

Chapitre 6 : La situation singulière de la région de Calais

Entre 1999 et 2002, l'existence du camp de Sangatte a été fortement médiatisée. Pour comprendre cette situation de crise, il est toutefois important de restituer cet événement dans un cadre spatio-temporel plus large. Cette tension migratoire est perceptible depuis la fin des années 80 dans la région de Calais ; et elle se poursuit depuis la fermeture du camp de Sangatte. Avec l'élaboration de l'espace Schengen au milieu des années 80, l'évolution transmanche des modes de transports et l'augmentation des flux migratoires, la région de Calais est devenue au fil du temps un espace frontalier stratégique pour les exilés souhaitant aller de l'autre côté de la Manche. Cette région est devenue le principal interface entre le Royaume Uni et l'espace Schengen ; en tant qu'interface, c'est un lieu géographique où il se passe « *des phénomènes originaux [...] d'exploitation de la différence* » (Brunet R., Ferras R., Théry H., 1992, p.282).

Ce chapitre a pour objet d'analyser les modalités d'accueil des *réfugiés*¹ dans le Calaisis et les contrôles migratoires auxquels ils sont de plus en plus confrontés. Cette double évolution peut-elle être conçue comme l'expression d'une politique de dissuasion à l'égard des demandeurs d'asile ? Par ailleurs, depuis une vingtaine d'années, l'évolution des contrôles migratoires britanniques dans les pays de l'espace Schengen est perçue par les États européens, comme un modèle à suivre pour les frontières extérieures de l'Union. Cette politique d'externalisation peut-elle être vue comme un aspect de la politique de dissuasion ? Pour répondre à ces questions, nous déroulerons la chronologie des événements migratoires qui ont marqué la région de Calais depuis le milieu des années 80. À travers les différents témoignages et nos observations, nous nous intéresserons tout d'abord, aux épisodes migratoires qui se sont déroulés dans la ville de Calais au cours des années 80 jusqu'en septembre 1999, date à laquelle le camp de Sangatte fut ouvert. Puis nous analyserons la période durant laquelle le camp de Sangatte a fonctionné et accueilli les exilés en transit dans la région. C'est d'ailleurs à partir de la fin de l'année 2002 que la France et l'Angleterre ont de plus en plus cherché à restreindre la présence des exilés dans le Calaisis, en développant les contrôles auprès de ces personnes.

¹ De façon générale, les étrangers en transit dans le Calaisis ne sont pas des personnes qui ont obtenu le statut de réfugié au sens de la convention de Genève du 28 juillet 1951. Comme nous le verrons dans le chapitre 8, peu de gens ont demandé l'asile durant la période où le camp de Sangatte a existé. Nous avons toutefois fait le choix d'utiliser le terme *réfugié* pour ces étrangers en transit car ils sont souvent désignés de la sorte par les acteurs sociaux et les diverses administrations. Dans de nombreux articles de journaux que nous avons recueillis, le terme *réfugié* est également employé de manière systématique. Pour ne pas faire la confusion avec les réfugiés statutaires, le mot est indiqué en italique à chaque fois que c'est nécessaire.

I. L'apparition de tensions migratoires à la fin des années 80

A. Le temps des terminaux

Au début des années 80, il n'existe aucune association qui se préoccupe du problème des migrants à Calais. En 1986, sollicitée par Amnesty International, l'association La Belle Étoile commence à s'intéresser aux difficultés des étrangers qui tentent de rejoindre l'Angleterre, notamment ceux qui se trouvent dans une situation d'impasse. Selon sa présidente, Véronique Désenclos :

« Déjà à cette époque, des étrangers en situation irrégulière étaient fréquemment refoulés de l'Angleterre. Et il arrivait que le gouvernement français les refuse à son tour. Des exilés qu'aucun des deux États ne voulait, ont été ainsi trimbalés de Calais à Douvres, et de Douvres à Calais ».

(Source : enquête de terrain, novembre 2001)

Le soutien social et l'aide juridique que les militants de La Belle Étoile apportent à ces personnes en détresse, les ont rapprochés d'autres organismes comme la CIMADE, France Terre d'Asile ou les SSAE (Service Social d'Aide aux Émigrants) d'Arras et de Lille. Par ailleurs l'association gouvernementale anglaise *Migrant Helpline* les sollicite de plus en plus ; Véronique Désenclos indique à ce propos :

« Ils nous téléphonaient presque quotidiennement pour nous signaler qu'une personne particulièrement vulnérable était refoulée par l'immigration britannique sur tel bateau arrivant à telle heure à Calais. C'est comme ça que nous avons commencé à héberger des migrants chez nous, notamment des jeunes filles seules et des personnes âgées qui n'avaient pas d'autre choix... Nous traitons au cas pas cas les différentes situations ».

(Source : enquête de terrain, novembre 2001)

Jusqu'en juin 1994, date à laquelle fut créée officiellement l'association La Belle Étoile, ce travail bénévole se poursuit de manière informelle et semble être ignoré des différentes autorités et services publics départementaux.

Suite à la chute du mur de Berlin, les ressortissants de certains pays de l'ancien bloc soviétique ne sont plus soumis à l'obligation de visa pour se rendre en Angleterre. Malgré ce changement, des officiers de l'*Immigration* de Douvres refusent l'entrée sur le territoire anglais à des Polonais, des Tchèques... etc. À de nombreuses reprises, des dizaines de Polonais sont arrêtées lors de leur transit à Calais, et doivent attendre parfois jusqu'à quinze jours, que le car avec lequel ils sont venus, les reprenne afin de repartir vers Varsovie. À ce sujet, Véronique Désenclos évoque la situation de plusieurs Lituaniens qui voyageaient en bus :

« Six d'entre eux n'ont pas pu franchir le détroit bien qu'ils aient eu des papiers en règles. Ils ont dû attendre que leur bus repasse. [...] Cette situation était désespérante, car nos possibilités de logement étaient restreintes. Continuellement nous devons essayer de les loger, de les nourrir ».

(Source : enquête de terrain, février 2002)

Au milieu des années 90, il arrive régulièrement que 40 à 50 personnes soient amenées à vivre au premier étage du terminal ferries, ouvert à l'époque au public. Les gens sont allongés en rang d'oignons pour dormir ou dans l'attente d'une éventuelle solution à leur situation¹. Malgré les sollicitations de La Belle Étoile, les services administratifs municipaux ou départementaux restent indifférents à la situation. Un membre de l'association calaisienne dit :

« C'est au contraire la mairie de Calais qui nous appelait, lorsqu'il y avait un étranger en perdition dans les couloirs de la mairie... comme si nous avions plus de possibilité qu'eux ! »
(Source : enquête de terrain, mars 2002)

Bien que l'association sollicite l'ambassade de Pologne de Londres et le consulat polonais de Lille, à venir voir la situation de leurs ressortissants qui ont des papiers en règles et sont bloqués à Calais, la situation migratoire demeure.

Le 13 octobre 1997, des familles Roms en provenance de la République tchèque et de la Slovaquie, sont refoulées du port de Douvres bien qu'elles aient demandé l'asile. Ces familles dont certaines ont des enfants, n'ont d'autre solution que de s'installer dans les locaux du terminal des ferries. Ce campement va durer un mois. Les conditions de vie deviennent vite pénibles car les personnes dorment à même le sol. Originaires de différentes villes tchèques et slovaques, les quarante *réfugiés* finissent par former un groupe de plus en plus gênant pour les autorités. La Belle Étoile presse le sous-préfet de trouver une solution au problème de ces différentes familles. Un pavillon d'une maison de retraite non loin du port est finalement réquisitionné temporairement ; et c'est La Belle Étoile qui assure l'intendance de l'aide humanitaire apportée à ces familles Roms². Toutefois l'administration n'apporte aucune réponse aux demandes d'asile avant le mois de janvier 1998.

Plusieurs saisines du ministère de l'Intérieur français sont envoyées au ministère de l'Intérieur britannique, afin de savoir si ces familles ont demandé l'asile outre-Manche. Bien que l'Angleterre, sollicitée par la France pour la prise en charge des familles, soit « tenue de répondre à la demande qui lui était faite dans un délai de huit jours à compter de la saisine »³ ; le *Home Office* ne répond qu'au bout de trois semaines environ, selon La Belle Étoile. Au mois de janvier 1998, la Grande Bretagne accepte finalement l'entrée sur son territoire de la moitié du groupe. Cette décision permet à trois familles de passer en Angleterre. Trois autres familles demandent l'asile en France, mais une seule obtiendra le statut de réfugié.

¹ À ce moment là, il n'y avait pas encore les systèmes de surveillances avec les caméras et les vigiles ; il était possible durant la nuit de dormir dans les terminaux.

² Au cours de cette période (décembre 1997), des militants créent par ailleurs un Collectif de Soutien d'Urgence aux Refoulés et aux Réfugiés (C'SUR) composé aujourd'hui de divers organismes : AC !, l'Action catholique ouvrière, Artisans du monde, la Belle Étoile, Émmaüs, la Ligue des droits de l'homme (LDH), la mission étudiante, la pastorale des migrants et les Verts).

³ Article 13.1 b de la Convention relative à la détermination de l'État responsable de l'examen d'une demande d'asile présentée dans l'un des États membres des Communautés européennes, JOCE n° C 254, 19 août 1997 (Convention de Dublin).

Durant l'année 98, les migrants de passage à Calais et en quête d'une protection deviennent de plus en plus nombreux¹. À l'automne, la sous-préfecture de Calais et la Croix Rouge envisagent la création d'une structure d'accueil d'urgence ; mais ce projet n'aboutit pas. La situation ne cesse d'empirer ; les conditions de vie des *réfugiés* deviennent très difficiles. Les gens continuent de s'entasser dans le terminal des ferries pour se protéger du froid ; on compte près d'une centaine de personnes. L'éclatement du conflit au Kosovo au début de l'année 1999 entraîne la venue de familles entières. Chaque jour, les membres du collectif C'SUR apportent des couvertures, des vêtements, du thé chaud ou des aliments... etc. Les CHRS (centres d'hébergement et de réinsertion sociale) comme les foyers Béthel ou du Moulin blanc, sont régulièrement sollicités. Véronique Désenclos souligne à ce propos :

« Ils étaient au courant que nous allions en pleine nuit voir les veilleurs des foyers ou des hôtels avec lesquels les CHRS travaillaient. Nous pouvions ainsi loger une ou plusieurs personnes ».
(Source : enquête de terrain, février 2002)

Mais les hôtels deviennent de plus en plus réticents à accueillir des migrants. En 2002 lors de nos enquêtes, il ne reste que trois hôtels qui travaillent avec les CHRS.

Les autorités anglaises renforcent leurs contrôles migratoires. De son côté, la Chambre de Commerce et d'Industrie demande aux autorités départementales de trouver une solution aux problèmes des étrangers présents dans ses bâtiments portuaires. Dans le port de Calais, le manque de sanitaires, l'impossibilité de changer de vêtements et la médiocre nourriture ne cessent d'aggraver la situation des exilés. Ces scènes inhabituelles sont observées chaque jour par des passagers des ferries et deviennent de plus en plus gênantes pour les autorités. Le préfet décide à partir du 23 avril 1999 que *« toute utilisation des parties publiques du Terminal Transmanche du Port de Calais à des fins autres que le trafic de voyageurs est INTERDITE »*². Les exilés se retrouvent donc dans la rue et couchent dans des lieux dispersés de la ville de Calais. Face à cette situation de plus en plus préoccupante, le collectif sous l'impulsion de La Belle Étoile, réitère pour la énième fois ses demandes auprès des pouvoirs publics :

- ouverture d'un bureau d'accueil aux terminaux des ferries,
- mise en place d'un lieu d'accueil d'urgence activable en cas de refoulement massif, pour une trentaine de personnes,
- création d'un centre d'hébergement.

Au printemps de l'année 1999, des membres du collectif C'SUR rencontrent à plusieurs reprises le sous-préfet qui décide alors, en accord avec la Chambre de Commerce et de l'Industrie, de réquisitionner le hangar Bore³ qui appartient à cette dernière.

¹ Selon les chiffres de la Police Aux Frontières, les étrangers arrêtés à Calais en 1998 sont des Yougoslaves (1 450), des Sri Lankais (500), des Somaliens (300), des Turcs (200), des Albanais (180), des Roumains (170) et des Algériens (150 mais cette nationalité est en nette baisse par rapport aux années précédentes)...etc. (*Nord Littoral* du 19 février 1999).

² Article 1^{er} de l'arrêté préfectoral du 23 avril 1999 retranscrite dans une note d'information destinée aux utilisateurs du Terminal Transmanche du Port de Calais, émise par la Chambre de Commerce et d'Industrie de Calais [Service Sûreté, Prévention, Sécurité], et affichée dans le port.

³ du nom de la société qui l'utilisait.

B. Le temps des structures d'accueil et des camps éphémères

Le hangar Bore est situé entre l'Hôtel de ville et le terminal transmanche, en bordure du bassin Carnot sur le quai de la Loire (cf. carte 37). À partir du 24 avril 1999, cet ancien entrepôt d'une superficie de 1000 m² ouvre tous les soirs à 18 heures jusqu'au lendemain matin à 9 heures. Le dispositif prévu pour accueillir 80 personnes, affiche complet dès la première semaine ; et les effectifs vont très vite varier entre 120 et 200 personnes chaque soir. La gestion du hangar est confiée à La Belle Étoile, néanmoins d'autres associations sont parties prenantes dans la mise en place de ce « *dispositif d'accueil d'urgence des réfugiés du Kosovo* », ainsi que le nomme la presse régionale. Mais l'accueil est bien entendu ouvert à d'autres nationalités : des Kurdes irakiens, des Sri Lankais, des Somaliens... etc. Selon plusieurs militants, les effectifs des Kosovars et des Kurdes étaient pratiquement identiques.

De dimensions plus restreintes, le hangar Bore s'apparente au camp de Sangatte qui ouvrira plus tard dans le hangar d'Eurotunnel. Huit tentes sont disposées au fond du hangar avec quelques installations sanitaires ; et deux cabines préfabriquées situées à l'intérieur servent respectivement de bureau d'accueil, de salle à manger et de cuisine. La municipalité voisine de Loon-Plage, par l'intermédiaire du CCAS (Centre Communal d'Action Sociale), fournit des repas chauds le soir. Une infirmière et un médecin effectuent de façon bénévole des permanences. Une société de sécurité de la commune met deux gardiens à la disposition du dispositif pour surveiller les extérieurs du bâtiment, compte tenu de l'existence de réseaux de passeurs.

Le mardi soir 1^{er} juin, le sous-préfet annonce contre toute attente à l'ensemble des bénévoles présents à Bore que le vendredi 4 juin, le hangar sera fermé définitivement. À cette décision, les autorités ne donnent pas d'explication ; « *le hangar fermé, le terminal des ferries bouclé, le problème demeure* »⁴. L'argumentation du sous-préfet est toutefois retranscrite dans un compte rendu rédigé par Mireille Geste, conseillère régionale du Nord-Pas-de-Calais. Dans le texte qui fait suite à leur rencontre du 18 juin 1999, il est dit que :

« le sous-préfet a levé le dispositif [afin qu'il soit] possible de rétablir le dispositif d'urgence réactif en cas de nouvel afflux de réfugiés. D'après ses observations, les clandestins présents à Calais sont essentiellement des jeunes Kurdes ». Il précise également que « si au début de l'ouverture du hangar, son fonctionnement était relativement satisfaisant ; à la fin, les occupants refusaient de se plier aux tâches quotidiennes. Certains devenaient agressifs avec les bénévoles, en particulier lorsque [ces derniers ne rouvraient pas le hangar pour offrir un] petit-déjeuner aux gens qui n'avaient pas passé la nuit sur place. [...] Des gens en taxi ou dans des voitures luxueuses de la mafia albanaise venaient directement devant la porte du hangar avec l'adresse⁵. Même si ce dispositif n'a rien coûté à la ville de Calais, il était quand même très cher puisque 110 personnes étaient nourries par [le CCAS de] Loon-Plage tous les soirs ».

Les migrants en transit s'installent à nouveau dans divers lieux de la ville ; la situation rappelle les mois qui ont précédé l'ouverture du hangar Bore. Par ailleurs des hommes et plusieurs familles continuent d'arriver à Calais et ne savent pas où aller ; certains s'installent dans les jardins publics de la ville, notamment le parc Saint-Pierre situé devant la mairie de Calais. La fermeture du hangar Bore enraye considérablement

⁴ *Le Monde* du 1^{er} et 2 août 1999, « Calais, porte de l'Angleterre, est devenu une plaque tournante d'étrangers en situation irrégulière », Lemaire Nadia.

⁵ Dans *Le Monde* du 1^{er} et 2 août 1999, il est toutefois écrit que « le sous-préfet affirme n'avoir "jamais eu aucun élément tangible pour parler de mafia" ».

l'aide humanitaire effectuée auprès des étrangers. Durant les premières nuits, les associations arrivent toutefois à reloger dans des hôtels la dizaine de familles qui étaient présentes dans le hangar Bore. Les bénévoles effectuent quand ils le peuvent, des distributions de pain et de nourriture, comme le rappelle Joël Loeuilleux.

« C'était très choquant d'apporter du pain et d'être pris d'assaut. Les gens étaient affamés. Il y avait des moments où il n'y avait plus de respect ; certains pères se jetaient sur nous, pour prendre le pain afin de nourrir leurs enfants. Il m'est arrivé de courir dans le parc en laissant tomber le pain que j'avais dans le sac ».
(Source : enquête de terrain, février 2002)

Au mois de juillet, la distribution de pain se poursuit le midi ; et le collectif réussit à organiser chaque soir au parc Saint-Pierre un repas chaud pour l'ensemble des étrangers. Un employé d'Emmaüs précise que la situation s'améliore légèrement ; des files d'attente sont mises en place pour les distributions. Mais très vite les bénévoles dont la majeure partie se compose de personnes âgées, sont débordées par l'empressement de ces jeunes migrants. Devant les difficultés croissantes, la présidente de La Belle Étoile demande un rendez-vous avec le sous-préfet.

« Lors de l'entretien, le sous-préfet a désigné le collectif comme responsable de la concentration au parc Saint-Pierre, en pointant son doigt vers moi, raconte Véronique Désenclos. S'il se passe quelque chose, sachez que vous êtes responsables m'a-t-il dit. J'ai eu des pressions très forte sur ma vie personnelle »⁶.
(Source : enquête de terrain, août 2002)

« *L'État campe... sur sa position* » titre le quotidien *Nord Littoral*. Plusieurs militants associatifs soulignent que le parc Saint-Pierre était devenu une *horreur*. Lors des intempéries, les *réfugiés* sont orientés par les gens qui leur viennent en aide, vers d'autres lieux dont l'accès se limite généralement à une nuit : la gare SNCF située à deux pas du parc⁷, un bâtiment en construction... etc. Quelques-uns squattent des logements désaffectés ou des blockhaus. Par mauvais temps, des bénévoles sont allés jusqu'à proposer aux gens de dormir dans les wagons stationnés en gare de Calais. Mais fin juillet, le sous-préfet demande expressément aux associations d'arrêter leurs actions au parc Saint-Pierre, sous peine de sanction judiciaire. Des aides ponctuelles se poursuivent toutefois auprès de familles et d'hommes esseulés en détresse.

Au début du mois d'août, le Parc Saint-Pierre offre progressivement l'image d'un bidonville. Les gens édifient des installations de fortunes avec des films plastiques ou des sacs poubelles tenus par des matériaux de récupération, des plaques de polystyrènes ou de placoplâtre prises sur un chantier voisin, le tout assemblé avec du fil de fer. Des femmes enceintes, d'autres avec des bébés vivent dans ces abris de fortunes avec comme matelas des cartons ou des plaques de laines de verre recouvertes de tissu. Quelques femmes ont accouché d'ailleurs à la maternité de Calais. Le militant de la Ligue des droits de l'homme raconte que :

⁶ « Une mère de famille, suspectée d'avoir hébergé des clandestins, a été ainsi placée six heures en garde à vue » *Nord Littoral* du 24 juin 1999.

⁷ Le samedi 5 juin 1999, des dizaines d'étrangers occupent le hall et le couloir des pas perdus de la gare SNCF. Face à la situation, la direction aurait souhaité que la police reste sur les lieux. Cette dernière ayant refusé, un vigil est mandaté par la SNCF et arrive aux alentours de deux heures du matin. Le lendemain soir, la gare centrale de Calais ferme à son heure habituelle aux alentours de 22 H 30 ; il n'y a plus de vigil mais la police est là.

« Un soir d'août, plusieurs familles sont arrivées ; il y avait au total trente-deux enfants. Trois d'entre eux sont tombés de sommeil sur la pelouse du parc Saint-Pierre tellement ils étaient fatigués. Ils avaient les bras en croix ; de la nourriture à côté d'eux à laquelle ils n'ont pas touché ».

(Source : enquête de terrain, mars 2002)

Malgré l'importance de la population dans le jardin municipal et autres lieux de la ville, les étrangers n'ont pas accès aux toilettes municipales situées aux abords du parc : la journée il faut payer et la nuit les sanitaires sont fermés. Par inadvertance, ils sont restés ouverts un week-end ; mais le lundi qui suit, un deuxième verrou est installé ! À l'hôpital, les situations d'urgence (déshydratations d'enfants... etc.) sont correctement suivies ; toutefois il est arrivé que des mères reçoivent pour leurs bébés, suite à d'importants problèmes d'hygiène, des lotions à utiliser dans le bain des enfants !

« Grâce à Hélène Flautre, députée au parlement européen, nous avons demandé à être reçus par le préfet d'Arras car le sous-préfet était en vacances. Nous y sommes allés à trois, raconte Véronique Désenclos. L'un de nous venait défendre le platier d'Oye pour les oiseaux en migration et moi je venais défendre la cause des réfugiés. [...] J'ai alors demandé au préfet d'Arras de venir voir les bidonvilles qui étaient érigés dans le parc Saint-Pierre. Il me paraissait important que le préfet voit les conditions dans lesquelles des gens vivaient, afin qu'il fasse quelque chose. La venue du préfet s'est déroulée le lundi 9 août au soir sous une averse torrentielle. Le tableau était épouvantable : hommes, femmes et enfants étaient dans une humidité constante entassés les uns à côté des autres dans leurs abris de fortunes ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

Suite à la venue du Préfet, le ministère de l'Intérieur donne son accord pour l'ouverture de trois lieux d'accueil qui n'ont pas vocation à être pérennisés. Les familles avec enfants sont conduites vers le centre Léonie Chaptal qui appartient au centre hospitalier. Dans cette grande salle, il est prévu d'accueillir une cinquantaine de personnes ; mais ils sont 65 dès le premier soir. Le centre est donc très vite saturé devant l'afflux des familles. Ce lieu d'hébergement cessera d'exister lorsque la gestion du camp de Sangatte sera confiée à la Croix Rouge. À l'opposé de la ville, un centre de loisir municipal est réquisitionné sur ordre du préfet, le 24 août 1999. La fonction de ce lieu est *« d'héberger des étrangers interpellés en situation irrégulière, dans l'attente d'une reconduite à la frontière »* (Nord Littoral du 26 août 1999). Nous constatons ainsi deux types de traitements : celui des familles *réfugiées* à qui le préfet dit que *« l'assistance durera sous toutes ces formes »* ; et celui des hommes

Illustration 6 : La situation migratoire à Calais (été 1999)



6.1

6.1 Une bénévole du collectif C'SUR en compagnie de trois réfugiés (photo prise non loin du port)



6.2

6.2 Les exilés (ici dans le Parc Saint Pierre) les plus représentés sont des Yougoslaves dont une majorité arrive de la province du Kosovo (jeunes Kosovars refusant d'intégrer l'armée serbe).



6.3

6.3 Le 23 juin, des bénévoles cherchent à médiatiser la situation en installant dans le parc Saint Pierre, une tente barrée de l'inscription "sans toit ni droits". Quelques jours plus tard, une deuxième tente est disposée à côté de la première afin de protéger les enfants des familles en exil, contre la pluie et le froid nocturne. Le bâtiment en arrière plan est la mairie de Calais.

