- en gare, à accueillir, à filtrer et à surveiller les rames à quai,
  - à bord des trains (notamment les trains de nuit et les trains les plus sensibles), à supprimer les arrêts entre 0h30 et 5h30, à sécuriser les arrêts subsistants (filtrage ou moyens techniques), à assurer la présence d'équipe de la SUGE (création d'une unité nationale), à mieux coordonner les moyens.
- Intégration systématique de la problématique sûreté en amont lors de la formation métier de tous les acteurs.

## **II - L'IMMIGRATION PAR LES TRAINS DE VOYAGEURS**

### **A - OBSTACLES A LA MISE EN ŒUVRE DE MESURES INTERNES**

La problématique est globalement la même que pour le fret. Deux sortes de difficultés rendent impossible la mise en œuvre, en interne, de contrôle contre l'immigration, en gare et à bord des trains.

#### **▪ Celles liées aux particularités mêmes du transport ferroviaire**

Impossibilité de contrôler tous les trains sur l'ensemble du territoire national.

#### **▪ Les contraintes juridiques**

Le personnel de la SNCF ne dispose que de pouvoirs très limités pour contrôler l'identité des voyageurs et les forcer à descendre du train. Toutes les actions visant à renforcer la lutte contre l'immigration doivent donc être menées en étroite collaboration et coopération avec les autorités françaises concernées.

### **B - LES CONTRÔLES AUX FRONTIÈRES**

Malgré l'ouverture des frontières, les autorités françaises maintiennent toujours des contrôles ponctuels.

Ces contrôles s'avèrent d'ailleurs très pénalisants pour la régularité des circulations ferroviaires. Sur l'exercice 1999, selon les informations transmises à la direction de la sûreté (non exhaustives), les contrôles frontières ont généré plusieurs centaines d'heures de retard aux trains, sans parler des incidences sur les autres circulations et les difficultés de gestion qu'ils engendrent en aval.

Ils sont réalisés par les autorités selon deux méthodes :

- soit en gare ; dans ce cas, un temps d'arrêt spécifique est prévu dans la marche du train pour permettre la réalisation des contrôles (les retards annoncés correspondent donc à des dépassements de ce temps d'arrêt),
  
- soit en embarqué ; les autorités exercent alors les contrôles à bord des trains entre deux gares déterminées dans lesquelles elles bénéficient de locaux mis à disposition par la SNCF. Selon les sites concernés s'y ajoutent des frais de location de voitures (pour le retour des agents) lorsqu'il n'y a pas possibilité de retour par un train, des frais d'hôtel ou encore la mise en place d'un train spécifique.

La SNCF, pour permettre aux autorités d'effectuer au mieux leurs missions de contrôle, met à disposition des administrations plus de 1200 cartes de circulation dont la valeur commerciale représente environ 97 MF (en 2000).

#### **C - L'IMMIGRATION ET LES « EUROSTAR »**

L'émigration vers la Grande Bretagne via les trains EUROSTAR est réalisée selon trois techniques :

- personnes avec des billets Paris-Calais, qui ne descendent pas à Calais,
  
- personnes avec des billets Paris-Londres qui détruisent volontairement leurs documents de voyages avant leur arrivée au Royaume-Uni,
  
- personnes qui montent à Lille Europe à direction de Bruxelles et qui, après avoir détruit leurs documents de voyage et d'identité (et munis de ticket de métro londonien, de factures d'achats quelconques ou de billets de match anglais,...), affirment venir du Royaume-Uni dans le but de s'y faire reconduire.

L'opérateur SNCF et les représentants de l'ordre sont légalement démunis face à ces pratiques :

- les agents assermentés de la SNCF peuvent désormais procéder au relevé d'identité des voyageurs dépourvus de titre régulier de transport décret n°2000-1136 du 24 novembre 2000). Mais, en aucun cas, l'agent SNCF n'a le droit de contraindre un passager à descendre du train, malgré les demandes réitérées de l'entreprise.