Ouvert sous le second empire, en 1863, le parc a été le théâtre de nombreuses activités : fêtes de plein air, courses cyclistes, tirs à l'arc ou concert ; aujourd'hui, il est rendu à la tranquillité des promenades.

Panneau signalétique situé à l'entrée du parc Saint-Pierre



6.4

6.4 Non loin du port sur un terrain vague, d'autres réfugiés cherchent aussi à s'abriter et établissent un autre campement. Dans ce deuxième campement, les constructions vont rassembler jusqu'à une trentaine de cabanes qui ne vont cesser de se consolider au fil des semaines.

© Clichés : Joël Loeuilleux, 1999

seuls que le corps préfectoral entrevoit comme des faux réfugiés : « *je saurais m'arrêter à temps. L'avenir de ces hommes est au Kosovo. Pas ici* » (Nord Littoral du 27 août 1999).

Le troisième lieu est l'ancienne usine d'Eurotunnel qui deviendra plus tard le camp de Sangatte. Dès le 16 août, les premiers *réfugiés* (des femmes et des hommes seuls en majorité) y sont conduits par les membres du collectif. Ils ont pour mission de convaincre les migrants de passage à Calais d'aller à Sangatte ; mais une fois les premiers étrangers installés, le directeur (un ancien responsable des renseignements généraux) signale que dorénavant l'accès du centre sera refusé aux bénévoles des associations calaisiennes.

« *Notre action s'arrêtait à partir du moment que nous avons réussi à faire venir les gens par autobus à Sangatte. [...] Naturellement sans se considérer comme indispensable, nous comprenions difficilement cette décision* », souligne Véronique Désenclos.
(Source : enquête de terrain, août 2002)

Dans les quotidiens locaux de l'époque, on constate que la communication, en provenance de ce camp de Sangatte, passe exclusivement par le sous-préfet ou le préfet. Ce qui n'est pas le cas pour la *rue de Valmy* dont la gestion est confiée au centre Léonie Chaptal. La gestion du premier camp de Sangatte confiée à l'APMCJ (Association pour la Prévention et une Meilleure Citoyenneté des Jeunes), une association de Loon-Plage, est très rigide voire excessivement policée avec des contrôles à l'entrée du hangar. Selon une ancienne militante de la pastorale des migrants :

« *le fonctionnement s'apparentait davantage à un centre de rétention qu'à un lieu d'hébergement. Les réfugiés étaient assez réticents pour y aller* ».
(Source : enquête de terrain, août 2002)

À partir du 24 août, entre 100 à 150 *réfugiés* viennent chaque soir pour prendre un repas chaud et dormir à l'abri ; la place commençant à manquer dans la grande salle de l'hôpital, des familles sont également accueillies à Sangatte. Mais le dernier jour du mois d'août, l'ancienne usine ferme subitement ses portes. Les familles (soit 22 personnes) qui s'étaient installées dans le hangar de Sangatte, sont alors escortées par la police vers le centre Léonie Chaptal, bien que celui-ci affiche complet. Quant aux autres *réfugiés*, certains se retrouvent dans la même situation d'errance comme quinze jours auparavant.

Avec l'automne qui approche, le collectif C'SUR tente de reprendre de force le hangar Bore afin de loger la centaine d'étrangers qui dorment depuis début septembre dans des lieux éparpillés de la ville. Mais la tentative échoue ; les associations décident alors d'aller à pied vers la sous-préfecture en manifestant. Cinq personnes dont le père Léon de la communauté Émmaüs, sont reçues par le sous-préfet qui ne souhaite pas ouvrir de nouveaux lieux pour les exilés ; le père Léon émet alors l'idée que « le vieux » (en parlant de l'abbé Pierre) viendra la semaine prochaine. Le lendemain à 18 heures, le

Illustration 7 : Le camp de Sangatte



7.1

7.1 Situé sur le flanc d'une colline à 500 mètres de la sortie du bourg de Sangatte lorsqu'on se dirige vers le site d'Eurotunnel, cet immense hangar de tôles qui servait à construire les voussoirs¹ du tunnel sous la Manche, est " grand comme une cathédrale (25 000 m²)². De cet emplacement, on observe les ferries qui glissent le long de la côte pour entrer ou sortir du port de Calais ; et par temps clair, on peut voir les falaises de Douvres.

(1) Pièces métalliques en arc de cercle d'une vingtaine de mètres de hauteur constituant la charpente du tunnel sous la Manche.

(2) "Des milliers de fantômes en camp : Enquête sur les "réfugiés" de Sangatte" réalisée en octobre 2000 par le CCFD, la CIMADE, le GISTI, le SAF et le SM.

7.2 et 7.3 Migrants en transit à Calais revenant vers le camp de Sangatte (à l'arrière plan de la photo 7.2, les pylônes blancs signalent la présence du site d'Eurotunnel).



7.2



7.3

© Clichés : Olivier Clochard, 2002

collectif reçoit un accord de principe sur la réouverture du hangar d'Eurotunnel. Cette fois-ci, à la demande du ministère de l'Emploi et de la Solidarité, la gestion est confiée à la Croix Rouge française.

II. L'épisode du camp de Sangatte

L'ouverture du camp de Sangatte, le 24 septembre 1999, est l'aboutissement des épisodes précédents. Le centre d'hébergement et d'accueil d'urgence humanitaire (CHAUH)⁸ prévu initialement pour accueillir 200 personnes, a pour but d'offrir aux exilés de passage à Calais, une aide d'urgence avec des repas et un lieu abrité où les gens ont la possibilité de dormir et se laver. En officialisant la mise en place de ce dispositif d'accueil à Sangatte (cf. carte 37), l'État via la Croix Rouge, apporte une aide humanitaire à de nombreux étrangers qui errent dans Calais et ses alentours ; il cherche également à placer une partie des migrants hors de l'espace public de telle façon que ce qui se passe à l'intérieur du camp affecte le moins possible l'extérieur. Ainsi tout en laissant les gens libres d'aller et venir, on note que les *réfugiés* sont maintenus dans un régime d'exception au cours des trois années d'existence du camp ; et les conditions d'accueil du lieu dissuadent dans le même temps les étrangers accueillis à Sangatte de rester en France.

A. Calais : carrefour migratoire souligné par la présence du camp de Sangatte

L'évolution de la situation migratoire dans le Calaisis est en partie liée à l'établissement de la libre circulation des personnes au sein de l'espace de Schengen en 1995 (cf. chap. 1-I-B) ; cette nouvelle donne politique engendre en effet l'arrivée croissante de personnes étrangères qui ne sont pas concernées par cette libre circulation. Depuis l'application des accords de Schengen en 1995, la pression migratoire sur cette frontière maritime n'a cessé de croître. À Calais, sur un million de passagers, le nombre de migrants voyageant clandestinement et découvert par la PAF, est de 27 personnes en 1990, 52 en 1997, 124 en 1998, 280 en 1999, 933 en 2000, 3 265 en 2001, pour arriver à 3 880 en 2002 (source : Police Aux Frontières). Parmi les étrangers qui affluent aux portes de l'Angleterre, si tant est que la distinction puisse être faite, on rencontre des migrants économiques, des déboutés du droit d'asile d'un pays de l'espace de Schengen⁹, des étrangers qui n'ont pas de réponses à leur demande d'asile et ont décidé d'aller tenter leur chance ailleurs, des demandeurs d'asile dont les ressources se sont épuisées... etc.¹⁰ Tous ces étrangers sont tous à la recherche de meilleures conditions d'existence. Un Kurde irakien rencontré sous une tente témoigne :

« Le statut de réfugié m'a été refusé en Allemagne et je n'arrivais pas à trouver de travail, j'ai donc décidé d'aller en Angleterre. Je suis passé une première fois par Sangatte au début de l'année. Puis après avoir réussi mon passage vers l'Angleterre, j'ai refait une demande d'asile. Mais au bout de quatre mois, la police m'a reconduit vers Francfort car mes empreintes digitales étaient enregistrées dans le fichier. Les autorités allemandes ne pouvant pas me reconduire vers mon pays, je suis condamné à vivre sans papiers. Le fait de trouver du travail plus facilement de l'autre côté de la Manche, j'ai décidé de revenir ici pour retenter le passage. Vivre dans la clandestinité avec des petits boulots, habiter dans des logements différents, voilà ce qui m'attend ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

⁸ Nom officiel employé par la Croix Rouge et les pouvoirs publics.

⁹ Dans ce groupe, il y a des personnes que les pays européens ne peuvent pas expulser.

¹⁰ Des personnes afghanes, irakiennes ou d'origine kurde présentes dans l'agglomération parisienne et demandant une aide voire une protection, ont aussi été orientées par des fonctionnaires de la police vers le centre de la Croix Rouge à Sangatte.

Il y a également celles et ceux qui souhaitent traverser le détroit, parce qu'ils pratiquent mieux l'anglais que le français. De nombreux ressortissants sont originaires de pays qui autrefois appartenaient à l'empire colonial britannique. Par ailleurs jusqu'en juillet 2002, les conditions d'accueil des demandeurs d'asile étaient plus favorables au Royaume-Uni qu'en France ; les demandeurs d'asile avaient le droit de travailler. Une ONG comme Migrant Helpline installée à Douvres et financée par l'État britannique, offre un accompagnement immédiat à tous les requérants qui se manifestent dès leur arrivée. Les demandeurs d'asile perçoivent une allocation hebdomadaire, une aide pour le logement, l'attribution de bons alimentaires et vestimentaires, le suivi de cours d'anglais...¹¹. Pour ces nombreux exilés en transit à Sangatte, l'Angleterre est souvent le résultat d'une longue expérience migratoire (Laacher S., 2002)¹².

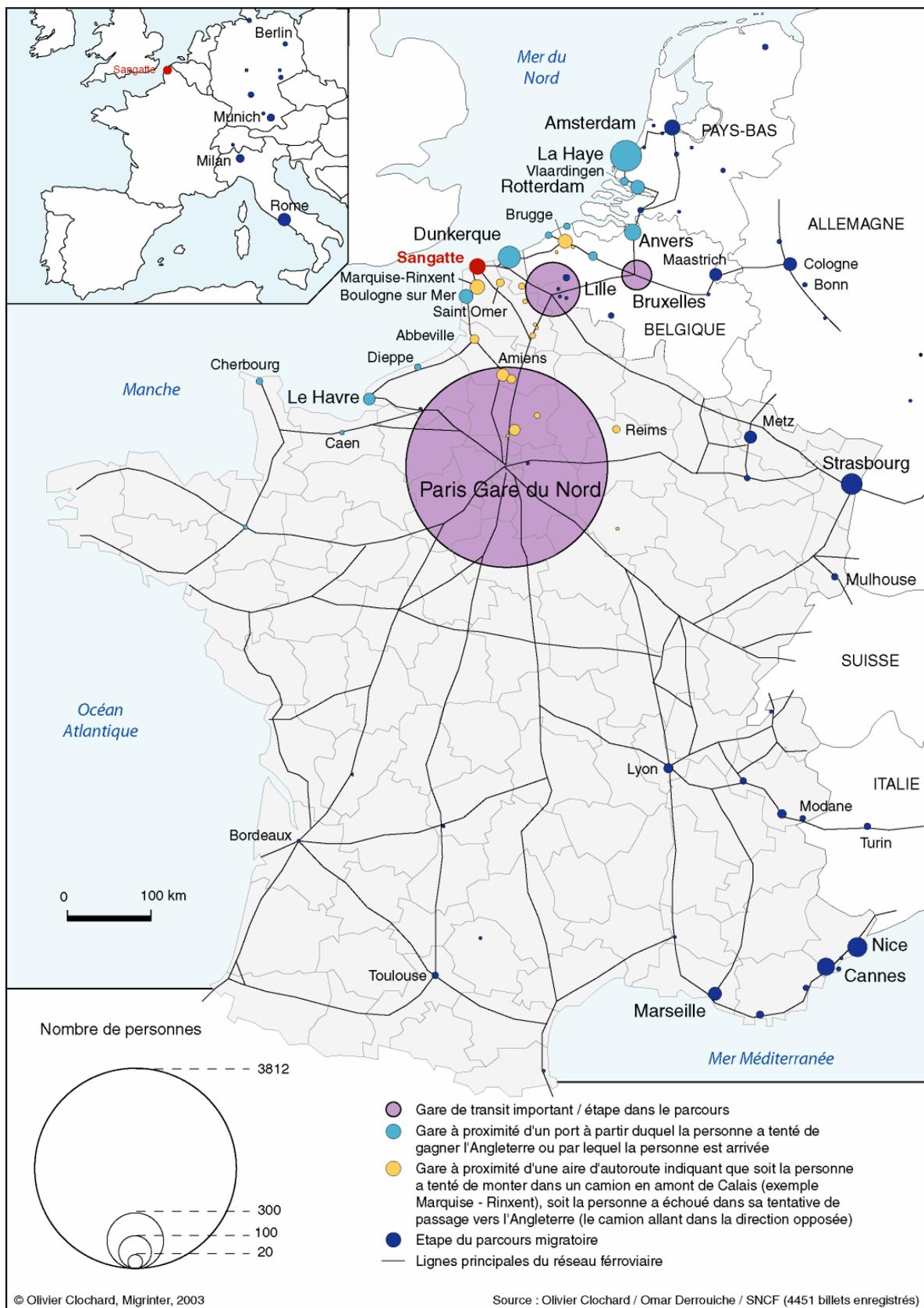
La plupart des *réfugiés* arrivent à Calais en train puis ils rejoignent le camp de Sangatte en taxi ou à pieds. Pour saisir une partie de ces parcours migratoires, nous avons demandé pendant sept mois, aux étrangers arrivant dans le camp de Sangatte (c'est-à-dire des personnes qui demandaient à bénéficier d'un lit et d'une couverture, soit pour la première fois, soit après une absence de plusieurs jours), de nous donner le cas échéant, leur billet SNCF. Les lieux de provenance indiqués sur les 4 451 billets SNCF recueillis, nous ont permis d'établir la carte 30 sur laquelle nous distinguons les principales étapes migratoires conduisant au camp de Sangatte et les lieux à partir desquels des étrangers tentent de passer en Angleterre.

Pour la majeure partie de ces migrants, la dernière étape précédant Calais se situe à la gare du Nord à Paris ; viennent ensuite les gares de Bruxelles et Lille. Au-delà de ces trois gares importantes de transit, les lieux de provenance peuvent être regroupés à travers quatre routes migratoires : une première en provenance des Pays-Bas, deux autres passant par l'Allemagne (par la Bavière ou la Ruhr) et une quatrième en provenance de l'Italie via le sud-est de la France. L'intégration de l'Italie dans l'espace Schengen en 1997 a d'ailleurs facilité les passages des migrants sans papiers en provenance d'Italie ; les contrôles migratoires se poursuivent toutefois à la frontière entre l'Italie et la France.

¹¹ Ces différents points nous ont été fournis lors de notre rencontre en août 2002 avec les représentants de l'association Migrant Helpline à Douvres.

¹² Selon Smaïn Laacher (2002, pp.56-57), la Grande Bretagne est pour une partie de ces étrangers en transit « *une destination nécessaire, certainement la seule destination possible. Tout simplement parce que leur voyage a été rendu possible grâce à l'aide financière décisive apportée par [de la famille proche installée de l'autre coté] (...). Cette aide n'est, ici comme ailleurs, nullement un don pur ou un acte de pure générosité. Cette aide les rend redevable et probablement pendant longtemps : les dettes contractées devront être remboursées. S'ils tiennent à aller en Grande Bretagne, c'est d'abord parce qu'ils sont tenus par cette famille ; liés par une relation de dépendance avec leurs créditeurs* ».

Carte 30 : Derniers lieux e provenance avant le camp de Sangatte : Carrefours et routes migratoires (janvier - juillet 2002)



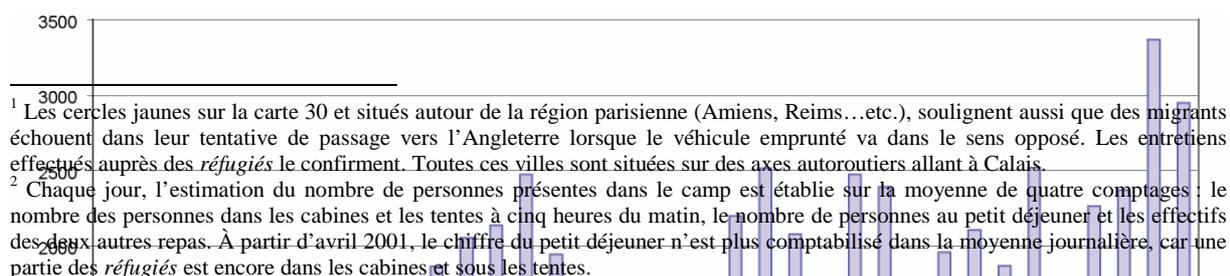
Cette enquête souligne également l'apparition de nouveaux lieux vers lesquels les migrants se dirigent pour tenter de passer en Grande Bretagne à l'aide d'un passeur. Parmi les villes, on trouve Boulogne-sur-Mer, Dunkerque, Marquise/Rinxent, Saint-Omer¹. En raison de l'évolution constante des stratégies de passages vers l'Angleterre, il existe bien entendu d'autres lieux que l'enquête n'a pas relevés (comme les gares SNCF de Lillers ou Wormhout). Dans le point III de ce chapitre, nous reviendrons sur ces stratégies de passages vers l'Angleterre qui s'opèrent en amont de Calais.

Une population en transit qui ne cesse d'augmenter

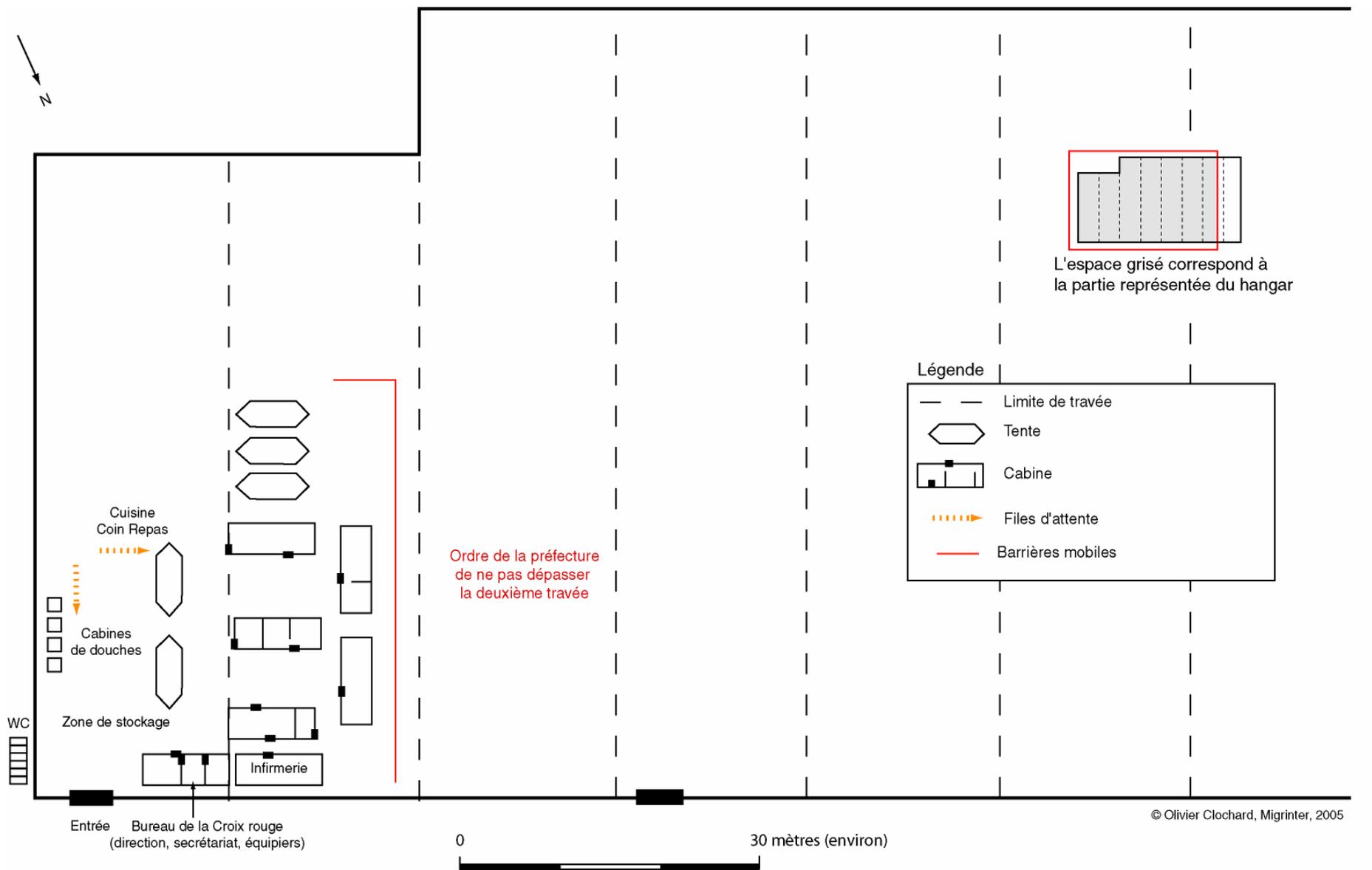
Selon la Croix Rouge, 67 611 étrangers ont transité par le camp de Sangatte d'octobre 1999 à octobre 2002. Jusqu'à sa fermeture, le centre ne va pas désemplir. Au regard de la moyenne mensuelle², le nombre d'étrangers présents dans le camp va continuellement augmenter passant de 150 hébergés à l'ouverture du camp à plus de 1 500 personnes à l'automne 2002. Et à une échelle plus fine, on observe des effectifs supérieurs à 2 000 personnes pour certains jours. À deux reprises, on constate un infléchissement sur la courbe de la figure 11. Ces retournements de situation semblent surtout liés à des effets de circonstance, comme celui qui s'opère au début de l'année 2001. Pour expliquer cette forte diminution, nous allons analyser plus en détail la période de décembre 2000 à mars 2001.

Durant le mois de décembre 2000, le nombre moyen de personnes hébergées chaque jour passe de moins de 600 à près de 1 200 (voir encadré en vert sur la figure 11), alors que les structures sont prévues pour accueillir 600 personnes. L'accroissement de la population du camp s'explique en partie par la succession de jours fériés, journées durant lesquelles le trafic transmanche est moins important. La baisse qui s'opère par la suite dépend quant à elle de plusieurs facteurs. Le nombre d'arrivées diminue légèrement, passant de 72 arrivées par jour en moyenne pour le mois de décembre 2000 à 64 pour le mois de janvier 2001. Par ailleurs de violents affrontements ont lieu le dimanche 11 février 2001 entre des Afghans et des Kurdes, avec au centre de cette troisième rixe, des règlements de compte entre passeurs des deux communautés entraînant pour la première fois un grand nombre de blessés (13). Pour des questions de sécurité dans le camp et dans ses environs, sur ordre du ministère de l'Intérieur, un employé du port de Calais précise que les agents des forces de l'ordre et des sociétés privées de gardiennage ont dû alléger les contrôles migratoires vis-à-vis des migrants souhaitant aller en Angleterre. La réduction des effectifs qui s'opère en l'espace de deux semaines, après la rixe, semble apporter un élément de réponse.

Figure 11 : L'évolution de la population dans le camp de Sangatte (1999 - 2002)



Carte 31 : Le camp de Sangatte en novembre 1999



Carte 32 : Le camp de Sangatte en août 2002
(partie du hangar aménagée)

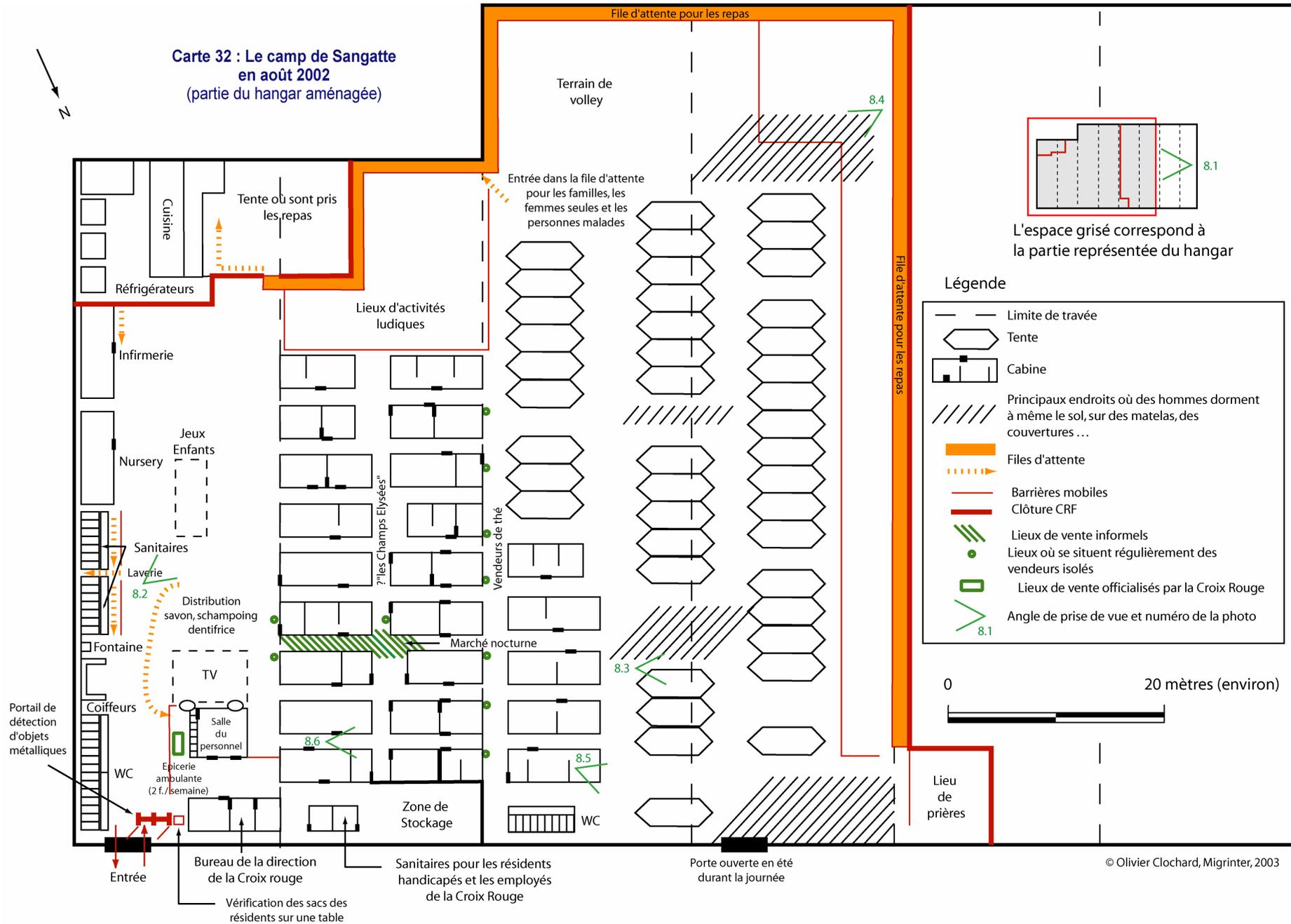


Illustration 8 : L'hébergement dans le camp de Sangatte : une promiscuité de tous les instants

Partie du hangar non aménagée



Faute de place dans les cabines ou les tentes, des hommes dorment à même le sol, sur des matelas, des couvertures... voire sur des lits en dehors des tentes (photos 8.3 et 8.6). Au cours de l'été 2002, des *réfugiés* ont installé une partie des lits à l'extérieur des tentes pour avoir "un peu plus de confort" (photo 8.4). Par endroit (notamment dans la partie proche de l'entrée du hangar), les réfugiés utilisent les grillages comme des séchoirs. Certains vêtements étendus par les réfugiés provenaient de dons d'associations ou de particuliers qui venaient de temps à autres déposer les habits démodés.

Les photos 8.5 et 8.6 sont sur la carte 33 (Plan de cabines du plan de Sangatte).

© Clichés : Olivier Clochard, Migrinter, 2002

Sur cette période, le nombre d'hébergés passe de 728 à 332. Par ailleurs, on peut également penser que des contrôles ont été mis en place en amont, notamment à la gare du Nord à Paris (comme cela se produira au moment de la fermeture du camp de Sangatte et après) afin que le « stock » s'écoule¹. La moyenne des arrivées journalières qui était de 61 depuis le début de l'année 2001 jusqu'au jour des affrontements, tombe en effet à 38 par jour entre le 12 février et le 31 mars.

À partir de l'été 2001, le renforcement des contrôles autour des sites d'Eurotunnel et du port de Calais, va entraîner un allongement de la durée de séjour dans le camp (liée aux difficultés du passage clandestin de la Manche) et une augmentation du nombre de *réfugiés* vivant dans le camp. Dans la région de Calais et en France, le camp de Sangatte acquiert une visibilité plus grande et devient tout aussi gênant que la situation migratoire de l'été 1999. Enfin à partir de l'annonce de la fermeture du centre en juillet 2002, les flux vers le camp de Sangatte s'accroissent (cf. figure 11), d'autant plus avec les rumeurs véhiculées par les migrants laissant entendre que les personnes enregistrées dans le camp auraient la garantie de passer en Angleterre. Durant ces trois années, la Croix Rouge ne va cesser de modifier l'aménagement du camp afin d'accueillir l'ensemble des *réfugiés*.

B. Des conditions de vie difficiles

L'évolution de l'espace interne du camp

À partir des cartes et des illustrations ci-dessus, nous proposons une description détaillée et analytique du camp de Sangatte afin de mieux saisir l'identité du lieu. Au fil des premiers mois, le camp s'organise et ne cesse de changer de physionomie. Une allée goudronnée de 400 mètres dessert le camp ; quelques cabines téléphoniques² situées à l'extérieur du hangar permettent aux hébergés d'appeler leurs proches ; plusieurs kilomètres de grillages (un des héritages de la société Eurotunnel) clôturent le site. Sur le plan sanitaire, quatre toilettes (situées à l'extérieur du hangar) et cinq douches ambulantes sont mises à la disposition des deux cents personnes présentes dans le centre. Pour l'hébergement, six cabines de chantier sont disposées près de l'entrée du hangar, autour desquelles il y a des tentes bleues pour faire face à l'augmentation de la population qui s'amorce à la fin de l'année 1999. Au cours des premiers mois, la cuisine se prépare sous une tente. L'espace occupé se limite à une partie des deux premières travées (cf. carte 31). Durant l'année 2000, des sanitaires et une cuisine sont construits à l'intérieur du hangar ; la disposition des cabines et des tentes dont le nombre ne cesse d'augmenter, s'ordonne pour rentrer dans un cadre de plus en plus précis en 2001. À l'exception de la troisième rangée de tentes, la configuration du lieu s'apparente au plan de la carte 32.

¹ À plusieurs reprises en 2002, la Croix Rouge a demandé au ministère de l'Intérieur d'intervenir auprès des compagnies de CRS stationnées à la gare du Nord à Paris car le centre fonctionnait bien au-delà de ses capacités. Ces demandes avaient notamment lieu au moment des rixes ou lorsque la Croix Rouge apprenait que des *réfugiés* avaient été orientés vers le camp de Sangatte par des policiers de la gare du Nord.

² Les cabines téléphoniques, situées à proximité de la mairie et de l'église de Sangatte, ont été démontées au printemps 2002, afin de limiter les rassemblements des étrangers dans la commune.

À l'été 2002, les 30 cabines³ et les 37 tentes sont réparties sur une surface de près d'un hectare et demi. Les tentes et les 23 cabines où dorment les *réfugiés*, sont orientées dans le même sens et disposées de façon parallèle. L'espace entre deux cabines (celles où dorment les *réfugiés*) varie de trois à quatre mètres ; et les allées sont perpendiculaires les unes aux autres. Cette organisation orthogonale rappelle la disposition de nombreux camps de réfugiés dans le monde.

Chaque cabine dispose d'un éclairage au néon, alors que l'espace des tentes, à la tombée de la nuit, bénéficie de la seule lumière de deux projecteurs installés sur les pylônes du hangar. Les faibles lueurs des bougies viennent parfois rompre l'obscurité. Durant les longues journées d'hivers, les dernières rangées de tentes restent constamment dans la pénombre. Enfin des toilettes, des douches et un espace pour installer plusieurs lave-linge sont construits en dur dès la première année. Un second espace sanitaire est conçu à la fin de l'année 2001, non loin de l'espace des tentes.

Pour la première fois, en septembre 2000, la Croix Rouge est confrontée à une insuffisance de couvertures, de lits et de tentes. Mais le défaut des équipements apparaît surtout à partir de l'automne 2001 (période à partir de laquelle, le nombre de *réfugiés* dans le camp dépasse régulièrement le millier de personnes). Le directeur du centre, Michel Derr, indique à cette époque :

« Ce hangar n'a pas été conçu pour l'hébergement. [...] Et cette structure telle qu'elle se présente aujourd'hui, ne doit pas préfigurer ce que l'on pourrait faire dans un futur proche. C'est ce qui me fait peur car on fait fonctionner quelque chose qui se rapproche assez d'un univers concentrationnaire »⁴.

Au cours de l'hiver 2002, la situation sur le plan de l'hébergement devient très difficile. Il n'y a pas assez de tentes pour abriter tout le monde ; par conséquent des gens dorment à même le sol, enroulés dans des couvertures, soit entre les cabines ou les tentes, soit dans l'espace qui fait office de lieu de prière (cf. illustration 8). Le surpeuplement du camp de Sangatte entraîne des tensions liées à la promiscuité et au confinement. Suite à plusieurs demandes de la part de la Croix Rouge, la préfecture accepte d'augmenter la capacité d'accueil en autorisant l'installation de tentes supplémentaires pour recevoir 1 200 personnes environ. Lors des grands froids, des dizaines de personnes dorment les unes contre les autres dans les tentes ou les cabines ; un employé déclare que certaines nuits, les gens s'entassent à 60 dans une cabine. Lors d'un séminaire au Conseil de l'Europe en novembre 2002, le directeur du camp de Sangatte, Michel Derr, précisait :

« on ne fait pas vivre des gens dans une usine ; on y vient pour travailler. Il faut voir les conditions d'accueil : les queues interminables des repas, le brouhaha constant, le manque de lits, le froid sous les tentes. Depuis l'été 2001, nous avons mis un panneau à l'entrée indiquant « we are full », pour nous excuser auprès des migrants du manque de moyen et demander aux gens de faire preuve de complaisance ».

Sous la tente, les conditions hivernales sont déplorables. Les gens éprouvent de grosses difficultés à dormir à cause du froid. Les quelques couvertures qu'ils possèdent ne suffisent pas à les réchauffer ; et la nuit, lorsqu'ils sont amenés à quitter le camp afin de tenter le passage vers l'Angleterre, ils se retrouvent

³ Parmi les 30 cabines, sept sont utilisées par le personnel de la Croix Rouge, la nursery et l'infirmerie.

⁴ Propos recueillis dans le film « *Sangatte, station balnéaire* » de Bouferkas Naïma, Durand Benjamin, Potin Nicolas et Zahzouma Wassila (2002), 50 minutes, Heure Exquise ! Distribution.

généralement sans couverture à leur retour, soit parce qu'elles ont été prises par d'autres *réfugiés*, soit parce que des salariés du centre les ont ramenées au dépôt.

Passer la nuit dehors sous la pluie et le froid est pénible ; et lorsque le retour a lieu, le trajet entre le port ou le site d'Eurotunnel et Sangatte est interminable. Sous une des tentes, un Irakien témoigne :

« Lorsque nous arrivons dans le centre, nous ne sommes plus confrontés au vent, mais il fait toujours aussi froid sous la tente. De plus, la nuit, à notre retour, il n'est pas toujours évident de retrouver sa place, voire de trouver une place. Regardez, il y a des gens qui dorment sur le lieu de prière, d'autres entre les cabines à même le sol. Ce n'est pas une vie. J'ai quitté ma région pour connaître une meilleure vie, être libre et je me retrouve dans des conditions bien plus difficiles qu'en Irak ».

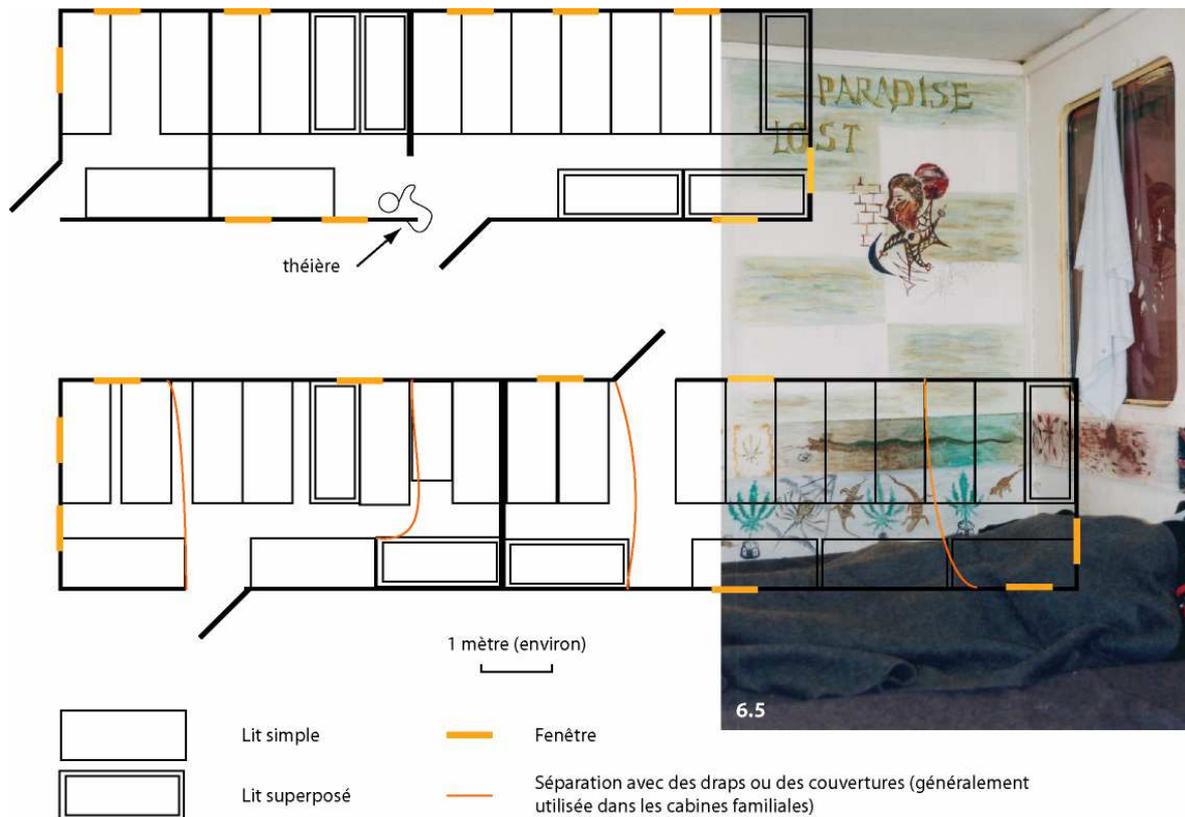
(Source : enquête de terrain, mars 2002)

Au fond de la tente, un homme, le bras en écharpe, est assis sur le rebord d'un lit. Il ne se plaint pas. Ses amis disent qu'il a été maltraité par un policier hier soir au port. La personne refuse d'aller à l'infirmerie, il ne veut pas voir de docteur, il dit que ça ne sert à rien. Quelques heures plus tard, la personne attend devant l'un des bureaux de la Croix Rouge qu'un salarié l'accompagne à l'hôpital. L'infirmière a diagnostiqué une fracture.

Depuis l'été 2001, la Croix Rouge affirme être au-delà de la limite acceptable en terme de capacité d'accueil. En mai 2002, face aux revendications des réfugiés et au nombre d'arrivées dépassant pour la seconde fois les 2 500, trois nouvelles tentes sont installées. Néanmoins le nombre de lits reste toujours insuffisant. Des hommes dorment toujours à même le sol, sur des matelas ou des couvertures. Avec l'été qui arrive, les réfugiés déplacent des lits à l'extérieur des tentes, pour ne laisser qu'une quinzaine de couchettes sous les toiles pour un peu plus de confort (cf. illustration 8).

Cet immense hangar va abriter jusqu'en décembre 2002 des milliers d'Afghans, d'Irakiens, d'Iraniens, de Kosovars et de Kurdes, ainsi que des centaines d'autres ressortissants comme des Albanais, des Indiens, des Roumains, des Turcs, des Soudanais... qui fuient la misère, la guerre et les persécutions dans leur pays. Durant toute l'existence du camp (excepté les premiers mois) et lorsque c'est possible, les *réfugiés* sont répartis dans les cabines et les tentes selon leur nationalité (cf. annexe 7). Les *réfugiés* soulignent qu'il est difficile de se reposer et de dormir ; des bruits résonnent constamment. Lorsque les projecteurs s'éteignent vers minuit, des cris et des applaudissements retentissent dans le noir ; puis le brouhaha ambiant s'estompe... Mais cette fragile quiétude peut être rompue à tout instant par un cri d'enfant qui pleure, des discussions de groupes d'hommes assis dans une allée ou qui se promènent à

Carte 33 : Plans de cabines du camp de Sangatte

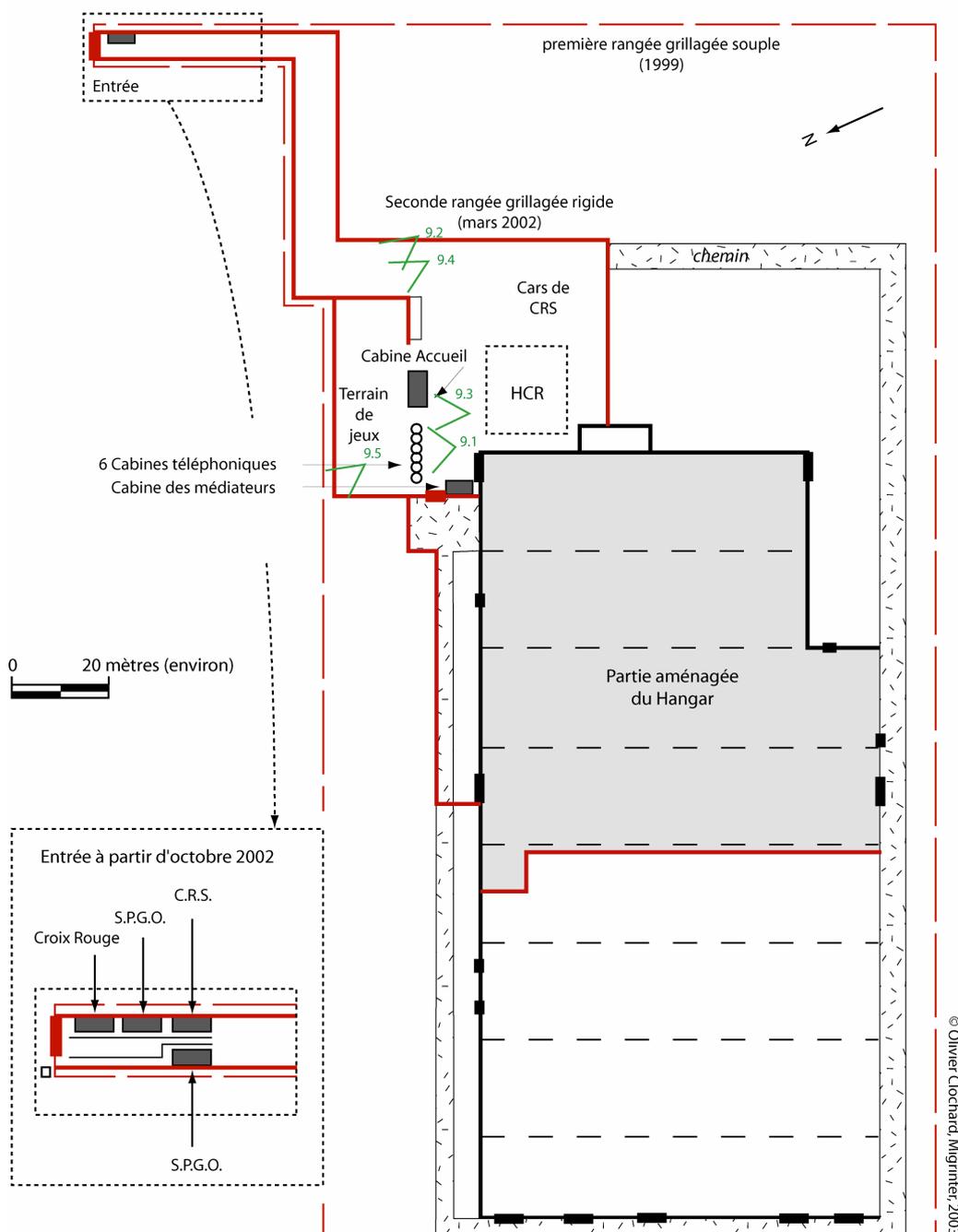


© Olivier Clochard, Migrinter, 2003



© Clichés : Olivier Clochard, Migrinter, 2002

Carte 34 : Le site du camp de Sangatte en 2002



Avec l'annonce de la fermeture du camp, tout un dispositif va être édifié à l'entrée du centre située en bordure de la route départementale. Une nouvelle grille, installée au cours de l'été 2002, limite le passage aux seuls piétons ; un employé de la Croix Rouge installé dans la première cabine, surveille les entrées et les sorties des migrants et entrouvre la barrière aux véhicules autorisés. À partir du 1er octobre 2002, la société privée de sécurité SPGO s'installe dans une cabine (à mi-chemin entre la route départementale et le hangar) afin de recenser tous les réfugiés hébergés et de leur délivrer un badge sur lequel sont enregistrés la photo prise au moment de l'émission de la carte, le nom, le prénom, la date de naissance, la nationalité et le numéro du badge. À l'intérieur du centre, le badge permet d'avoir droit aux différents services comme les repas, les distributions de couverture ou de produits d'hygiène. À chaque sortie, la personne laisse son badge aux agents de la société et ne conserve que l'étui sur lequel est inscrit également le numéro. Enregistrés par la société SPGO, les étrangers ne peuvent toutefois s'absenter plus de 72 h 00 ; car au-delà de cette période, leur sortie est considérée comme définitive.

Puis dans un souci logistique, la société SPGO va s'installer dans deux cabines à proximité de la grille pour mieux contrôler les entrées et les sorties. Enfin, avec une dizaine de jours d'avance, lorsqu'il est annoncé le 5 novembre 2002 que le camp de Sangatte n'accepte plus de nouveaux arrivants (décision prise en concertation par les autorités françaises et britanniques, le Haut Commissariat pour les Réfugiés et la Croix-Rouge), les forces de l'ordre se déploient aux abords de la grille afin de dissuader les "non badgés" de rentrer. La cabine et la guérite devant l'entrée où des CRS sont en postes, viennent symboliser la fermeture du camp de Sangatte. Les "non badgés" vont devoir à nouveau transiter dans d'autres lieux de la région.



9.1

Jusqu'en avril 2002, l'agencement du camp ne cesse d'évoluer. La cabine d'accueil (photo 9.1, mars 2002) était située à l'emplacement des six cabines téléphoniques (photo 9.3, août 2002) qui étaient auparavant à côté de l'entrée du hangar. Les travaux de la seconde clôture ont débuté au printemps 2002 (photo 9.2, mars 2002). Durant l'été, une partie des tables et des bancs de l'intérieur du camp, était disposée à l'extérieur du hangar (photo 9.4, août 2002).