- Calais-Fréthun est une desserte domestique réalisée par l'Eurostar. Les passagers avec des billets Paris-Calais sont donc libres de voyager sur le territoire national et n'ont pas à être contrôlés par les autorités françaises au départ de Paris-Nord.

La problématique est identique pour les passagers au départ de Lille vers la Belgique. Ces clients, déjà présents dans l'espace SCHENGEN, n'ont pas lieu d'être soumis à des contrôles frontaliers.

## **D - MESURES MISE EN PLACE ET DISPOSITIONS EN COURS**

### **▪ Mesures mise en place**

- Les mesures prises sur les Eurostar, et à la demande des gouvernements, répondent au souci premier de mettre en sûreté le Lien Fixe transmanche dans le sens France/Royaume-Uni. En matière d'immigration et de contrôle frontaliers, le Protocole de SANGATTE prévoit en son article 7 que « chaque Etat peut exercer des contrôles frontaliers en cours de route ». Depuis l'origine du Transmanche, la SNCF a toujours été favorable à ce type de contrôle et, pour les faciliter, a fait réaliser quatre compartiments de service réservés aux autorités dans chaque rame Eurostar (au détriment de places commerciales) et verse des frais de vacation à la Douane pour chaque rame contrôlée.
- Tous les passagers à destination de Calais passent, après un cheminement particulier, aux contrôles physiques de sûreté. Ainsi, un passager qui ne descend pas à Calais ne remet pas en cause la sûreté du lien fixe.

### **▪ Mesures en cours**

#### **- Contrôles de l'Immigration Service britannique sur les terminaux transmanche français**

Suite aux accords passés entre le Ministère de l'Intérieur et le Home Office, les services d'immigration britanniques (UKIS) vont progressivement s'installer sur les terminaux transmanche français. L'entreprise développe actuellement, en liaison avec toutes les autorités concernées, un projet de modification du terminal de Paris-Nord, dans lequel une somme de 10 MF sera consacrée à la seule zone d'enregistrement et de contrôle pour tenir compte, notamment, de l'accueil et la mise en place des contrôles britanniques sur le sol national.

Cet accord a toujours été présenté à la SNCF comme un accord de réciprocité et, à ce titre, les français devraient donc réaliser les contrôles d'entrée en espace SCHENGEN à Londres et à Ashford.

La présence des autorités britanniques en France au départ des trains ne résoudra pas le problème de l'immigration par les Eurostar :

- pas plus que les représentants de l'ordre français, les britanniques ne pourront exiger le contrôle des documents de voyage des passagers à destination de Calais (filiale de passage la plus importante),

- les autorités britanniques ne pourront pas davantage traiter le cas des passagers qui détruisent volontairement leurs documents de voyages avant d'arriver au Royaume-Uni,
- Il est par contre à craindre que, par leur seul pouvoir discrétionnaire (les représentants des autorités britanniques n'ont pas à justifier leur motif de non admission), la gestion des flux et la qualité de l'offre soient sérieusement dégradées. En effet, pour chaque cas de non admission, la SNCF sera obligée de prendre en charge le client pour lui faire passer les lignes de contrôle à contre sens, annuler son enregistrement et lui rembourser son billet.

#### - Evolution de la législation française

Au titre du renforcement des pouvoirs des agents assermentés, il faut signaler l'actualité législative française avec la loi du 15 avril 1999 relative aux polices municipales. Une disposition de cette loi complète l'article 529.4 du Code de Procédure Pénale et institue au profit des agents assermentés et agréés par le Procureur de la République, qui procèdent au contrôle d'un titre de transport, un droit de rétention.