9.2

Illustration 9 :
« Le glissement d'un camp ouvert à un
camp de plus en plus fermé »
 (Violaine Carrère, 2003)



9.3

© Clichés : Olivier Clochard, Migrinter, août 2002



9.4



9.5

9.5 - Cet homme de nationalité afghane est parti de Kaboul en mars 2002 pour rejoindre Mazâr-é-Charif puis Tachkent en bus, avant de gagner Moscou par le train. Il a ensuite voyagé en avion de Moscou à Bruxelles à l'aide d'un passeur qui l'a conduit jusqu'à Calais (pour plus de détails voir son récit dans le chapitre 3-I-B).

travers les cabines ou les tentes, un homme ivre qui hurle. Ces diverses situations rappellent le nombre important de personnes qui vivent dans le camp, et les rythmes de vie différenciés des hébergés (cf. annexe 7).

Un lieu mi-ouvert, mi-fermé

En référence à légende de la carte des camps d'étrangers en Europe (cf. carte 22), le centre de Sangatte est un camp ouvert. Les *réfugiés* ne sont pas enfermés ; il y a un va-et-vient permanent entre l'intérieur et l'extérieur (cf. Illustration 7). Durant l'année 2002, le sentiment d'enfermement chez les *réfugiés* est toutefois plus tangible du fait de la situation d'impasse dans laquelle ils se situent (des difficultés liées notamment au renforcement des contrôles migratoires). Sur le plan spatial, l'infrastructure du camp évolue ; la carte 34 montre que la deuxième partie du hangar n'est plus accessible ; des clôtures grillagées doublées par endroits avec des bardages composés de plusieurs fils de barbelés délimitent l'espace de l'ancienne usine ; une cabine située à l'entrée du centre, est occupée la journée par un employé de la Croix Rouge qui contrôle les entrées et les sorties. Comme pour les camps des réfugiés espagnols (Dreyfus-Armand G. et Témime E., 1995, p.92), les grillages qui délimitent le camp représentent un symbole pour les migrants en transit.

Lorsqu'on arrive dans le camp de Sangatte, on longe une grande allée suivie de chaque côté d'une double rangée de grillage, dont l'une est surmontée de fils de fer barbelé. Cette allée goudronnée souvent balayée par le vent venant de la mer, conduit au bureau d'accueil où des employés de la Croix Rouge enregistrent les arrivées. Puis deux portails métalliques se dressent à l'entrée du hangar afin de détecter la possession d'objets métalliques ; ces derniers contrôles s'accompagnent parfois par la fouille des sacs et des bagages¹. Certains employés acceptent que des étrangers possèdent des objets pour leur consommation ou leur bien personnel ; d'autres appliquent les consignes à la lettre, allant jusqu'à refuser l'accès du centre à un *réfugié* parce qu'il possède une bouteille de shampoing.

« Lorsque je suis entrée ici, confie cette femme libérienne, je me suis dit que c'était une prison. Pendant les deux premiers jours, je n'ai pas arrêté de pleurer. Je ne m'imaginai pas aller dans un tel lieu où il y a toujours du bruit, des bagarres... ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

Dans ces circonstances, l'impression d'isolement est incontestablement renforcée par des recommandations abusives et des interprétations trop rigoureuses du règlement qui émanent de certains employés de la Croix Rouge. Face à l'augmentation de la population, l'idée d'un accueil au service d'une population en difficulté s'estompe ; et certains employés adoptent un comportement rigide.

« Dans le centre de la Croix Rouge de Sangatte, on a embauché le tout-venant, précise cette ancienne religieuse. Certains employés n'avaient aucun sens de l'accueil que l'on pouvait réserver à ces femmes et ces hommes. En tant que bénévole, il m'était difficile de réagir sur place. [...] En même temps, d'un autre côté, quand nous étions présents

¹ Suite à une réunion à la préfecture, le mardi 29 janvier 2002, il a été notifié dans un compte rendu affiché dans la salle du personnel : « Ce contrôle assuré par des personnels de la Croix Rouge 24 heures / 24 pourrait s'inscrire dans le cadre des dispositions de la loi du 15/11/2001 et notamment son article 27. Ces contrôles (palpations et fouilles des bagages) se feront en la présence de fonctionnaires CRS ». Jusqu'à l'automne 2002, les forces de l'ordre sont rarement présentes lors de ces contrôles.

dans le centre, nous étions très gênants, nous les bénévoles. C'est pour ça que je tenais à être là. On gêne, on le sent, on les embête. Moi, j'étais ravie, non pas de les embêter ; mais ravie de permettre qu'il y ait des choses qui ne se passent pas. [...] J'avoue que nous avons un rôle non avoué mi-caché : un rôle très important. [...] »
(Source : enquête de terrain, août 2002)

Ce témoignage prend de l'importance au vu de certaines observations. Par exemple le 19 mars 2002, un Afghan se repose dans un lit situé sous une des tentes. Les autres occupants de la tente font comprendre aux employés de la Croix Rouge, chargés d'effectuer le nettoyage, que cette personne a passé la nuit dehors. En conséquence, au vu de son état de fatigue, ils demandent à le laisser dormir. Mais un des employés refuse et s'entête à ce que l'étranger participe au même titre que les autres. L'Afghan ne répondant pas aux injonctions répétées, l'employé verse un seau rempli de produit de nettoyage sur la personne alitée. Les Afghans sont allés exprimer leur mécontentement à l'une des médiatrices ; et la victime sera emmenée à l'infirmerie pour des soins ophtalmologiques. Cet acte que l'on ne doit pas généraliser, n'a pas été pour autant exceptionnel. Un Irakien nous avoue qu'il ne comprend pas pourquoi certains employés crient après eux et les insultent en arabe. Des personnes se plaignent également de la mauvaise attitude de certains employés de la Croix Rouge : réveil au moment du comptage nocturne (c'est-à-dire vers cinq heures du matin) avec la lampe torche, altercation physique avec un *réfugié*, interdiction temporaire d'entrée dans le centre, privation de repas... Lors d'une visite à Cayeux sur Mer² en mars 2002, un Indien d'une cinquantaine d'années, débouté de sa demande d'asile par l'OFPRA, exprime à un médiateur que sa situation l'angoisse ; il ne sait pas ce qu'il va devenir du fait de la fermeture du centre et qu'il appréhende de retourner à Sangatte. De plus il se plaint du comportement de l'un des employés qui l'a privé de dessert à plusieurs reprises du fait qu'il redemandait toujours à manger.

Ces actions qui s'inscrivent au fil du temps dans un contexte de plus en plus difficile, prennent une dimension singulière ; les étrangers en transit et présents dans le camp de Sangatte, ne sont pas reconnus par l'administration et demeurent en dehors du système juridique normal. Les conditions de vie de la plupart des *réfugiés* s'apparentent un peu à celle d'un détenu. Le temps est ponctué principalement par les repas et les moments forts qui se déroulent à l'intérieur du camp. Les nombreuses files d'attente rappellent l'importance de la population dans le camp ; elles sont devenues un trait caractéristique du camp. Une heure avant que la cloche annonce le début des repas, les *réfugiés* commencent à former une file d'attente qui peut faire plusieurs centaines de mètres³.

² Dans cette commune, de décembre 2001 à mars 2002, la Croix Rouge loue les locaux d'un centre de vacances pour accueillir les étrangers qui effectuent une demande d'asile en France.

³ Les familles, les femmes et les personnes malades passent en premier.

Illustration 10 : L'attente : une épreuve du quotidien

10.1 Trois fois par jour, des hommes attendent les uns derrière les autres pour accéder à l'espace repas. En 2002, cette file d'attente va atteindre plusieurs centaines de mètres.



10.1



10.2

10.2 Chaque matin entre les sanitaires et l'espace de stockage, des étrangers en file indienne attendent le commencement de la distribution d'un kit sanitaire (avec savon, shampoing, dentifrice, et serviette). En juillet 2002, la Croix Rouge adopte un nouveau système en distribuant une serviette propre avant la douche et en la récupérant à la sortie. Le manque d'eau chaude au niveau des douches est un problème récurrent. Les gens réclament régulièrement d'augmenter le temps de la douche de quelques heures par jour, de baisser la température du robinet mélangeur afin que les premiers n'aient pas de l'eau trop chaude et les derniers uniquement de l'eau froide. Dans ces circonstances, des hommes sont amenés à faire leur toilette avec de l'eau froide à la fontaine ; et aux beaux jours, quelques-uns vont parfois à la plage de Sangatte pour se baigner et se laver. Le deuxième cumulus installé à la fin du mois de juillet 2002 règle partiellement le problème des douches, avec des espaces horaires plus importants. Les réfugiés attendent également pour faire laver leur linge ou voir l'infirmière ; certains patientent d'avoir une couverture, de nouveaux vêtements (plusieurs jours parfois).

10.3 Durant les beaux jours, des hommes, des familles se promènent sur les plages de Sangatte



10.3

La distribution dure plusieurs heures ; elle permet par ailleurs à certaines personnes de passer plusieurs fois. Ces files d'attente apparaissent également lors de la distribution des produits d'hygiène, pour les douches, pour aller à la laverie ou à l'infirmerie (cf. annexe 8).

Michel Derr estime que cette surpopulation est un problème de taille qui engendre des problèmes dans la communication entre les employés et les personnes accueillies et des difficultés de dialogue entre les *réfugiés*. Bien que le travail effectué par la Croix Rouge se soit toujours amélioré sur les plans de l'hébergement et de l'accueil, les méthodes ont été parfois inadaptées aux enjeux des personnes hébergées.

La durée de séjour

Créé comme une solution d'urgence, le camp de Sangatte devient pour la plupart des migrants en transit à Calais, le principal cadre de leur vie quotidienne. En 1999, le temps d'attente pour réussir la traversée de la Manche (de façon clandestine) prend quelques jours. Au printemps 2001, les étrangers attendent en moyenne trois à quatre semaines ; et en 2002, il n'est pas rare de rencontrer des personnes qui sont dans le camp depuis un mois et demi. Pour les familles, la durée du transit est généralement plus importante ; l'organisation d'un passage groupé demande davantage de préparations et/ou conduit nécessairement à des négociations plus longues auprès des passeurs.

Avec le renforcement des contrôles autour du site d'Eurotunnel en 2001, une majorité des *réfugiés* s'orientent vers l'espace portuaire où les passages vers l'Angleterre sont plus faciles. Cela génère forcément une fatigue supplémentaire chez une partie des migrants qui revient généralement de Calais au camp à pied ; la distance entre Sangatte et Calais est plus importante que celle entre Sangatte et le site d'Eurotunnel. Des étrangers épuisés ont des plaies au niveau des pieds. Après plusieurs tentatives infructueuses et des heures de marche, des personnes s'abstiennent de repartir et restent quelques jours dans le centre pour se reposer. Par ailleurs des *réfugiés* doivent se livrer à divers « petits métiers » informels (de la vente à l'activité de passeurs) afin de gagner suffisamment d'argent pour aller de l'autre côté de la Manche. Selon Michel Derr, le renouvellement complet de la population du centre en 2001 dure 3½ mois.

Pour ceux qui las de ne pouvoir passer le détroit, demandent l'asile, la durée du séjour dans le camp peut être ressentie comme interminable. Certains étrangers attendent plusieurs mois dans le camp, la réponse de l'OFPRA à leur demande d'asile ou la réponse à leur demande d'entrée en CADA (Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile). Aux vues des conditions d'accueil sous le hangar, les demandeurs d'asile ne bénéficiant pas d'une place en CADA, endurent généralement cette période comme une épreuve qui conduit certains d'entre eux à retenter leur chance vers l'Angleterre. D'autres choisissent de se diriger (ou de repartir) vers d'autres pays européens comme la Belgique, l'Allemagne ou la Suède. La procédure de la demande d'asile des étrangers hébergés dans le centre sera analysée plus en détail dans le chapitre 8.

C. La fermeture du camp de Sangatte

Les demandes de la société Eurotunnel auprès des instances judiciaires de fermer le camp, le ras-le-bol d'une partie de la population des communes environnantes, le changement de gouvernement en France, la médiatisation croissante du camp de Sangatte qui va à l'encontre des politiques de lutte contre l'immigration illégale, vont conduire à la fermeture du camp à la fin de l'année 2002. Selon le gouvernement français, il s'agit « *d'envoyer un signal au monde entier, pour dire que ce n'est plus la peine de venir dans ce hangar du bout du monde parce qu'il n'y a pas d'avenir pour [les migrants] dans ces conditions* »⁴. C'est dans ce contexte que la France et l'Angleterre acceptent la participation du HCR⁵ pour tenter de clarifier la situation des étrangers dans le camp.

La délégation française du HCR arrive officiellement le 14 octobre 2002 ; une campagne d'information auprès des *réfugiés* avait cependant déjà commencé en septembre, avec notamment des messages en plusieurs langues affichés dans plusieurs lieux du hangar. Installés dans sept cabines à l'extérieur du hangar, les officiers de protection du HCR commencent à conseiller et enregistrer les personnes hébergées dans le camp de Sangatte. Avec l'aide de la Croix Rouge, cette première étape permet également de rencontrer les étrangers les plus vulnérables comme les mineurs non accompagnés dont certains sont dans l'attente de rejoindre un parent en Angleterre, les femmes seules, les malades, les personnes handicapées ayant subi des sévices dans leur pays d'origine ou blessées lors des passages éprouvants dans leur parcours migratoire. Selon le ministère de l'Intérieur, le HCR va développer « *progressivement son rôle d'analyse et de conseil au regard des situations individuelles* »⁶. Or suite à l'annonce de la fermeture en juillet 2002, on note que les deux États veulent aller vite dans le processus de fermeture en trouvant des solutions globales. « *Il ne s'agit pas de déterminer individuellement le statut de chaque pensionnaire de Sangatte* » (Simon-Lorière H., 2003, p.128).

Une des solutions consiste à proposer aux Afghans un plan d'aide au retour volontaire, avec une compensation financière de 2 000 €uros par personne à laquelle s'ajoute un complément de 500 €uros par enfant. Le plan d'aide est expliqué à chaque *réfugié* par les délégués du HCR et s'appuie sur un accord tripartite signé le 28 septembre 2002 par le gouvernement afghan, le gouvernement français et le HCR⁷. Une fois encore, ce type de projet est fortement médiatisé afin de souligner la détermination des autorités (et notamment du ministre de l'Intérieur) à lutter contre la présence illégale des étrangers sur le territoire.

⁴ Propos du ministre de l'Intérieur, en marge des Assises des libertés locales de la région Poitou-Charentes au Futuroscope, près de Poitiers (*Reuters*, samedi 9 novembre 2002).

⁵ Durant toute la période précédant l'annonce de la fermeture du camp, le HCR intervient de façon ponctuelle à Sangatte. Le délégué de la France pour le HCR, Philippe Lavanchy, se déplace en août 2001 à Sangatte afin d'expliquer aux personnes hébergées dans le camp ce qu'est un réfugié et ce qui le distingue d'un migrant économique. Selon l'agence onusienne, la majorité des personnes ne relèvent pas du statut de réfugié. Comme le rappelle Louise Aubin, chargée de formation à la délégation du HCR pour la France, « *le HCR a bien précisé que (...) le groupe de personnes à Sangatte ne comporterait, a priori, qu'un nombre restreint de personnes pouvant relever de la Convention de 1951* » (Aubin L., 2003).

⁶ Communiqué du ministère de l'Intérieur français du 27 septembre 2002. Pour plus de précisions, voir le site à l'adresse suivante : http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c21_actualite/02_09_27_sangatte

⁷ Un accord tripartite est également signé par le gouvernement afghan, le gouvernement britannique et le HCR.

Mais une fois encore⁸, les résultats ne sont pas à la hauteur des espérances ; seules 11 personnes acceptent d'être rapatriées en Afghanistan.

Initialement annoncé à la fin du mois d'avril 2003, le ministre de l'Intérieur français décide le 2 décembre en concertation avec son homologue britannique, de fermer définitivement le camp de Sangatte à la fin de l'année 2002. Cela montre que les deux gouvernements s'intéressent peu au travail de l'équipe du HCR sur place. Par exemple le gouvernement anglais, afin de ne pas être mis en porte-à-faux avec les dispositions restrictives qui réglementent l'accueil des demandeurs d'asile, accepte d'accueillir une partie des *réfugiés* de Sangatte avec une autorisation de travail limitée à quatre ans. Pour certains *réfugiés*, la traversée de la Manche a même été subordonnée à un engagement écrit de ne pas déposer de demande d'asile en Angleterre. Dans ce contexte, les entretiens avec les *réfugiés* qui ont commencé le 13 novembre, vont s'effectuer rapidement. Et durant les deux dernières semaines, les agents du HCR effectuent uniquement une information globale auprès des étrangers encore hébergés dans le camp ; les entretiens individuels n'ont plus lieu. Ainsi la présence du HCR semble surtout avoir permis aux autorités des deux côtés de la Manche, de souligner que les principes de la convention relative au statut des réfugiés allaient être respectés. Sur les 1 268 étrangers qui ont bénéficié d'une assistance en quittant le camp de Sangatte au moment de sa fermeture, 11 personnes ont accepté de rentrer en Afghanistan, 35 ont été (ré) admises dans d'autres pays européens, 200 ont été conduites vers des lieux d'hébergement en France et 1 032 ont été transférées vers l'Angleterre. L'Angleterre s'engage à prendre la majeure partie des étrangers du camp de Sangatte dont la quasi-totalité des Irakiens (893)⁹ ; et en contrepartie la France s'engage à fermer le centre et renforcer ses contrôles migratoires dans le Calaisis et dans les principales gares ferroviaires (notamment celle de la gare du Nord à Paris).

⁸ Depuis les années 70, divers dispositifs visant à encourager des immigrés à retourner volontairement dans leur pays d'origine ont été mis en place. En 1977, Lionel Stoléro (Secrétaire d'État auprès du Ministre du Travail) propose la modification des accords d'Evian (pour les ressortissants algériens) et le renvoi de 100 000 personnes / an sur cinq ans, en contrepartie de la somme de 10 000 francs par migrant. Les quelques milliers de personnes acceptant ces aides au retour volontaire soulignent l'échec de cette mesure. Néanmoins ces dispositifs continuent d'être mis en place. Après la suppression de l'aide au retour à la fin de l'année 1981, le gouvernement socialiste réintroduit le 4 avril 1984, le principe de l'aide à la réinsertion des travailleurs étrangers dans leur pays d'origine. Suite à la régularisation partielle de 1998, une circulaire propose également aux sans papiers non régularisés le financement de ce type de voyage (6 500 francs par adulte et 900 francs par enfant) avec la possibilité d'une aide psychologique et sociale. Le suivi du dispositif est effectué par l'office des migrations internationales (OMI). C'est ce même organisme qui a assuré une présence hebdomadaire de 1999 à 2002 dans le camp de Sangatte, afin d'encadrer les retours volontaires des *réfugiés*. Malgré une information assez bien diffusée et relayée par des employés de la Croix Rouge, l'opération a touché très peu de *réfugiés* ; dix-sept retours ont été organisés (cf. annexe 8).

⁹ Parmi les autres nationalités les plus représentées, on note que les Afghans ont été répartis de façon plus équilibrée entre la France (60) et l'Angleterre (134). L'ensemble des Soudanais (72) a été conduit vers des lieux d'hébergement en France (cf. annexe 7).

III. L'externalisation des contrôles migratoires et ses conséquences

L'externalisation des contrôles migratoires qui s'opère des deux côtés de la Manche, commence réellement au milieu des années 90, lorsque le tunnel sous la Manche devient opérationnel. Mais cette externalisation concerne surtout les mouvements migratoires qui se dirigent vers l'Angleterre. Une multitude de dispositifs dans l'enceinte et autour des espaces portuaires et ferroviaires de la région de Calais témoigne de cette évolution. Dans ce processus, on note que les autorités anglaises ont également délocalisé leurs contrôles migratoires dans les ports du Havre, Dunkerque et Zeebrugge... etc. ainsi que dans les gares ferroviaires accueillant l'Eurostar. L'organisation de cette frontière entre l'espace Schengen et la Grande Bretagne est intéressante car elle souligne la façon dont les frontières extérieures de l'Union européenne vont évoluer. Le 26 septembre 2002, lors d'une réunion trilatérale à Zeebrugge, les ministres de l'Intérieur belge, britannique et français se sont rencontrés afin de mettre en œuvre des contrôles communs à l'immigration. Les trois ministres ont considéré « *les actions dont ils ont délibéré [...] comme une étape essentielle dans la mise en place d'une gestion intégrée des frontières extérieures de l'Union européenne. Ils réaffirment leur engagement commun de porter à un niveau européen le programme sur l'immigration et l'asile* »¹. Pour les fonctionnaires de la Commission européenne JAI (Justice et Affaires Intérieures), les élus européens, les dirigeants des États, cette frontière extérieure de l'espace Schengen et intérieure à l'Union européenne est conçue comme un modèle. Enfin le renforcement des contrôles migratoires sur cette frontière engendre un développement des stratégies de passage (de l'espace Schengen vers l'Angleterre), sur tous les *sites frontières*² de la région de Calais et de la Manche.

A. Le renforcement de la position du port de Calais dans l'interface frontalière entre l'espace Schengen et la Grande Bretagne

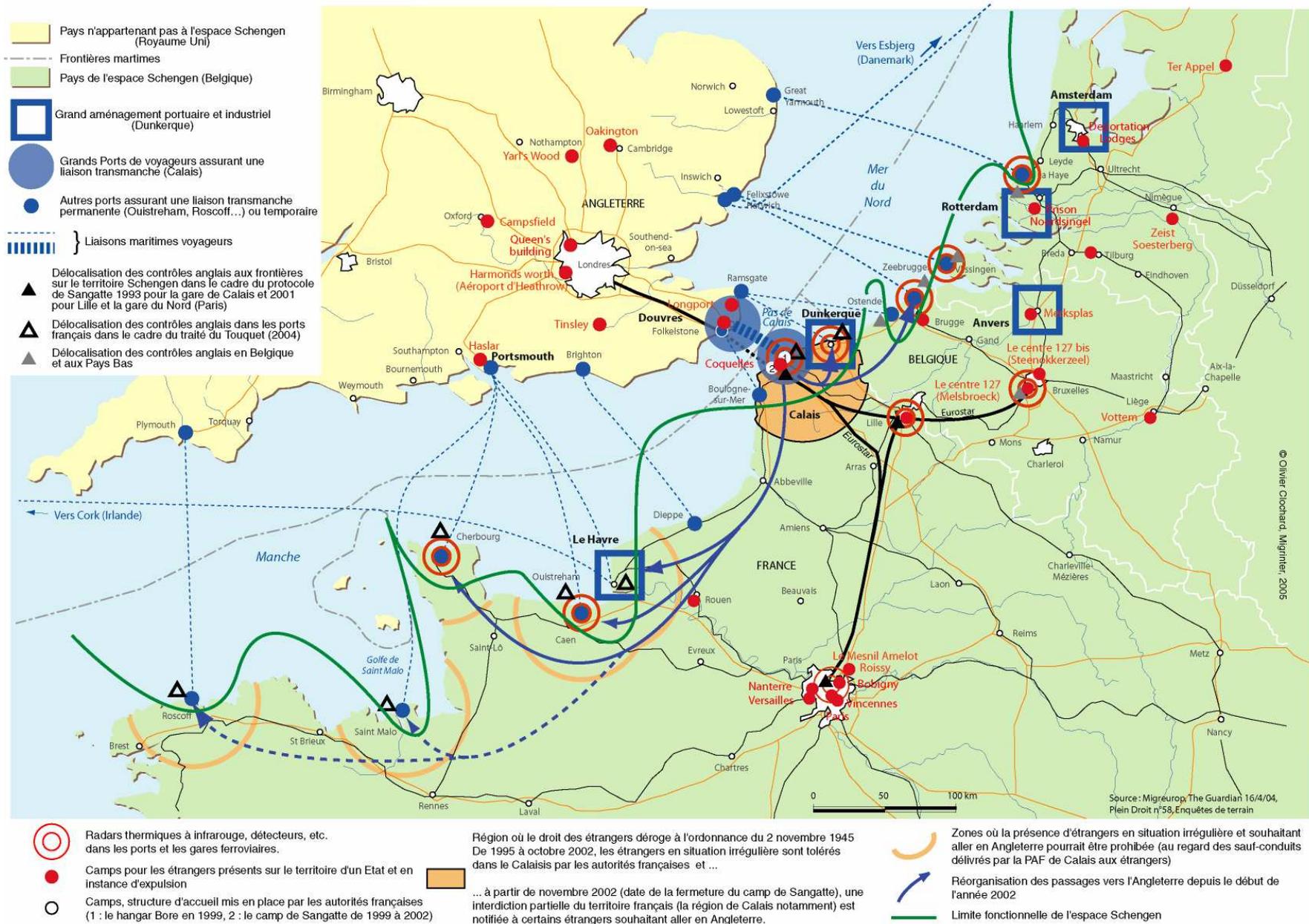
Le développement des modes de transports transmanche

À la fin de l'année 1994, la liaison ferroviaire entre la France et l'Angleterre va très vite concurrencer la voie maritime ; on assiste d'ailleurs à un rééquilibrage entre les deux principaux modes de transports au cours de l'année 1998. En 2001, le tunnel sous la Manche est le passage le plus emprunté

¹ http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c21_actualite/02_09_27_sangatte

² Un *site frontière* est un lieu (voire un espace) à partir duquel les migrants tentent de passer en Angleterre. Parmi ces *sites frontières*, on distingue le port de Calais, le terminal transmanche de la société Eurotunnel, la gare SNCF de Fréthun, des stations essences situées dans la périphérie de la ville de Calais, plusieurs aires d'autoroutes, les gares qui accueillent l'Eurostar...etc.

Carte 35 : La Manche : ultime frontière de l'espace Schengen



- Radars thermiques à infrarouge, détecteurs, etc. dans les ports et les gares ferroviaires.
- Camps pour les étrangers présents sur le territoire d'un Etat et en instance d'expulsion
- Camps, structure d'accueil mis en place par les autorités françaises (1 : le hangar Bore en 1999, 2 : le camp de Sangatte de 1999 à 2002)

Région où le droit des étrangers déroge à l'ordonnance du 2 novembre 1945. De 1995 à octobre 2002, les étrangers en situation irrégulière sont tolérés dans le Calaisais par les autorités françaises et ...

... à partir de novembre 2002 (date de la fermeture du camp de Sangatte), une interdiction partielle du territoire français (la région de Calais notamment) est notifiée à certains étrangers souhaitant aller en Angleterre.

- Zones où la présence d'étrangers en situation irrégulière et souhaitant aller en Angleterre pourrait être prohibée (au regard des sauf-conduits délivrés par la PAF de Calais aux étrangers)
- ↗ Réorganisation des passages vers l'Angleterre depuis le début de l'année 2002
- Limite fonctionnelle de l'espace Schengen

entre l'espace Schengen et la Grande Bretagne. Pour faire face à la concurrence d'Eurotunnel, les compagnies maritimes diminuent ou suppriment des liaisons transmanche entre les ports anglais et les ports de Boulogne-sur-Mer, Dieppe, Dunkerque, Ostende et Zeebrugge... etc. et intensifient le nombre de traversées entre Calais et Douvres (cf. carte 35). Cette évolution renforce la position de Calais qui possède déjà le premier port de passagers en Europe³⁴. Ce port d'intérêt national est sous la tutelle de l'État ; mais la gestion des installations portuaires est concédée à la chambre de commerce et d'industrie (CCI)³⁵. L'augmentation du nombre de migrants en transit depuis le début des années 90 (cf. chap. 6-I), ne conduit pas tout de suite la CCI à investir dans d'importants dispositifs de contrôles. La surveillance migratoire va se renforcer au printemps 2000, période à partir de laquelle les effectifs des *réfugiés* dans la région deviennent supérieurs à 500 selon les chiffres de la Croix Rouge et de la PAF. Le responsable de la sécurité du port indique qu'à partir de cette époque :

« Les réfugiés portent des préjudices de plus en plus importants au fonctionnement du port. Ainsi l'État et la Chambre de Commerce et de l'Industrie ont commencé à ressentir la nécessité de prendre des mesures de sécurité ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

On remarque aussi qu'en avril 2000, les autorités britanniques menacent de sanctionner financièrement tout transporteur qui achemine un étranger non autorisé à entrer en Angleterre. La loi (*Immigration and Asylum Act* de 1999) mentionne en effet qu'un conducteur d'un véhicule privé, un responsable de compagnie maritime ou de transport routier peut être soumis à une amende de 2 000 livres pour aide à l'entrée et au séjour irréguliers. Dans le contexte concurrentiel entre les deux points de passage, la Chambre de Commerce et de l'Industrie et les compagnies maritimes ont rapidement renforcé les contrôles migratoires au départ de Calais. Le directeur de la sûreté du port dit à ce propos :

« Nous avons mis en place un service appelé SPS (Sûreté Prévention Sécurité) qui disposait d'une quarantaine d'employés au départ. À ce jour, nous avons 5 équipes de 11 personnes qui se relayent. Leurs missions consistent à faire des rondes, des contrôles de véhicules basés sur le volontariat au niveau de la zone fret. J'insiste beaucoup sur ce dernier point car cela permet aux routiers de prouver leur bonne foi lorsqu'ils se font contrôler en Angleterre avec des non-accédants³⁶ à l'intérieur ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

Sur le plan matériel, l'ensemble du port est clôturé par des grillages hauts de 2 mètres 80, et équipés de câbles détecteurs qui signalent toute tentative de franchissement par des alarmes sonores et visuelles. Les dispositifs grillagés autour du port sont relativement discrets³⁷ ; ils ne renvoient pas l'image d'un espace militaire comme le site d'Eurotunnel. Des agents de surveillance peuvent contrôler les remorques des camions à l'aide d'une sonde mesurant le taux de gaz carbonique émis (CO₂). Cette sonde est glissée sous

³⁴ En 1998, à l'échelle mondiale, Calais est le deuxième port de passagers avec un transit annuel de plus de 18 millions de voyageurs (Frémont A., 2001, p. 178).

³⁵ Il existe trois catégories de places portuaires : les ports d'intérêts nationaux comme Calais, les ports autonomes comme à Dunkerque, au Havre, à Marseille ou au Verdon (à coté de Bordeaux) et un troisième groupe qui englobe les ports de taille plus restreinte. Les ports autonomes sont gérés par un directeur général et un président nommé par l'État.

³⁶ Au port de Calais, un étranger non muni de document de séjour en règle est désigné comme un *non-accédant*. Ce qualificatif désigne sans les nommer des femmes et des hommes qui tentent de gagner clandestinement l'Angleterre, et vient s'ajouter à un glossaire déjà bien fourni composé de termes comme Kosovars, *réfugiés*, clandestins, migrants, illégaux, indésirables...etc.

³⁷ Toutefois la partie située au niveau du terminal 4 qui est plus facile d'accès pour les migrants et difficilement perceptible par le public, possède le même type de grillage que celui mis en place par la société Eurotunnel (cf.).

les bâches afin de débusquer les passagers clandestins. Des caméras sont hissées sous des poids lourds pour filmer d'éventuels intrus. Un dispositif de vidéo surveillance permet aussi de contrôler l'ensemble du port. Et pour être plus efficace, la société de surveillance a demandé à la préfecture l'extension de ses compétences sur les zones de pré-embarquements et sur la rocade qui va de l'autoroute jusqu'à l'entrée du port. Enfin le parking situé sur la partie Est des bassins qui permet aux routiers de se stationner la nuit, est surveillé par des agents (cf. carte 37).

En l'espace de cinq ans, le paysage portuaire s'est transformé sous la pression des politiques migratoires. Le port se détache de l'espace urbain³⁸, et la frontière avec l'Angleterre est devenue plus perceptible. Certes les clôtures grillagées surmontées de fils barbelés ne correspondent pas à la frontière entre la France et le Royaume-Uni, mais elles signalent que cette limite est très proche. Ainsi la clôture n'est pas seulement un objet spatial statique qui produit une différence dans l'espace, elle dispose également d'une composante dynamique car ce dispositif engendre une réorganisation des tentatives de passages (Razac O., 2000, p.67).

Mais tous ces dispositifs ne peuvent aboutir à un contrôle total des flux. « *L'alternative consiste [donc] à jouer sur la symbolique du contrôle et le pragmatisme* » (Wihtol de Wenden C., 1999, p. 48). L'important trafic entre Calais et Douvres, la taille des ferries et leur régime de rotation rapide « *rendent les contrôles peu productifs, mais l'objectif recherché est plutôt la dissuasion. Peu d'illégaux sont arrêtés aux guichets de contrôles, alors que nombreux sont ceux qui sont interpellés sur la plate-forme portuaire de départ tentant d'embarquer par une voie détournée* » (CIVIPOL, 2003, p. 13). Le port de Calais et le tunnel sous la Manche « *enregistrent une fréquentation moyenne journalière de 3 540 poids lourds dans le seul sens France/UK, soit 1 poids lourd toutes les 24 secondes, trafic en hausse de 4,18 % par rapport à 2000 [...] rendant illusoire toute idée de contrôle systématique* » (DDPAF, 2002, p. 1). Toutefois avec la sécurisation de la zone portuaire de Calais au cours des années 2000 et 2001, le nombre de migrants interceptés et enregistrés par la Police Aux Frontières du port a baissé. Cette diminution est aussi liée aux contrôles de la quasi-totalité des véhicules avant embarquement, pratiqués par la compagnie anglaise *P&O Stena Line* depuis le 6 décembre 2000 (via la société de surveillance Securnord)³⁹, aux contrôles de tous les véhicules de type van réclamés par la compagnie française SeaFrance, et à une réorganisation des tentatives de passages (notamment à partir du site d'Eurotunnel).

La frontière au gré des vents et des courants

Jusqu'en 2004, lorsqu'un non-accédant est trouvé à bord d'un ferry, la situation est différente selon le pavillon qu'arbore le bateau. Par exemple, une personne découverte à bord d'un bateau d'une compagnie anglaise, est considérée être sur le territoire anglais. Cette règle justifie le fait que la compagnie anglaise *P&O Stena Line* ait engagé sa propre société de sécurité afin de pouvoir effectuer des contrôles avant

³⁸ Dans le sens où les grillages délimitent nettement le port de passagers du reste de la ville. Par ailleurs, les trains de la SNCF qui assuraient jusqu'en 1994, une partie du fret en direction (et en provenance) de la Grande Bretagne, n'existent plus puisqu'ils passent maintenant par le tunnel sous la Manche. Les installations ferroviaires toujours présentes dans la ville, ne représentent plus un lien important entre le port et la ville de Calais.

³⁹ En 2001, la société privée a détecté 264 personnes qui tentaient de rentrer au Royaume Uni (source : DDPAF 62).

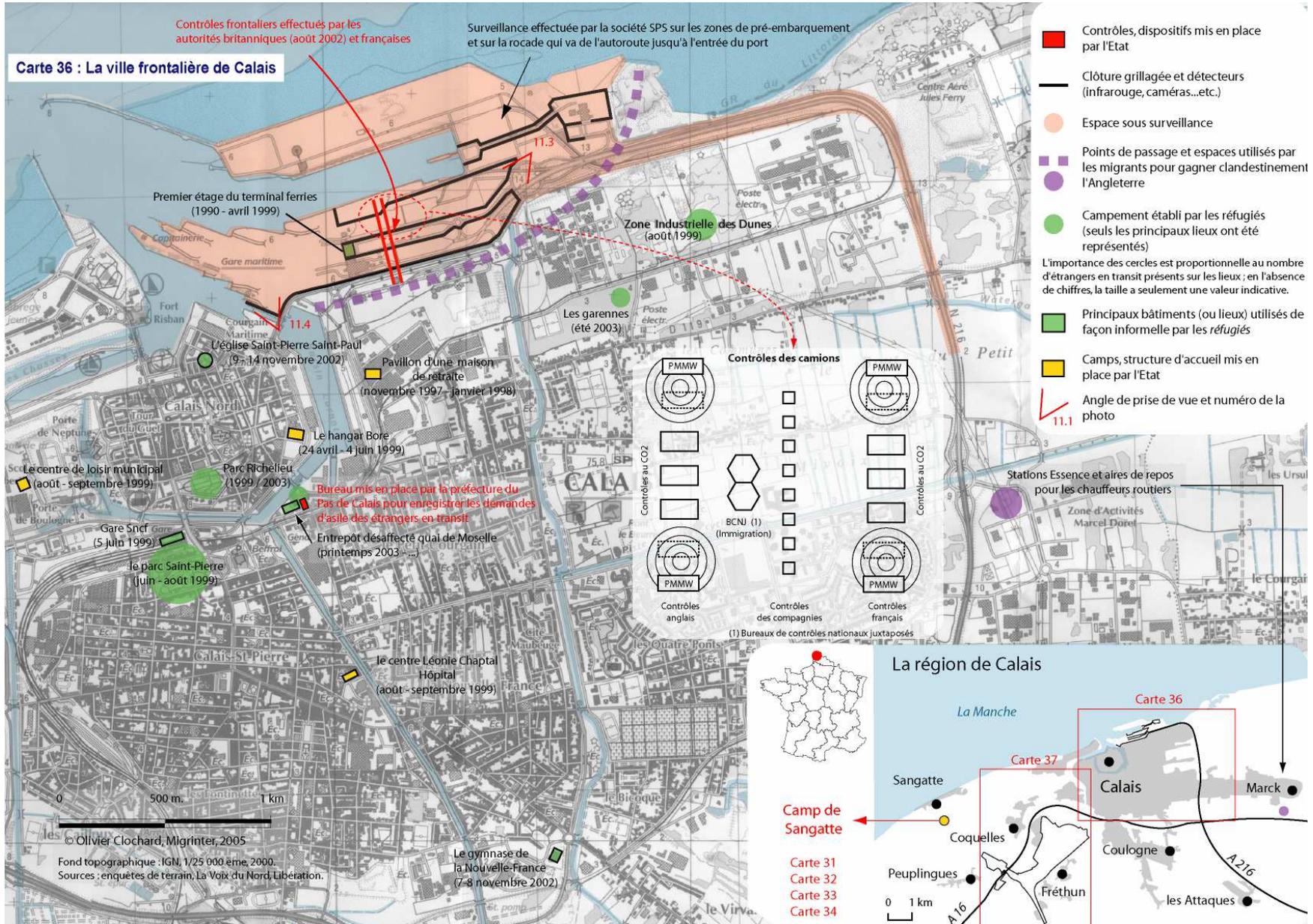
l'embarquement des véhicules à Calais. En revanche pour les migrants qui voyagent clandestinement à bord des ferries français, l'ultime franchissement de la frontière Schengen s'effectue à Douvres au moment où le véhicule touche le territoire britannique. Le capitaine du bateau français est donc responsable de la personne jusqu'au moment où elle franchit la passerelle. Au gré des traversées, nous assistons donc à une fluctuation et une imbrication des territoires anglais et français ; la frontière officielle entre les deux pays étant située dans l'espace maritime de la Manche (cf. carte 35). Les arrestations d'étrangers illégaux sont beaucoup plus importantes sur les trois sites frontière que sont le port de Calais, le site d'Eurotunnel à Coquelles et le site fret de la SNCF à Fréthun. La création du tunnel sous la Manche a bouleversé la physionomie de la frontière entre l'espace Schengen et la Grande Bretagne. Elle a en effet engendré un processus de délocalisation des contrôles nationaux de part et d'autre du Channel sur la majeure partie des sites frontière qui sont concernées par les liaisons maritimes et ferroviaires entre l'espace Schengen et le Royaume-Uni.

B. La frontière transmanche : un cas d'école

Vers une délocalisation de tous les contrôles frontaliers

La liaison ferroviaire transmanche (en trait noir épais sur la carte 35) renforce au plus haut degré la fonction de passage entre l'Angleterre et le continent (Frémont A., 2001, p. 178) ; elle conduit à la mise en place d'un protocole entre la France et le Royaume-Uni relatif aux contrôles frontaliers, à la coopération judiciaire en matière pénale, à la sécurité civile et à l'assistance mutuelle ; il est signé à Sangatte le 25 novembre 1991⁴⁰.

⁴⁰ L'accord entre en vigueur le 2 août 1993.





1.1 - Panneau autoroutier entre Boulogne et Calais sur l'A 16, qui va également jusqu'à Dunkerque.

1.2 - Ci-dessous le parking des poids lourds du port de Dunkerque. Au guichet de la compagnie maritime orfolkline, une affiche destinée aux chauffeurs routiers indique : "Chers Clients, Afin de lutter contre l'immigration andésine, nous vous prions de bien vouloir ouvrir vos rideaux de couchette à la demande de notre personnel. Nous vous remercions de votre compréhension. La Direction".

Clichés : Olivier Clochard, Migrinter, 2002



Illustration 11 : Paysages de frontière autour des ports du Pas de Calais

11.3 - Panneau situé à l'entrée du port à Calais, rappelant aux transporteurs que leur camion peut être contrôlé "au CO2"



11.4 - Seule la partie portuaire située au niveau du terminal 4 qui est plus facile d'accès pour les migrants, possède le même type de grillage que celui mis en place par la société Eurotunnel.



« En vue de simplifier et d'accélérer les formalités relatives à l'entrée dans l'État d'arrivée et à la sortie de l'État de départ, les deux Gouvernements décident de créer des bureaux à contrôles nationaux juxtaposés dans les installations terminales situées à Fréthun en territoire français et à Folkestone en territoire britannique. Ces bureaux sont établis de telle sorte que, dans chaque sens, les contrôles frontaliers soient effectués sur le terminal situé sur le territoire de l'État de départ. [...] Des contrôles frontaliers supplémentaires à caractère exceptionnel peuvent être effectués dans la liaison fixe par les agents de l'État d'arrivée sur son propre territoire »⁴¹.

De chaque côté du tunnel, on assiste donc à une première délocalisation des contrôles frontaliers afin de fluidifier et rentabiliser le trafic. Selon François Borel (responsable de la communication d'Eurotunnel), avant 1999, la société n'avait pas connaissance d'intrusion de migrants sur le site. En effet, de part son relatif éloignement par rapport à Calais, le site d'Eurotunnel d'où partent les navettes (les trains sur lesquels embarquent les véhicules pour traverser la Manche), est moins exposé jusqu'à l'ouverture du camp de Sangatte. Les tentatives de passage vers l'Angleterre s'opèrent essentiellement depuis le port et certaines aires d'autoroutes comme celle située sur la commune de Mark⁴².

Paris - Londres en Eurostar : les contrôles frontaliers au cœur du territoire

Dès la mise en place de l'Eurostar, la DICCILEC⁴³ note dans ses rapports que des groupes de migrants (démunis de document en règle) en provenance des pays de l'Europe de l'Est utilisent l'Eurostar. Selon un porte-parole du ministère de l'Intérieur, entre le 21 et le 27 juillet 1997, 134 demandeurs d'asile (dont 32 enfants) sont arrivés à la gare de Waterloo par Eurostar⁴⁴. À la différence des compagnies aériennes qui contrôlent les pièces d'identité et les titres de voyage, les trois sociétés belges, française et britannique qui exploitent l'Eurostar, ne vérifient que les billets des voyageurs durant les premières années. Les autorités anglaises s'inquiètent évidemment de l'augmentation du nombre de demandeurs d'asile arrivant à Londres par l'Eurostar, et demandent à ce que les dispositifs de contrôles liés à ce mode de transport soient renforcés.

Dans un premier temps, les ressortissants soumis à l'obligation de visa pour aller en Grande Bretagne, sont interdits de voyager entre Paris et Fréthun (gare accueillant l'Eurostar à côté de Calais) ; seuls celles et ceux ayant un visa, peuvent effectuer ce voyage. Puis la police britannique renforce sa surveillance à bord des trains en vérifiant les pièces d'identité de tous les passagers voyageant à destination de Londres. Les autorités anglaises peuvent ainsi demander à Eurostar de renvoyer en France et à ses frais, les étrangers démunis de papier en règle. Toutefois ces derniers peuvent rester sur le territoire anglais lorsqu'ils entament une procédure judiciaire. Mais le 5 juin 2001, la publication d'un protocole additionnel à l'accord de Sangatte, va permettre aux autorités britanniques de délocaliser également leurs contrôles frontaliers dans les gares ferroviaires françaises qui accueillent l'Eurostar. Cet accord bilatéral qui concerne l'ensemble des personnes empruntant l'Eurostar, est surtout destiné à faire diminuer le nombre d'entrées

⁴¹ Article 5 du protocole (source : J.O n° 229 du 2 octobre 1993 page 13702)

⁴² Dans cette seconde situation, il est quasi certain que des camions utilisés par les migrants, empruntent aussi les "trains navettes" d'Eurotunnel qui circulent entre Fréthun et Folkestone.

⁴³ Direction Centrale du Contrôle de l'Immigration et de la Lutte contre l'Emploi des Clandestins (devenue la PAF)

⁴⁴ Information tirée du quotidien *Nord Littoral*, vendredi 1^{er} août 1997 (une partie des exilés est de nationalité somalienne).

illégal des étrangers non-communautaires sur le territoire anglais. Cet amendement peaufine l'accès au territoire britannique jusque dans les moindres détails.

« Lorsqu'une personne présente une demande tendant à bénéficier de la qualité de réfugié ou de toute autre protection prévue par le droit international ou par le droit interne de l'État de départ, lors du contrôle effectué dans la gare de l'État de départ par les agents de l'État d'arrivée, cette demande est examinée par les autorités de l'État de départ conformément à ses règles et procédures de droit interne. Les mêmes dispositions sont applicables lorsque la demande est présentée après que la personne a franchi ce contrôle et avant la fermeture des portes au dernier arrêt prévu dans une gare située sur le territoire de l'État de départ. Dans le cas où une telle demande est effectuée postérieurement à la fermeture des portes, elle est traitée par l'État d'arrivée, selon ses procédures et règles de droit interne »⁴⁵.

Cet amendement survient dans un contexte où le passage par le tunnel est de plus en plus emprunté par les réfugiés que ce soit à la gare du Nord à Paris ou sur les communes de Coquelles et Fréthun. Le 4 août 2001, l'agence Reuters annonce que seize personnes⁴⁶ ont réussi à atteindre Londres, cachées sous un train à grande vitesse en provenance de Paris. À partir de 2001, lorsque l'Eurostar marque un arrêt à la gare de Calais-Fréthun, une jeep militaire de la gendarmerie est souvent stationnée devant la gare ; les deux gendarmes surveillent les accès depuis leur véhicule ou effectuent une ronde jusqu'au moment du départ du train.