L'article 17 de la loi (N°102) adoptée par le sénat le 1<sup>er</sup> avril 1999 prévoit : *«A défaut de paiement immédiat entre leurs mains, les agents de l'exploitant, s'ils sont agréés par la procureur de la république et assermentés, et uniquement lorsqu'ils procèdent au contrôle de l'existence et de la validité des titres de transport des voyageurs, sont habilités à relever l'identité et l'adresse du contrevenant. Si le contrevenant refuse ou se trouve dans l'impossibilité de justifier de son identité, l'agent d'exploitation en rend compte immédiatement à tout officier de police judiciaire de la police nationale ou de la gendarmerie nationale territorialement compétent, qui peut alors lui ordonner sans délai de lui présenter sur le champ le contrevenant. A défaut de cet ordre, l'agent de l'exploitant ne peut retenir le contrevenant ».*

Cette loi, appliquée par décret du 24 novembre 2000, permet de résoudre certains problèmes actuels, mais n'apporte pas de solution vraiment efficace au problème de Calais-Fréthun :

- si le passager accepte de payer le supplément de voyage, il n'y aura pas possibilité de le contraindre à descendre ou de faire appel à un officier de la police judiciaire,
- si les contrevenants sont nombreux sur un même train, les problèmes à Calais ne seront pas simples à résoudre et la rame risque de prendre beaucoup de retard avant son départ pour le tunnel. La détérioration du produit Eurostar qui en résultera sera difficilement acceptable.

#### - Développer la coopération avec les autorités françaises, notamment sur les points frontières

La SNCF réfléchit actuellement à des mesures à prendre sur les trains de Vintimille. Si les dispositions envisagées (sécuriser les rames à leur départ, supprimer les arrêts en territoire italien, séparer les clients TER des clients grandes Lignes, mettre en place de l'accueil / filtrage sur les arrêts français) apportent une réponse en matière de sécurité,

elles sont insuffisantes vis à vis de l'immigration. Seule la coopération avec les autorités locales et régionales peut apporter une réponse plus efficace.

### **EN RESUME**

Le phénomène d'immigration, qui a explosé depuis plus de deux ans, prend la forme de réseaux de mieux en mieux organisés. Devant cette organisation, les transporteurs sont démunis et les mesures matérielles et physiques qu'ils sont amenés à prendre, si utiles soient-elles, ne seront jamais suffisantes : les filières s'adapteront immédiatement entraînant des ripostes toujours trop contraignantes, excessivement coûteuses et sans cesse remises en cause.

La mise en place d'une structure spécifique et unique, reconnue par tous les modes de transport, permettrait sans aucun doute de mieux faire circuler l'information entre tous les acteurs concernés et de mieux coordonner leurs actions. Elle serait en outre le moyen le plus efficace pour persuader nos interlocuteurs britanniques de la pertinence des contrôles et des actions menées sur le territoire national.

Sous la responsabilité des représentants de l'Etat, tant au niveau national (mise en place d'une structure spécifique, reconnue par tous les modes de transport) qu'au niveau régional (type de structure déployée sur le site de Calais), il apparaît indispensable de :

- développer le partenariat et la coordination des divers services de l'Etat et des entreprises de transport implantées sur les sites sensibles par l'échange d'information et la complémentarité des actions de contrôle.
- de valoriser les actions déjà entreprises sur certains sites (cas de Calais et de Modane) entre les services de l'Etat concernés et les transporteurs afin de permettre des échanges d'expériences.

Il est clair que la mise en œuvre d'une lutte efficace contre l'immigration et plus particulièrement contre l'émigration vers la Grande Bretagne dépasse largement le cadre de l'activité d'une entreprise de transport ferroviaire et relève au premier chef de mesures générales de police et de sûreté relevant de la responsabilité des états britanniques, français et européens ainsi que de leur bonne coopération.

L'harmonisation des législations et la coopération entre les Etats seraient sans aucun doute la bonne réponse.