Les effets de frontière dans les communes de Coquelles et Fréthun

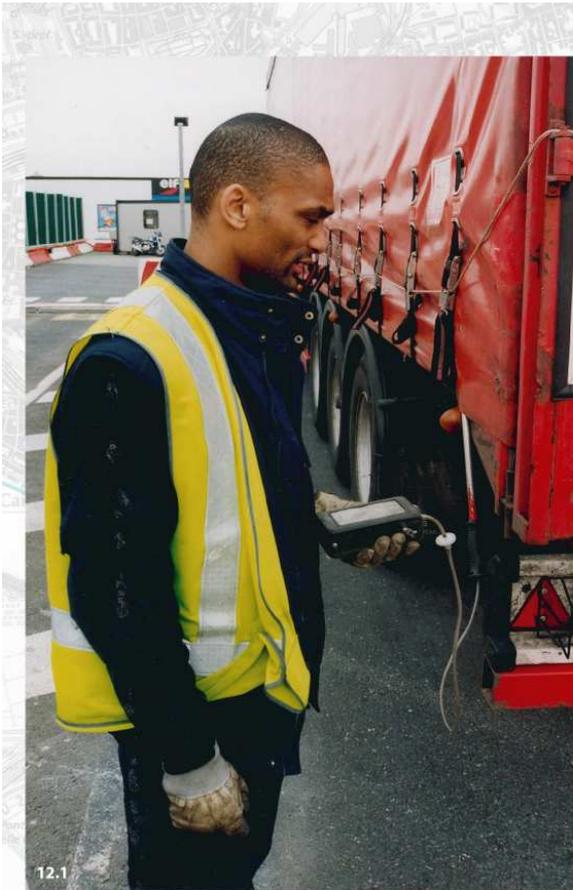
Jusqu'en 2001, le site d'Eurotunnel reste relativement facile d'accès pour les migrants ; le périmètre de cet immense espace ferroviaire (690 hectares dont 450 hectares occupés par le système de transport) n'est pas surveillé en permanence. Par ailleurs le renforcement des contrôles qui se réalise autour du port, conduit de plus en plus de réfugiés à emprunter la voie ferroviaire pour passer en Angleterre ; d'autant plus que le camp de Sangatte est plus proche du site d'Eurotunnel que du port.

L'hiver dans le camp de Sangatte, chaque soir, des réfugiés se préparent méticuleusement à partir en extrayant des vêtements placés sous leurs matelas. Les habits leur servent à se protéger du froid et de la pluie. La plupart se vêtirent d'un deuxième pantalon et de plusieurs paires de chaussettes qu'ils enfilent difficilement. Quelques-uns réussissent à s'équiper d'une « troisième couche » comme un pantalon de survêtement ; un homme glisse un duvet entre son pull et son blouson. Pendant ce temps, l'un d'entre eux prépare le thé et le sert dans des verres en plastique à ceux qui vont partir. Une dernière cigarette et les « partants » disent au revoir aux « restants » en espérant ne pas se revoir le lendemain. Sur la route départementale, la majeure partie de ces hommes avec ou sans sac à dos, marche en file indienne et se dirige vers le terminal ferroviaire.

(Source : enquête de terrain, mars 2002)

⁴⁵ Article 4 du décret n° 2001-481 du 5 juin 2001 portant publication du protocole additionnel au protocole de Sangatte. C'est nous qui soulignons.

⁴⁶ Selon l'agence de presse (AP), le groupe était « composé de neuf enfants âgés de trois à 15 ans, de cinq femmes et de deux hommes, tous vraisemblablement originaires d'Europe de l'Est ».



12.1

12.1 - Contrôle d'une remorque d'un camion à l'aide d'une sonde mesurant le taux de gaz carbonique émis (CO₂), avant l'embarquement pour l'Angleterre par navette



12.2

12.2 - Au début de l'année 2002, une troisième clôture est installée autour de l'espace d'embarquement afin d'empêcher les réfugiés d'atteindre les quais.

Illustration 12 : Le site d'Eurotunnel de Coquelles (2001 - 2002) : une frontière sous très haute surveillance

12.3 - Vue sur la tranchée de Beussingue à coté du village du même nom, situé en bordure de la route départementale D 243 allant de Peuplingues à Coquelles

12.4 - Panneau indiquant la construction d'un centre de rétention administrative sur la commune de Coquelles (août 2002)

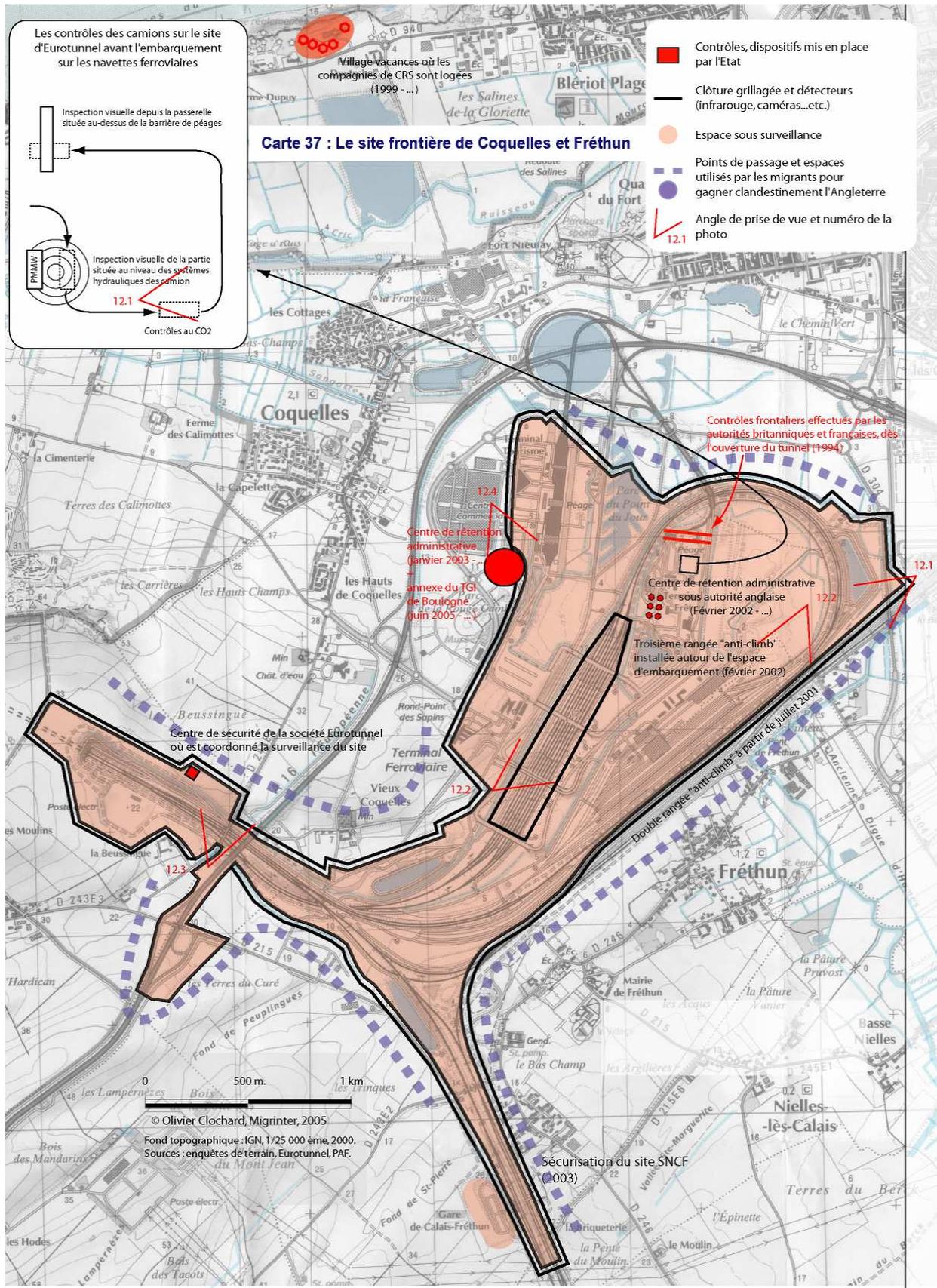
© Clichés : Olivier Clochard, Migrinter, 2002



12.3



12.4



En 2001, des employés du site d'Eurotunnel disent assister régulièrement à des assauts de vingt, trente voire cinquante personnes en direction des navettes ou des trains fret de la SNCF, stationnées respectivement près des quais ou sur la voie. Les « abordages » ont également lieu lorsque les convois sont mobiles, conduisant à des retards considérables car les trains sont forcés de s'arrêter pour que la police et les employés de la société de gardiennage (SPGO) interceptent les personnes. « *La réaction des autorités britanniques ne s'est pas fait attendre. Après une série de mises en demeure enjoignant la société franco-britannique d'assurer plus la sécurité de son terminal en France, Londres annonçait, le 12 août, avoir saisi le Parlement anglais d'un projet de modification de l'Immigration act de 1999, permettant d'infliger à Eurotunnel des amendes de 2 000 livres pour chaque clandestin ayant réussi à pénétrer en Grande-Bretagne en s'étant caché à bord d'une navette fret* »⁴⁷. Le transport ferroviaire n'était en effet pas mentionné dans l'*Immigration act* de 1999. Les intrusions les plus spectaculaires et très médiatisées après l'annonce anglaise sont celles du 30 août (48 personnes), du 2 septembre (150 personnes arrêtées au moment où elles s'apprétaient à franchir les clôtures) et du 25 décembre (125 personnes dans le tunnel puis 200 autres arrestations). Ces événements conduisent les Britanniques à demander aux autorités françaises de fermer le camp de Sangatte dont l'existence à proximité du port de Calais et du site d'Eurotunnel leur est intolérable. Dans ce contexte de crise entre les deux États, la société Eurotunnel est condamnée à investir dans d'importants dispositifs de contrôles pour s'extraire de cette impasse.

Au printemps 2001, l'entreprise transmanche commence à renforcer la protection et la surveillance de son site de Coquelles. Le paysage frontalier autour du tunnel ne cesse de se militariser : « *le visiteur a l'impression de rentrer sur une base de l'OTAN ; c'est d'ailleurs le même matériel qui est utilisé pour interdire les accès sauvages* »⁴⁸. Les 35 ou 40 kilomètres de clôtures existantes⁴⁹ sont doublés par une enceinte de barbelés « anti-climb » (cf. illustration 12). Ce fil de fer « concertina » armé de petites lames de rasoir, se désagrège et vole en éclat lorsqu'il est sectionné. La nuit, des projecteurs éclairent les installations ferroviaires où les trains de fret sont parfois amenés à stationner. Des grillages électrifiés et des détecteurs infrarouges signalent (via le poste central situé dans la tranchée de Beussingue) les intrusions aux équipes de la SPGO qui effectuent des rondes sur le site. Enfin en décembre 2001, les 280 caméras deviennent opérationnelles et entraînent une diminution du nombre d'employés de la société de sécurité sur le site, en passant de 360 à 300. Mais la mise en place de tout ce dispositif nécessite une bonne visibilité ; la société Eurotunnel va donc arracher la quasi-totalité des arbustes et des arbres qu'elle avait plantés auparavant.

À partir de juillet 2001, la société Eurotunnel lance l'opération « tolérance zéro » afin de réduire de façon significative le nombre de passages irréguliers vers la Grande-Bretagne. L'effort financier est considérable. À la fin du mois de novembre 2001, l'entreprise annonce en effet un coût total pour l'année 2001 de

⁴⁷ *Le Monde* du 22 août 2001 « Eurotunnel tente d'obtenir la fermeture du centre de réfugiés de Sangatte », Zappi Sylvia.

⁴⁸ *Le Monde* du 31 mars 2001, « Les mesures de sécurité, sans cesse renforcées, ne parviennent pas à décourager les fuyitifs », Zappi Sylvia.

⁴⁹ Les clôtures « concertina » du site Eurotunnel qui sont représentées sur la carte au 1/25 000^{ème} de l'IGN (2000), sont mentionnées dans la légende comme étant des « détails linéaires non identifiés ».

« 68 millions de francs [...] dont 41 millions de francs en investissements et 27 millions de francs en fonctionnement » (DDPAF, 2002, p. 2). Ce gigantesque dispositif matériel et humain freine en partie les intrusions dans l'espace ferroviaire (cf. figure 12) ; des *réfugiés* continuent toutefois à escalader les barbelés en les recouvrant par des couvertures (cf. illustration 13).

Illustration 13 : Les traces (des tentatives) de passages vers l'Angleterre



Au cours de l'été 2001, la société Eurotunnel, propriétaire du hangar où se situe le camp de Sangatte, demande auprès du tribunal administratif de Lille l'abrogation de l'arrêté de réquisition de son ancienne usine. Mais le 11 septembre 2001, la justice rejette le recours en référé de la société Eurotunnel⁵⁰.

À l'image d'une rivière qui s'adapte à son relief environnant, les migrants tentent chaque jour de déjouer les difficultés du passage, parfois au péril de leur vie. On note ainsi que des points faibles subsistent encore dans le dispositif. La partie du terminal ferroviaire appartenant à la SNCF qui jouxte le site d'Eurotunnel, est peu sécurisée. L'entrée du site d'Eurotunnel où se situent la barrière de péages et les voies de sortie des véhicules arrivant d'Angleterre, constitue également des pistes pour accéder aux quais. Une fois dans cette partie, les migrants peuvent parvenir à monter à bord des navettes. En conséquence, au début de l'année 2002, une troisième rangée « anti-climb » est installée autour de l'espace d'embarquement afin d'empêcher les *réfugiés* d'atteindre les quais (cf. illustration 12). Les axes de pénétration de ce dernier espace sont surveillés le jour par des agents de sécurité ; et la nuit, une fois que les véhicules sont descendus ou montés, ces passages sont refermés par une barrière grillagée de barbelés « concertina ».

Cette surveillance migratoire s'est aussi considérablement renforcée pour les poids lourds empruntant le tunnel. Sur un des parkings du site d'Eurotunnel à Coquelles, les camions se dirigeant vers la Grande-Bretagne peuvent être soumis à quatre types d'inspections. À partir du début de l'année 2002, ils doivent passer devant un radar PMMW (Passive Millimetric Wave Imager) que l'armée britannique a prêté aux équipes de surveillance. Il a pour fonction de détecter les personnes cachées à l'intérieur des camions, pendant que deux employés inspectent de visu la partie située au niveau des systèmes hydrauliques des camions. Ensuite des contrôles au CO₂ peuvent être effectués sur certains poids lourds. Enfin des contrôles visuels depuis la passerelle située au-dessus de la barrière de péages, permettent de scruter les éventuelles coupures sur les bâches des remorques (cf. carte 37). Ainsi la surveillance associée à tous ces dispositifs techniques a pour but de réaliser une délimitation permanente et sans faille (Razac O., 2000, p.84). L'ouverture du tunnel sous la Manche présente pour les autorités britanniques l'avantage d'arrêter en France les étrangers qui tentent de pénétrer sur leur territoire. Dans le cadre des contrôles juxtaposés, lorsque les étrangers sont arrêtés par les douanes anglaises, ils sont en effet remis immédiatement aux services de la Police Aux Frontières du Pas-de-Calais. Depuis le 13 février 2002, un centre de rétention administrative a été mis en place par les autorités britanniques sur la zone fret qu'elles contrôlent (cf. carte 37). Le centre est composé de 6 geôles pouvant contenir chacune 10 personnes. Selon la législation britannique, la durée maximale de détention est de 8 heures : une période suffisante pour interroger les étrangers, enregistrer leurs empreintes et les photographier avant de les escorter vers le service de la Police Aux Frontières. En 2002, 2 628 étrangers y ont été détenus. Au moment de la fermeture du camp de Sangatte, on note une diminution des étrangers maintenus par les autorités britanniques ; ceci étant lié à l'importante activité des forces françaises de l'ordre.

⁵⁰ En janvier 2002, une seconde requête est déposée auprès du tribunal administratif de Lille ; mais le 1^{er} février 2002, ce dernier juge légal l'arrêté du préfet du Pas-de-Calais qui a réquisitionné, en septembre 1999, l'ancienne usine à voussoirs.

Cet important dispositif a pour conséquences, d'astreindre les *réfugiés* à rester un peu plus longtemps dans la région de Calais ; et il conduit indirectement à de fortes tensions à l'intérieur du camp, liées à l'augmentation du nombre de personnes et à l'attente de plus en plus longue. Mais la détermination des *réfugiés* souligne les limites d'une politique migratoire établie sur le seul renforcement des contrôles des frontières. Les fonctionnaires de la Police Aux Frontières du Pas-de-Calais concluent également dans ce sens en indiquant que « *le secteur du Calais révèle des contraintes sociales, voire humanitaires cruciales auxquelles la seule réponse policière montre toutes ses limites. Cette problématique révèle toute son ampleur, à l'heure des actions sécuritaires concernant l'espace Schengen* » (DDPAF, 2002, p. 44). La consolidation des dispositifs autour du site d'Eurotunnel oriente en effet une partie des *réfugiés* vers le port de Calais, et commence à répartir dans le même temps les modalités de passage dans la région environnante et vers d'autres ports de la Manche et la Mer du Nord.

C. D'un site frontière à l'autre : la contrepartie du renforcement des contrôles

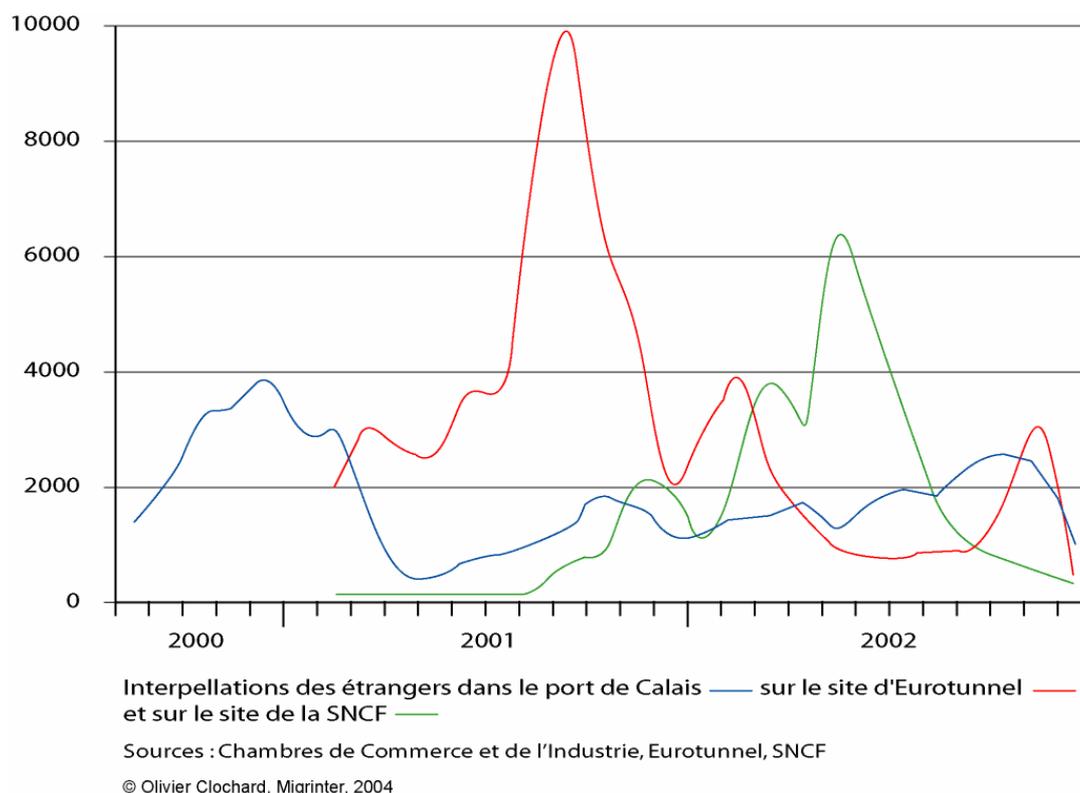
Le jeu de balancier entre les sites frontières

Le renforcement des contrôles migratoires s'opère à des périodes différentes, selon les *sites frontières*. Ce processus conduit tout naturellement les migrants en transit dans la région de Calais à utiliser les voies où ces contrôles sont les moins forts pour aller en Angleterre. Depuis la fin des années 90, cinq phases peuvent être distinguées à partir des courbes de la figure 12 et des différents entretiens.

– Jusqu'en 1999, la pression migratoire se situe essentiellement sur la zone portuaire et ses environs. La sécurisation du terminal portuaire liée aux différents événements de l'année 1999 entraîne une partie des migrants à monter dans les camions qui stationnent dans la zone industrielle Marcel-Doret (à la station Elf située sur la rocade à l'est de Calais) et la zone de fret Transmark, aux abords de l'autoroute A 16 (cf. carte 37).

– Avec l'ouverture du camp de Sangatte en octobre 1999, les migrants utilisent de plus en plus le site d'Eurotunnel afin de passer clandestinement en Angleterre. Jusqu'à l'été 2001, le terminal de Coquelles est en effet beaucoup plus difficile à surveiller.

Figure 12 : L'évolution des interpellations des étrangers sur les 3 sites frontière



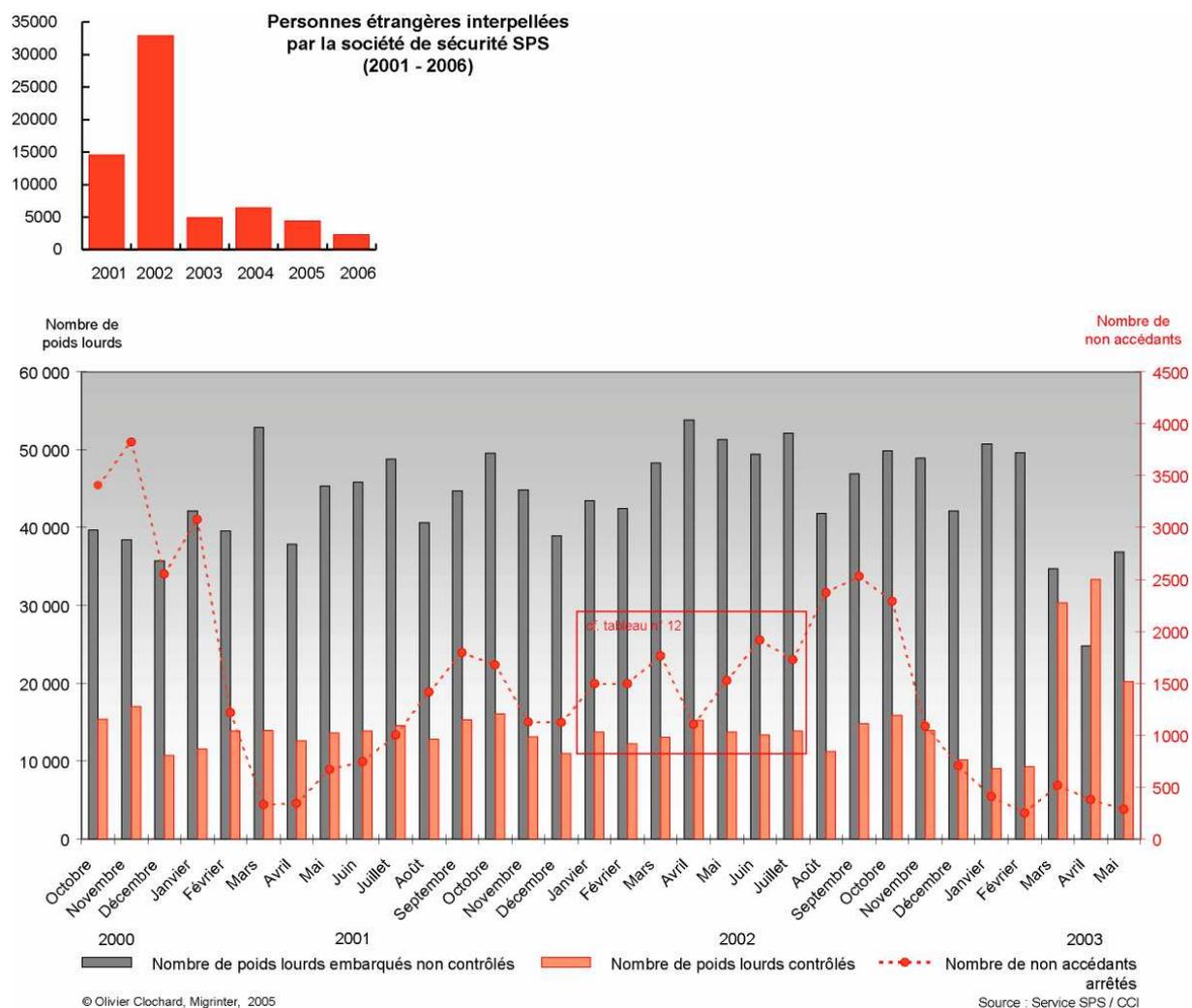
– À partir de novembre 2000, les différents dispositifs mis en place dans la zone portuaire, commencent à produire leurs effets. En l'espace de quelques mois, le nombre d'arrestations passe de près de 4 000 à moins de 400 (cf. figure 13). Les effectifs mensuels vont osciller par la suite entre 1 000 et 2 000 arrestations entre juillet 2001 et juillet 2002. À partir du printemps 2001, le renforcement des contrôles migratoires autour du port entraîne donc une augmentation du nombre d'arrestations sur le site d'Eurotunnel. Mais l'opération « tolérance zéro » lancée par l'entreprise en juillet 2001, oriente à partir de l'automne 2001 la majeure partie des migrants vers l'espace fret de la SNCF. On note plus de 6 000 arrestations en avril 2002. Les travaux de sécurisation autour du site de la SNCF au cours du printemps 2002 (demandés depuis longtemps par les autorités anglaises), vont diminuer de façon significative le nombre d'interpellations sur le site.

– À partir de juillet 2002, les tentatives de passages se répartissent à quasiment à l'identique sur les trois sites (comme à la fin de l'année 2001, cf. figure 12).

– Avec l'annonce de la fermeture du camp de Sangatte, une nouvelle période s'ouvre. À partir du 20 août 2002, les services de *l'immigration britannique* sont présents dans le port de Calais ; mais seule la signature du traité du Touquet entre la France et la Grande Bretagne, le 4 février 2003, officialise la

juxtaposition des contrôles français et britanniques, dans tous les ports de la Manche et la mer du Nord⁵¹. Ce traité qui est subordonné à des aides financières et matérielles de l'Angleterre, mène vers un contrôle total des poids lourds arrivant dans le port de Calais (cf. figure 13). Dans le même temps, une nouvelle cellule destinée spécifiquement à la découverte des clandestins et baptisée DRI (Détection, Recherche, Investigation) est mise en place⁵².

Figure 13 : Le contrôle des poids lourds dans le port de Calais par la société Sps



Tous ces dispositifs ont entraîné une diminution drastique du nombre d'interpellations sur les trois sites frontières. Toutefois l'activité migratoire se maintient autour de la zone portuaire. Cela s'explique en partie avec la réapparition et la proximité de camps éphémères dans la ville de Calais ; les conditions de vie au quotidien étant difficiles, les *réfugiés* tentent le passage sur le site frontière le plus proche⁵³. On voit ainsi

⁵¹ « Les parties contractantes prennent, dans le cadre du présent traité, les mesures nécessaires visant à faciliter l'exercice des contrôles frontaliers dans les ports maritimes de la Manche et de la mer du Nord situés sur le territoire de l'autre partie » (article 1^{er}).

⁵² Elle est composée de huit équipes de 15 agents chacune qui se relaient 24h/24h.

⁵³ Selon le responsable de la société SPS, les traversées clandestines existent toujours car les conditions météorologiques (neige, pluie, forte chaleur) perturbent les systèmes de surveillance tels les radars PMMW et les contrôles au CO₂. Par ailleurs, les employés qui surveillent les écrans des radars PMMW, ont 10 secondes à chaque passage pour décider s'ils doivent mettre le camion à l'écart pour une fouille approfondie.

que le renforcement des contrôles migratoires dans la région de Calais et la fermeture du camp de Sangatte ont engendré pour un temps, une diminution des passages vers l'Angleterre à partir de Calais et une répartition des lieux de passage sur tout le littoral maritime.

Tableau 12 : Nombre d'arrestations effectuées par la société Sps dans le port de Calais (2002)

	Janvier	Février	Mars	Avril	Mai	Juin	Juillet
À l'aide de sonde détectant le niveau de CO ₂	364	338	485	508	504	285	321
Sur la zone portuaire	1 112	1 158	1 275	583	1 009	1 625	1 404
Sur les navires	14	2	5	13	15	6	3
Total	1490	1498	1765	1104	1528	1916	1728

Source : Chambre de Commerce et de l'Industrie de Calais, SPS.

La diversité des tentatives de passage

Selon le rapport de la PAF de 2001, le camion reste le principal vecteur de transport utilisé par les clandestins : plus de 12 000 étrangers ont été interpellés au cours de l'année 2001 dans des camions sur les plates formes transmanche. Pour la même période, 1 500 personnes ont été appréhendées à bord d'autocar transeuropéens, 553 dans des véhicules de tourisme (cachés dans les coffres de voitures ou en possession de faux documents), environ 600 dans les trains de marchandises en provenance d'Italie pour la plupart et 86 personnes qui s'apprêtaient à prendre l'Eurostar à la gare de Calais-Fréthun. Enfin de nombreux étrangers ont également été arrêtés sur le terminal d'Eurotunnel à Coquelles ou sur le site de la SNCF à Fréthun.

À partir des divers entretiens effectués, on note que les migrants (et notamment les passeurs) deviennent plus astucieux au fil du temps, pour pouvoir passer en Angleterre. Un agent de contrôle travaillant au port souligne que :

« durant les premières années, les cadenas des remorques de camions qui étaient cassés par les passeurs, étaient ensuite recollés avec de la colle très forte. En l'absence de radar PMMW et si nous ne demandions pas aux chauffeurs de nous ouvrir les portes des remorques en introduisant leurs clés dans les cadenas, nous détections difficilement les infractions [...]. Il en est de même pour les câbles élastiques qui maintiennent les bâches sur certaines remorques. Lorsque les passeurs sectionnent les tendeurs pour faire entrer les candidats à la traversée, ils les réparent ensuite avec une aiguille et de la colle rapide. Depuis que nous avons découvert cette astuce ingénieuse, nous sommes maintenant obligés d'étirer les câbles lors de certains contrôles, pour savoir s'ils ont été coupés ou non ».

(Source : enquête de terrain, août 2002)

Autour du port, pour ne pas être repéré par les détecteurs optiques situés en bas des grillages, des étrangers ont creusé des galeries souterraines ; en conséquence, de nouveaux grillages ont été introduits jusqu'à un mètre de profondeur, sur certaines parties de la clôture. Des passeurs emploient aussi des appareils de haute technologie⁵⁴ pour découper les clôtures grillagées autour des *sites frontière*. En mars 2002, la société Eurotunnel a dépensé plus de 60 000 €uros pour les réparations de clôture. Mais il y a aussi des migrants peu fortunés qui continuent de lacérer les bâches des remorques de camions sur les parkings autour des stations essence, ou tentent de se dissimuler dans les véhicules allant vers l'Angleterre.

⁵⁴ Ces appareils (pincés-monseigneurs, scies électriques à métaux...) sont généralement achetés dans des magasins destinés à des professionnels.

Bien que les appareils de détection de faux documents d'identité soient très opérationnels, des étrangers tentent toujours de passer en empruntant des cars de compagnies internationales. « *En provenance d'Allemagne via Paris, ou directement de Hollande, les autocars des lignes transeuropéennes sont des pourvoyeurs inépuisables et en forte augmentation d'étrangers titulaires de faux documents (contrefaits – falsifiés – appartenant à autrui).* [De nombreux] *Algériens sont interpellés porteurs de documents français falsifiés, mais ce sont surtout les documents hollandais contrefaits ou falsifiés qui fournissent le gros des bataillons [...]* » (DDPAF, 2003, p. 28). En 2001 et 2002, ce sont respectivement 2 874 et 4 412 étrangers en possession d'un document contrefait ou falsifié qui ont été arrêtés par la PAF de Calais. Un jeune Rwandais de 17 ans raconte sa tentative avortée au port de Calais. Parti de Kampala en avion, il est accompagné jusqu'à Roissy par un homme auquel il ne doit pas adresser la parole. Arrivé à Paris, l'homme récupère le passeport du jeune homme et l'accompagne jusqu'à la gare de Roissy pour prendre un train en direction de Bruxelles.

« Je n'avais plus de papiers, mais le contrôleur a seulement demandé les billets de train. À Bruxelles, une autre personne m'attendait. Je suis resté trois jours chez elle. Puis elle m'a conduit à la station de bus pour aller à Londres. Elle m'a remis un nouveau passeport. À Calais, j'étais informé que j'allais passer un premier contrôle avant de rentrer dans le bateau. Et si on ne m'arrêtait pas à l'arrivée, je devais me débrouiller pour retrouver ma mère en Écosse. Nous sommes arrivés à Calais le soir. Lorsque le policier est entré dans le bus, j'ai senti la peur m'envahir. Il a pris mon passeport qu'il a vérifié, puis il me l'a remis et il est sorti du bus. Je pensais être libéré mais quelques minutes plus tard, une femme est entrée pour effectuer un nouveau contrôle. Après avoir contrôlé mon passeport, elle m'a demandé de la suivre. Rapidement, j'ai dit que le passeport ne m'appartenait pas bien qu'on m'ait conseillé d'affirmer l'inverse. J'ai dû alors compléter un papier et donner à la police ma nationalité, mon prénom, mon nom et ma date de naissance. Je suis resté dans le bureau de la police jusqu'au matin, avant d'être remis à d'autres policiers qui m'ont conduit au camp de Sangatte ».
(Source : enquête de terrain, août 2002)

Les relations entre les autorités de contrôles et les étrangers

Dans la région de Calais, les services de police ne placent pas en garde à vue tous les étrangers qui sont interceptés au moment où ils tentent de passer clandestinement en Angleterre ; ceci étant particulièrement vrai durant l'existence du camp de Sangatte. Au cours de l'année 2001, les Afghans, les Irakiens, les mineurs et les familles sont immédiatement libérés ou reconduits au camp de Sangatte dans des véhicules de la police. Certaines nuits, des bus de ramassage sont même mis en place entre les *sites frontière* et le camp de Sangatte. Au cours de l'été 2001, trois bus de la police sont utilisés pour reconduire les centaines de migrants interceptés sur les espaces ferroviaires ou portuaires⁵⁵. Dans ce jeu frontalier, la PAF note qu'elle « *ne relève pas d'animosité grave chez les clandestins qui savent qu'ils vont être reconduits à Sangatte peu après leur interpellation* » (DDPAF, 2002, p. 22). Un salarié de la société de sécurité qui surveille le site d'Eurotunnel, va également dans ce sens :

« Après avoir arrêté les personnes, nous les installons au bout du quai n°3. Nous restons alors avec eux le temps que la Police Aux Frontières vienne les chercher. Nous leur offrons des cigarettes, de l'eau ; nous échangeons quelques mots. En tant que chef d'équipe, je dois parfois dire à mes équipiers de se calmer un peu car certains ont des comportements violents vis-à-vis des clandestins ».
(Source : enquête de terrain, août 2002)

⁵⁵ À cette même période, la PAF souligne d'ailleurs un record de 600 reconduites en 24 heures. Au cours de l'année 2000, la CCI a aussi organisé à plusieurs reprises un système de navettes depuis le port jusqu'au camp de Sangatte.

En effet, des *réfugiés* témoignent assez régulièrement de violences policières dont certains sont les victimes. Elles émanent aussi bien d'agents de la Police Aux Frontières, des compagnies de CRS, de la gendarmerie mobile que des employés des sociétés privées travaillant sur les *sites frontière*.

Le 21 mars 2002 au matin, un homme d'une cinquantaine d'années avec un pansement au front se plaint de sa main droite. Il explique à un employé de la Croix Rouge qu'il était sur le site des Car-Ferries avec deux autres personnes lorsque des policiers les ont arrêtés. Cet homme d'origine kurde précise que « *seuls deux policiers les ont violentés à plusieurs reprises. [...] Je fuis un pays où nous sommes persécutés en ne faisant rien, et je me retrouve agressé par des policiers du pays des droits de l'homme !* ». [...] Par ailleurs il arrive que des *réfugiés* reviennent au centre sans chaussure parce que des policiers ou des agents de sécurité leur avaient confisqué. Enfin beaucoup de personnes se plaignent d'avoir été aspergées de gaz lacrymogènes lors de leur arrestation sur le port.

(Source : enquête de terrain, mars 2002)

Un employé de la Croix Rouge signale qu'en 2001, des *réfugiés* ont aussi été victimes de violences policières à l'entrée du hangar ou dans des lieux publics de la commune de Sangatte, alors que des habitants étaient présents.

« *Plusieurs fois, des policiers ont sommé les réfugiés de quitter la place de Sangatte. Certains obéissent. Mais pour ceux qui restent, voire ne comprennent pas ce qui vient de leur être dit, ils sont parfois aspergés de gaz lacrymogènes [...]. La suppression des cabines téléphoniques est évidemment liée aux regroupements des étrangers dans le bourg ; elles ont été enlevées afin de ne pas avoir trop de rassemblements devant les téléphones* ».

(Source : enquête de terrain, septembre 2002)

Ces violences qui sont évoquées par les *réfugiés* auprès des employés de la Croix Rouge, sont généralement notées et remises à la direction du centre. Elles n'ont jamais fait l'objet d'un rapport mais elles ont parfois conduit la direction de la Croix Rouge à informer les responsables des forces de l'ordre ou des agences de sécurité afin que les brutalités cessent. Des plaintes sont déposées ; mais les procédures sont rarement allées jusqu'à leur terme. Pour saisir un peu plus précisément ces excès, nous avons choisi de retranscrire quelques extraits de plaintes que des *réfugiés* ont rédigées avec les employés de la Croix Rouge.

« *Je m'appelle M. A. et je suis né en 1982 dans la région kurde de l'Irak. Je suis arrivé au centre de Sangatte le 21 juin 2002. Le dimanche 23 juin vers 6 heures du matin, en rentrant d'une tentative de passage en Angleterre avec six autres personnes, nous avons eu affaire à la police près de la plage, non loin du port. [...] Trois hommes dont un de forte corpulence et accompagné d'un chien, sont arrivés et ont voulu nous arrêter. Nous nous sommes enfuis mais le chien a réussi à m'arrêter. Les trois fonctionnaires de police ont commencé à me frapper à coups de pieds et de matraque pendant au moins dix minutes, si bien qu'ils m'ont cassé le bras droit. [...] Je suis alors revenu vers le port où un employé de la sécurité a appelé une ambulance [pour me conduire] à l'hôpital* ».

Trois familles⁵⁶ et trois Afghans célibataires, cachés à l'intérieur d'un camion sur le parking de la station essence située près de la gare maritime, ont tenté de passer en Angleterre le 27 avril 2002 vers quatre heures du matin. Une des personnes indique dans son récit :

« [...] *Le chauffeur a ouvert la porte arrière de son véhicule et l'a refermée. Cinq minutes plus tard, des policiers ont [à nouveau] ouvert la porte du camion et ont gazé abondamment l'intérieur, puis ils ont refermé la porte. Nous avons crié qu'il y avait des enfants et des femmes ; mais à nouveau, ils ont ouvert la porte et nous ont [...] aspergés de gaz lacrymogènes. À l'intérieur, tout le monde criait. L'air était irrespirable. Les enfants hurlaient. Les yeux nous piquaient. Nous avons été*

⁵⁶ La première famille à quatre enfants qui ont neuf, cinq, quatre et deux ans. La seconde famille est composée du père et de son enfant de deux ans. La troisième famille est un couple dont la femme est enceinte.

obligés de déchirer la bâche de chaque côté du camion afin de pouvoir sortir. [...] Au bas du camion, huit policiers nous attendaient. Ils ont fouillé tout le monde, y compris les femmes et les enfants ainsi que nos sacs. Puis ils nous ont demandé de partir. Les policiers sont partis [de leur côté] avec le chauffeur du camion. [...] Depuis deux jours, les enfants et certains d'entre nous ressentent toujours des brûlures à la gorge ».

Dans la nuit du 21 juillet 2002 à deux heures du matin, un groupe d'une vingtaine de personnes est intercepté par des vigiles, sur la zone du terminal fret SNCF située sur la commune de Fréthun.

« Lorsque nous avons été découverts, les vigiles nous ont empêché de progresser. Ils nous ont même obligés à faire demi-tour et à repasser sous les barbelés par les champs, mais nous n'y tenions pas. Des renforts sont alors arrivés : une dizaine de personnes dans 5 voitures avec 5 chiens tenus par des laisses élastiques. Les agents ont laissé venir les chiens vers nous afin de nous effrayer. Nous avons donc pris la fuite là où nous pouvions. Mais un des chiens m'a attrapé en me mordant au mollet. Je suis tombé. J'avais très mal, je criais. Je n'arrivais pas à me défaire du chien et son maître avait des difficultés à lui faire lâcher prise. [...] J'avais la jambe en sang. La police est arrivée et elle m'a demandé mon identité après avoir appelé une ambulance qui m'a ensuite conduit à l'hôpital (ci-joint un certificat médical) ».

À travers ces témoignages, nous voyons qu'il existe plusieurs types de comportements des agents des forces de l'ordre à l'égard des exilés ; le déroulement des arrestations oscille entre des comportements racistes, des impératifs professionnels (la lutte contre l'immigration illégale) et des considérations humanitaires. Il apparaît toutefois que ces passages aux frontières extérieures de l'espace Schengen, s'inscrivent souvent dans des rapports de force et de violence : une violence de la part de certains agents policiers à laquelle s'ajoute la difficulté du passage... etc. L'immigration est vue comme un vecteur d'insécurité. La mobilisation de la Police Aux Frontières, de compagnies de CRS, de sociétés privées de sécurité, des brigades des gendarmeries de Guînes et Fréthun (soutenues parfois par la gendarmerie de Calais et des pelotons de la gendarmerie mobile) annonce que l'immigrant sans document en règle est devenu l'adversaire commun (Bigo D., 1998)⁵⁷. Ces moyens policiers qui sont déployés avec application aux frontières, conduisent inévitablement une partie des migrants vers d'autres lieux pour passer en Angleterre.

D. Les renforcements de la surveillance migratoire sur les sites frontière de la région de Calais et ses conséquences...

... dans l'arrière-pays calaisien

Compte tenu du renforcement des contrôles migratoires autour du tunnel sous la Manche et du port de Calais, les *réfugiés* tentent de passer au Royaume-Uni en recherchant de nouveaux itinéraires dans l'arrière-pays calaisien ou boulonnais ainsi que dans les autres ports de l'espace Schengen. C'est ainsi que des passeurs ont commencé en 2001 à accompagner leurs clients en train dans des villes situées autour de Calais, pour les conduire ensuite vers l'aire d'autoroute la plus proche afin de les faire monter dans des poids lourds en partance pour l'Angleterre. Sur ces aires d'autoroutes éloignées de Calais, la vigilance des chauffeurs de poids lourds est parfois moindre. Au départ une vingtaine de *réfugiés* peut se rendre sur un

⁵⁷ « Ce n'est pas parce qu'il est désigné globalement par tous, de manière consensuelle comme cet adversaire mais plutôt parce que convergent sur lui des insécurisations différentes (policière avec le crime, le terrorisme, la drogue, militaire avec la subversion, les zones grises, la cinquième colonne, économique avec la crise, le chômage, démographique avec la natalité et la peur du mélange, du métissage...) » (Bigo D., 1998).

même lieu d'embarquement, pour ensuite embarquer par groupes de 3 ou 4 par camion. Ces mouvements étant assez perceptibles, les passeurs limitent par la suite le nombre de personnes et enchérissent le prix du passage (1 500 €uros par personne). Comme le montre la carte 30, ces stratégies s'opèrent bien au-delà de la région de Calais (Béthune, Dunkerque, Marquise/Rinxent, Saint-Omer). Des *réfugiés* révèlent que les tentatives ont lieu également depuis les gares de fret de la région lilloise. À plusieurs reprises en 2002, la police arrête dans la région d'Hazebrouck des dizaines de migrants qui cherchent à passer en Angleterre. En janvier, un train de fret entre Hazebrouck et Wallon-Cappel est stoppé par une quarantaine de Roumains qui tentent de monter à bord. Fin avril, des *réfugiés* en nombre équivalent, sont interceptés par la gendarmerie, entre Steenbecque et la voie ferrée. Le 11 septembre 2002, soixante-quatre étrangers provenant du camp de Sangatte sont interceptés par des policiers à la gare d'Hazebrouck. Les locaux de la police d'Hazebrouck n'étant pas adaptés, les 64 personnes sont transférées dans des commissariats de la métropole lilloise avant d'être placées en rétention administrative dans un hôtel réquisitionné à Ronchin, à cause du manque de place dans le centre de rétention de Lesquin situé dans la banlieue lilloise. Les placements en rétention qui deviennent plus fréquents, soulignent le changement d'attitude du gouvernement français à l'encontre des *réfugiés* lorsqu'ils sortent du « périmètre toléré » (c'est-à-dire la région de Calais / cf. carte 35). Avec l'annonce de la fermeture du camp de Sangatte et le renforcement des contrôles autour du port de Calais et du site d'Eurotunnel, les autorités françaises ne souhaitent pas que la situation se déplace dans d'autres régions.

L'extension de la surveillance migratoire aux autres ports de la Manche et de la Mer du Nord

Au début du mois d'août 2002, plus de cinquante personnes (Irakiens, Albanais, Roumains... etc.) sont placées en garde à vue dans le commissariat de Cherbourg. Certains sont ensuite conduits au centre de rétention de Vincennes avant d'être libérés⁵⁸. La Chambre de Commerce et de l'Industrie de Cherbourg affirme qu'entre janvier et août 2002, plus de 650 personnes ont tenté de passer illégalement, dont 334 pour le seul mois d'août. En conséquence, la zone portuaire de Cherbourg est à son tour entourée de grillages et équipée d'une surveillance vidéo, de détecteurs thermiques et de gaz carbonique pour inspecter les remorques des poids lourds (*Le Monde* du 9 août 2002). À partir de ce bref descriptif et de la carte 30, nous observons que bien avant la fermeture du camp de Sangatte, des *réfugiés* tentent de gagner la Grande Bretagne à partir d'autres villes portuaires bénéficiant d'une liaison transmanche (Cherbourg, Caen, Le Havre, Ostende, Vlaardingen). Selon un rapport de la Police Aux Frontières, « *les sites de Rouen, Le Havre et Cherbourg semblent de plus en plus attractifs aux yeux des candidats à la migration irrégulière, espérant en finalité atteindre la Grande-Bretagne* »⁵⁹. Entre le 1^{er} et le 23 janvier 2003, 95 migrants ont été arrêtés par la brigade maritime de la gendarmerie à Ouistreham (*dépêche AFP* du 23 janvier 2003). Ce port situé près de Caen (Calvados) possède en effet plusieurs liaisons hebdomadaires avec

⁵⁸ La plupart des personnes avaient séjourné dans le camp de Sangatte. Elles espéraient franchir plus facilement la Manche à bord des ferries qui relient le port du Cotentin à Portsmouth et Poole, sur la côte sud des îles britanniques.

⁵⁹ Analyse de la pression migratoire nationale au 3^{ème} trimestre 2004, p.6 (non publiée).

l'Angleterre. En 2002, 295 interpellations de migrants avaient été enregistrées à Ouistreham, contre 235 en 2001.

Face à cette évolution, les ministres de l'Intérieur français et britannique prennent des dispositions similaires à celles appliquées dans la région de Calais, pour tous les ports français de la Manche et de la mer du Nord. Comme nous l'avons indiqué précédemment, la signature du Traité du Touquet entre la France et la Grande Bretagne permet la délocalisation des contrôles migratoires britanniques en France. Selon le Home Office, en avril 2004, 230 agents britanniques sont présents sur le territoire français pour le contrôle de l'immigration. L'article 9 de l'accord précise que l'État de départ est responsable d'une demande d'asile jusqu'au moment du départ du navire. Ainsi un demandeur d'asile ayant franchi les contrôles britanniques effectués dans un port français et qui est découvert sur le bateau (quel que soit le pavillon), peut être maintenant débarqué jusqu'au moment de la levée des amarres ; alors qu'auparavant un bateau britannique était considéré comme une partie du territoire anglais.