**I - COMPOSITION DU GROUPE DE TRAVAIL**

**PRESIDENT:**  
**M. Pierre PERROD**  
Président du CNT

**RAPPORTEURS**

M. P. BOURGEOIS (Secrétaire général adjoint du CNT)  
Mme C. MURRET-LABARTHE (chargé de mission au CNT)

**PARTICIPANTS :**

M. J. ACRI (Union Internationale des Transports Routiers / département TIR)  
Commandant ANTEBLIAN(Gendarmerie nationale)  
M. M. AYMERIC (M.E T L / DTT/Sous directeur des transports ferroviaires)  
M. BALLARIN ( Ministère de l'Economie et des Finances / DGDDI)  
Mme BERTHELOT (Fédération Nationale des Transports Routiers / FNTR))  
M. BESCOND (NOVATRANS)  
M. A. BODON (Conseil général des Ponts et Chaussées / Inspecteur général de l'Equipement)  
M. P. BROCHARD (Novatrans / chef du département international)  
M. BUTTIER ( Ministère de l'Economie et des Finances / DGDDI)  
M. T. CARRIOL (M.E T L / DTT/Sous direction des transports ferroviaires)  
M. D. CHABANOL, conseiller d'Etat, vice-président du CNT  
M. H. CORNEDE (Transport et Logistique de France / Délégué général)  
M. J. DE CROONE (Min. Intérieur/ Direction des libertés publiques et des affaires juridiques)  
M. D. DEBATISSE (Conseiller auprès du président du CNT)  
Mme V. DEPLACE (Min. de l'Intérieur /Direction centrale de la police aux frontières (PAF)  
Mme D. EHRMANN (Transport et Logistique de France)  
M. D. FERAILLE (SNCF / Direction de la Sécurité)  
M. FERRE (Ministère des Affaires Etrangères /DFEEF)  
M. M. FOURNEYRON (adjoint au secrétaire général au Tunnel sous la Manche)  
M. P. GABELLE (M.E T L / Direction générale de l'aviation civile)  
M. J.H.GARBAN (Association Française du Transport Routier International/Délégué général)  
M. GRINFEDER (M.E.L.T./ DTMPL)  
M. G. JACHET (Directeur de Sea France)  
Chef d'escadron JANSON (Direction générale de la Gendarmerie nationale)  
M. P. LATREILLE (M.E T L /Haut fonctionnaire de Défense / DTMPL)  
Mme F. LE ROY (Ministère de la Justice./ Direction des affaires criminelles et des grâces)  
M. S. LEVESQUE (FNTR/ délégué aux affaires internationales)  
Mme LEZINEAU (AFTRI/Association Française du Transport Routier International)  
Mme C. de MAZANCOURT (M.E T L / Direction des Routes)  
M. MEYNIEL (Min. de l'Intérieur /Direction centrale de la police aux frontières (PAF)  
M. A. MOUSSAT (M.E T L /Chef du bureau de l'Inspection du travail maritime)  
Mme F. ODIER (Comité Central des Armateurs de France)  
Mme I. PAILLET (M.E T L / Direction des affaires économiques et internationales)  
M. L. PASQUALINI (UNOSTRA)

M. B. POIRIER ( Ministère de l'Économie et des Finances / DGDDI)  
M. J. PUIG ( Ministère de l'Économie et des Finances / DGDDI)  
Mme RAMSTEIN (Secrétariat général de la Mer)  
Mme RIGAUDJURE (Ministère des Affaires Étrangères/DAEF)  
M. S. SCHMITT (Union Internationale des Transports Routiers / département TIR)  
M. J. SHORT (CEMT / Secrétaire général adjoint )  
M. V. SEVAISTRE (Min. Intérieur / Dion des libertés publiques et des affaires juridiques)  
Amiral SILLAN (M.E T L /Haut fonctionnaire de Défense / DTMPL)  
M. STEPHENSON (Eurotunnel)  
M. VAN DAMME (SeaFrance)  
M. C. VOGT (M.E T L / DTT/ Adjoint au sous-directeur des transports routiers)  
M. A. WALMETZ (SNCF / Directeur de la Sécurité)

## **VISITES ET ENTRETIENS**

- Mme Roisin MURPHY, chargée des transports à l'Ambassade de Grande - Bretagne en France
- M. WALMETZ, Directeur de la Sécurité à la SNCF
- M. Kenneth ROGERS et M. Colin CROWE, du Home office à DOUVRES
- M. Christian MULLER, Officier de liaison à LONDRES
- Les services de la Police aux frontières à CALAIS
- M. MOYNE, Directeur de la CCI de CALAIS
- Visite du matériel utilisé par les Douanes américaines