Tous les ports ne sont pas équipés de dispositifs de contrôles aussi importants que ceux de Calais. Par exemple, à Boulogne-sur-Mer et à Dieppe, des lignes transmanche ont été rétablies mais il n'y a pas encore de contrôles migratoires effectués par des agents britanniques.

Depuis la réunion trilatérale à Zeebrugge le 26 septembre 2002 où les ministres de l'Intérieur anglais, belge et français s'étaient concertés pour développer des contrôles communs dans les ports de Zeebrugge et Ostende, les contrôles frontaliers des autorités britanniques se sont étendus en Belgique et aux Pays-Bas. Le ministère de l'Intérieur français note d'ailleurs que « *cette nouvelle initiative entièrement mixte fera bénéficier les services belges des avantages d'un système ayant déjà prouvé son efficacité entre la France et le Royaume-Uni* »⁶⁰. Au cours de l'année 2004, les contrôles britanniques se déploient donc dans les ports hollandais concernés par des liaisons transmanche (Vlissingen en décembre 2003) et dans la gare du Midi à Bruxelles qui accueille l'Eurostar. Un protocole d'accord est en effet signé entre la Grande-Bretagne et la Belgique le 16 avril 2004 ; mais les autorités britanniques avaient déjà un rôle consultatif auprès de leurs homologues belges depuis avril 2003 (cf. carte 35). Ainsi le verrouillage de la frontière transmanche conduit des migrants présents dans l'espace Schengen et soucieux d'aller en Angleterre, à tenter leur chance dans des aéroports de province où la surveillance leur semble moins importante. « *L'aéroport de Toulouse Blagnac jusqu'alors utilisé par les ressortissants de pays de l'Europe de l'Est (Moldaves, Roumains, Russes) et d'Asie (Chinois) est de plus en plus prisé par les ressortissants, de pays africains qui, munis de faux documents, tentent d'atteindre la Grande-Bretagne, en empruntant des vols de la British Airways* »⁶¹. Ce constat corrobore les propos d'un responsable de la zone d'attente de l'aéroport de Poitiers — Biard rencontré en juillet 2003. Selon ce dernier, depuis le début de l'année 2002, une dizaine de ressortissants du Surinam, des Tamouls et des étrangers en provenance de pays subsahariens, ont été arrêtés à l'aéroport au moment de l'embarquement des vols pour l'Angleterre.

⁶⁰ http://www.interieur.gouv.fr/rubriques/c/c2_le_ministere/c21_actualite/02_09_27_sangatte

⁶¹ *Ibid.* op.cit. (59).

Les renforcements des contrôles migratoires dans la région de Calais et la fermeture du camp de Sangatte ont orienté une partie des migrants vers d'autres lieux de passage ; toutefois le nombre moins important de camions dans les autres ports et la difficulté de franchir les contrôles dans les aéroports de province ne facilitent pas le passage vers l'Angleterre. Le directeur départemental de la PAF de la Seine Maritime indique d'ailleurs que depuis la fermeture du camp de Sangatte, il n'y a pas eu de répercussions très importantes. Selon lui, la pression migratoire existait déjà auparavant. Par exemple autour du port du Havre, depuis 2002, les autorités notent la présence d'une cinquantaine de migrants. Seuls trois ferries par jour relient l'Angleterre (celui du soir est le plus sollicité). Comparées aux nombreuses occasions qui s'offrent à Calais, les chances de réussir sa traversée sont nécessairement moindres. La majorité des exilés qui tentent de gagner clandestinement l'Angleterre continue donc de passer par la région Calais qui demeure le principal interface entre l'espace Schengen et la Grande Bretagne.

IV. Une nouvelle période pour les *réfugiés* en transit à Calais

Après la fermeture officielle du camp de Sangatte le 31 décembre 2002, le hangar est détruit dans les semaines qui suivent ; comme si l'État souhaitait effacer toute trace de ce lieu, et voulait montrer à l'opinion publique que la situation migratoire est résolue. Mais contrairement à ce que les ministres de l'Intérieur français et britannique ne vont cesser d'affirmer, cette décision de fermeture du camp de Sangatte ne résout absolument pas la situation des migrants en transit à Calais ; de nouveaux exilés continuent d'arriver et errent dans la région de Calais. Cette nouvelle situation ne démarre pas à la date de la fermeture du camp mais à partir du moment où les nouveaux *réfugiés* ne sont plus admis dans le centre de la Croix Rouge.

A. Les *réfugiés* continuent de venir dans le Calais dans un contexte tout à fait différent

Suite à la décision de fermer le camp de Sangatte (12 juillet 2002), le ministère de l'Intérieur français indique le 26 septembre 2002 que le centre de la Croix Rouge restera libre d'accès pour tous les *réfugiés* jusqu'à la mi-novembre ; or le 5 novembre 2002, le camp n'accepte plus de nouveaux arrivants. Selon le préfet du Pas-de-Calais :

« cette décision qui a été prise en concertation par la France, la Grande-Bretagne, le Haut commissariat de l'ONU pour les réfugiés (HCR) et la Croix-Rouge, [...] est une mesure souhaitée par les partenaires »⁶².

Les contrôles migratoires se renforcent considérablement ; des policiers sont postés à l'entrée du camp. Les nouveaux *réfugiés* sont maintenant considérés comme des personnes indésirables, des étrangers qu'il faut renvoyer à tout prix.

Dans l'espérance d'avoir une place dans le camp de Sangatte, de nouveaux arrivants et d'anciens résidents du camp⁶³ occupent avec l'aide d'associations calaisiennes, divers lieux publics. Dans ce nouveau rapport

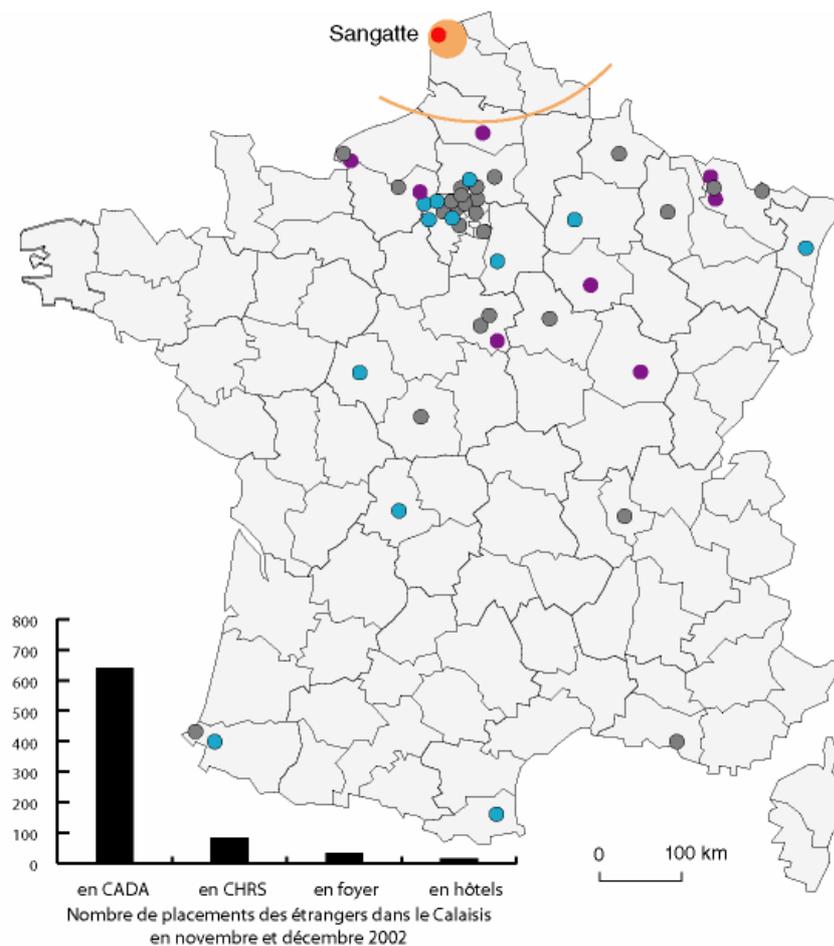
⁶² Dépêche de l'agence *Reuters* du 5 novembre 2002, « Sangatte n'accepte plus de nouveaux réfugiés », Hamoir Olivier.

⁶³ Ce sont des personnes qui se sont absentes plus de 72 heures du camp.

de force qui s'instaure entre les *réfugiés* et les autorités, la salle de l'ancien marché couvert et le gymnase de la Nouvelle-France sont les premiers lieux à être occupés de façon successive (7 et 8 novembre 2002). Bien que les conditions météorologiques soient difficiles (le froid, la pluie), le 8 novembre au soir, les occupants sont évacués de manière musclée de la salle de sport, par les forces de l'ordre. À l'initiative de l'abbé Boutoille, une quarantaine de personnes trouve toutefois un abri pour la nuit dans la salle paroissiale qui jouxte l'église Notre-Dame. Le lendemain, le doyen de la paroisse calaisienne et des membres du collectif C'SUR poursuivent leur action auprès des *réfugiés* en les emmenant dans l'église Saint-Pierre Saint-Paul. Du samedi 9 au jeudi 14 novembre 2002, 99 personnes trouvent ainsi un refuge dans l'édifice religieux. Après de multiples tractations entre les autorités et les *réfugiés*, ces derniers sont finalement embarqués avant l'aube (de la journée du 14 novembre) dans quatre bus et conduits dans différents commissariats de la région.

Devant la pression des associations, le ministre de l'Intérieur accorde un délai de quarante-huit heures (du lundi 2 décembre à 13 heures jusqu'à mercredi 4 décembre) à tous les étrangers qui sont en possession d'un badge « désactivé ». Il indique ne pas vouloir de « laissés-pour-compte »⁶⁴. Cette disposition permet à quelques *réfugiés* de revenir dans le camp⁶⁵.

Carte 38 : L'éloignement des exilés en transit présents dans le Pas-de-Calais



⁶⁴ *Le Monde* du 30 novembre 2002. ● Les centres d'hébergement ayant accueilli des *réfugiés* du camp de Sangatte (CADA, foyers Sonacotra ... etc.)

⁶⁵ Selon la sous-région de Calais, les centres d'hébergement ayant accueilli des *réfugiés* après la fermeture du camp de Sangatte (2002 - 2005) sont encore autorisés à entrer dans le camp. ● Les centres d'accueil d'urgence pour demandeurs d'asile (AUDA) accueillant des *réfugiés* de Calais lors de l'opération Ulysse 3 (mai 2006 - ...)

Après le 4 décembre, l'État n'offre donc plus d'aide humanitaire aux exilés qui arrivent dans la région de Calais. Cette situation qui rappelle l'épisode de l'été 1999 (cf. chap. 6-I-B), est toutefois différente. Après la fermeture du camp de Sangatte, l'État propose à toutes celles et ceux qui souhaitent effectuer une demande d'asile, de les emmener dans des structures comme les CADA (Centre d'Accueil pour Demandeurs d'Asile), les AUDA (Accueil d'Urgence pour des Demandeurs d'Asile) ou les CHRS (Centre d'Hébergement et de Réinsertion Sociale). Selon les autorités, la quasi-totalité des *réfugiés* qui campaient dans l'église Saint-Pierre Saint-Paul, ont choisi de demander l'asile en France⁶⁶. Ainsi l'administration arrive aisément à trouver de la place pour tous les demandeurs d'asile de Calais, alors que le dispositif d'accueil des demandeurs d'asile est nettement insuffisant (un peu plus de 12 000 places pour 52 204 demandes d'asile en 2003). Le Préfet souligne d'ailleurs qu'il a « *un certain nombre de places dans toute la France, certains pouvant même être logés dans des hôtels ou des foyers Sonacotra* »⁶⁷. Selon l'association France-Terre d'Asile (FTDA), environ 180 places ont été libérées dans les CADA. Toutes ces structures (AUDA, CADA, CHRS, foyers Sonacotra... etc.) ont la particularité de se situer dans d'autres départements français qui sont relativement éloignés de Calais ; une solution parmi d'autres pour faire diminuer la pression migratoire et disperser des étrangers devenus gênants dans la région de Calais. Par ailleurs il est intéressant de noter qu'en 2003, le Pas-de-Calais est le seul département (avec les Hautes Alpes) à ne pas avoir de place d'hébergement réservée aux demandeurs d'asile ; alors que l'évolution du nombre de demandeurs d'asile entre 1993 et 2003 y est très significative (cf. carte 46). L'ouverture de ce type d'hébergement dans le département n'est pas souhaitée par les autorités ; car elles estiment que les *réfugiés* souhaitant aller en Angleterre l'utiliseraient comme cela a été le cas avec le camp de Sangatte.

Le 13 décembre 2002, le ministère de l'Intérieur adresse deux télégrammes, l'un au préfet du Pas-de-Calais, l'autre à l'ensemble des préfets et au préfet de police de Paris, tous deux intitulés « *Éloignement des étrangers en séjour irrégulier non éloignables présent aux abords de Sangatte* » (Hénocq M., 2003, p. 31). Deux opérations concomitantes baptisées *Ulysse* et *Concorde* sont mises en place avec des forces supplétives ; c'est « *un dispositif policier d'accompagnement pour gérer les problèmes d'ordre public issus de la fermeture du centre, ainsi qu'à l'éloignement des migrants du Calais. Six compagnies de CRS et deux escadrons sont ainsi chargés de la sécurisation du Calais et plus largement du Pas-de-Calais. Les opérations aboutissent jusqu'au 31 décembre 2002 à 7 384 interpellations, 81 placements en CHRS, 638 placements en CADA, 15 placements en foyer et 31 placements en hôtels* » (DDPAF²⁰⁰³, p. 2).

Au cours de l'hiver 2003, les autorités tentent par tous les moyens de masquer le phénomène migratoire pour rendre invisibles les étrangers en transit dans Calais (Carrère V., 2004, p. 285). À plusieurs reprises, lorsque des *réfugiés* sont arrêtés et emmenés dans des fourgons par les forces de l'ordre, les autorités policières indiquent à la presse et aux associations calaisiennes que les étrangers présents dans leurs locaux souhaitent demander l'asile. Or on constate qu'il y a très peu de personnes dans le bâtiment en préfabriqué

⁶⁶ Comme nous le verrons dans le chapitre 8, jusqu'en 2002, la région de Calais a la particularité de recevoir un grand nombre d'étrangers ne voulant pas demander l'asile en France ; et en même temps, les autorités refusent que les étrangers en transit soient informés sur la procédure de la demande d'asile en France.

⁶⁷ Dépêche AFP du 10 novembre 2002 « L'État fait un geste en acceptant de prendre en charge les migrants de Calais », Randoux Fabrice.

installé sur le quai de la Moselle par la sous-préfecture et destiné à enregistrer les demandes d'asile des étrangers ; seuls quelques *réfugiés* arrêtés demandent en dernier recours à bénéficier de l'asile afin de ne pas être expulsés. Un rapport non publié de la Police Aux Frontières précise que « *sur les 4 761 étrangers contrôlés dans le Calais, dont 3 114 ont fait l'objet d'une procédure judiciaire et administrative au cours du premier trimestre 2004, aucun ne souhaitait demeurer sur le territoire national. Tous cherchaient à gagner la Grande-Bretagne* ». Par peur d'être pris, des étrangers refusent de monter dans les bus « mis à leur disposition » et se cachent dans des bâtiments où les conditions d'hygiène sont effroyables.

B. Des lieux insalubres : la marque d'une très grande précarité

Lors des intempéries, si les exilés de Calais n'ont pas eu à creuser avec leurs mains des trous dans le sable pour s'abriter du froid, comme les républicains espagnols, ils sont confrontés à des conditions parfois inhumaines. Les diverses structures où sont amenés à vivre des exilés dans la région de Calais, sont bien la marque du provisoire, expression empruntée par Émile Témime lorsqu'il parle des camps sur la plage⁶⁸.

En raison de la répression policière, les conditions de vie de *réfugiés* deviennent en effet très difficiles. L'épisode du Parc Saint-Pierre de l'été 1999 est encore bien présent dans les esprits (cf. *La Voix du Nord* du 16 novembre 2002). Dès le 5 novembre 2002 (date à laquelle les nouveaux arrivants ne sont plus autorisés à entrer dans le camp), des compagnies de CRS stationnent en permanence autour du parc, afin d'éviter tout rassemblement de *réfugiés*. La surveillance policière est également présente autour de la gare SNCF⁶⁹ et aux abords du parc Richelieu où des *réfugiés* réussissent parfois à trouver un refuge pour une courte période. « *Puisqu'on vous propose un logement, on ne tolère pas que vous restiez dormir dehors à Calais* » indique le sous-préfet à un groupe de *réfugiés*⁷⁰. Malgré les propositions des autorités, chaque soir, entre 100 et 300 *réfugiés* errent dans les rues de Calais depuis la fin de l'année 2002.

Ceux qui ne tentent pas le passage vers l'Angleterre, vont dormir dans des lieux insalubres sans eau potable, ni repas chauds et avec quelques couvertures et bâches pour se protéger du froid, du vent et de la pluie. « *Visages tuméfiés, mains ensanglantées, corps meurtris et transis de froid, c'est le quotidien que les exilés de Sangatte ont aujourd'hui à affronter* » écrit un internaute le 9 mars 2003 sur le site Pajol. Plusieurs blockhaus de la seconde guerre mondiale sont utilisés comme abris. « *Dans 9 mètres carrés, quelques couvertures et un peu de foin. Du plafond, l'eau goutte le long d'une stalactite. À l'entrée du bunker, une casserole rouillée. Ici vivent des Kurdes, interdits de séjour dans le centre de Sangatte depuis que leur badge d'accès a expiré* »⁷¹. Face à cette évolution, la police a fait murer une grande partie des

⁶⁸ Dans la préface du livre consacré au camp du Grand Arénas (Deguigné N. et Témime E., 2001, p. 5), Pierre Milza et Émile Témime soulignent : « *Ce n'est parfois que l'affaire de quelques heures ; et, parfois, cette hésitation peut se prolonger des semaines, des mois, des années. Séjours imposés (la "quarantaine", le camp de "regroupement", voire le centre de "rétention"...), qui traduisent toujours une méfiance, et parfois un rejet. Résidences éphémères, chambres d'hôtel où l'on ne fait que passer, dans l'attente, dans l'espérance d'un nouveau départ. Ce sont souvent des lieux de misère, qui se rattachent à l'histoire même de l'immigration et de l'exil, et dont on gommara volontiers le souvenir gênant* ».

⁶⁹ Une dépêche de *La Voix du Nord* du 17 novembre 2002, intitulée « *Pas de répit, ni pour les CRS, ni pour les réfugiés* » précise que la veille, « *vers 11 h 30, une camionnette banalisée est venue "embarquer" trois jeunes hommes qui dormaient derrière la gare, près des entrepôts de la SERNAM* ».

⁷⁰ *La Voix du Nord* du 16 novembre 2002. Par ailleurs le ministre de l'Intérieur souligne en marge des assises des libertés locales de la région Poitou-Charentes au Futuroscope qu'« *il existe dans le Pas-de-Calais toutes les structures humanitaires mises en place par le préfet et par l'État, de façon à ce que personne ne dorme dans la rue* » (Dépêche de l'agence Reuters).

⁷¹ *Libération* du 16 novembre 2002 « *Dans le Sangatte des malchanceux* », Saberan Haydée.

bunkers sur les plages du littoral ou déverser des gravats à l'intérieur des constructions militaires. « *Ce que les entraves à la liberté de circulation des persécutés ne parviennent pas à réussir autant qu'on le voudrait, la misère matérielle l'accomplit* » (Carrère V., 2003). Dans la tourmente de la fermeture, des *réfugiés* dorment sur des pas-de-porte, des appuis de fenêtres des habitations calaisiennes.

Avec le temps et l'opiniâtreté des *réfugiés* à vouloir « rester » à Calais, des espaces de vie sont tolérés temporairement par les autorités. À partir du printemps 2003, dans un entrepôt désaffecté en bordure des voies ferrées qui autrefois conduisaient les trains de marchandises vers le port, des *réfugiés* viennent se reposer ou se mettre à l'abri lors des intempéries. Dans le hangar, des matelas et des couvertures éparses recouvrent partiellement le sol (cf. illustration 14). Dans la cour qui juxtapose le bâtiment, d'autres personnes se sont installées dans des buses entreposées à côté de la grille d'entrée. Un fond de cale de bateau abandonné dans une des rades du port est également utilisé par les *réfugiés* à la fin de l'année 2003. Durant l'été, des abris sommaires réapparaissent dans les bois des Garennes à proximité de la zone industrielle des dunes... etc. Les diverses demandes du collectif calaisien d'ouvrir un lieu d'accueil pour les *réfugiés* en transit à Calais, ne trouvent aucune réponse auprès des services de l'État ou de la municipalité⁷². Seules les dures conditions météorologiques de l'hiver 2004-2005 vont conduire les autorités à accorder au collectif, l'ouverture d'un lieu nocturne pour un temps limité.

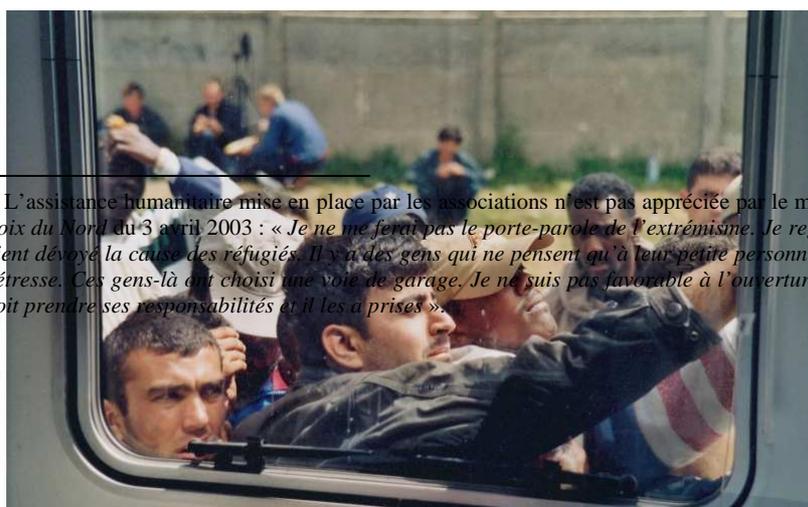
C. Les limites d'une gestion policière de l'immigration

Depuis la fermeture du camp de Sangatte, le collectif calaisien C'SUR poursuit bénévolement l'activité humanitaire auprès des migrants que la Croix Rouge assurait auparavant avec le soutien financier de l'État. Cette assistance humanitaire propose également de temps à autre une distribution de vêtements et un accompagnement juridique à certains étrangers. Des infirmières bénévoles dispensent quelques soins d'urgence. Certains jours, cette aide bénévole repose sur quelques personnes ; alors que le gouvernement a mobilisé des effectifs et des moyens considérables pour dissuader les migrants de rester à Calais et les associations de venir en aide à ces derniers.

La voie ouverte à l'arbitraire administratif

Depuis 2003, des migrants en transit à Calais sont quotidiennement arrêtés et conduits dans les locaux de la PAF de Coquelles. Mais au-delà de ces interpellations qui s'inscrivent dans la routine des

Illustration 14 : Images de bidonville sur le quai de Moselle à Calais



⁷² L'assistance humanitaire mise en place par les associations n'est pas appréciée par le maire communiste de Calais qui dit dans *La Voix du Nord* du 3 avril 2003 : « *Je ne me ferai pas le porte-parole de l'extrémisme. Je regrette que des abrutis, et je pèse mes mots, aient dévoyé la cause des réfugiés. Il y a des gens qui ne pensent qu'à leur petite personne en prétendant défendre des personnes en détresse. Ces gens-là ont choisi une voie de garage. Je ne suis pas favorable à l'ouverture d'un local cautionné par la Ville. L'État* »

Dans les semaines qui ont suivi l'interdiction d'accueillir de nouveaux réfugiés dans le camp de Sangatte, les repas étaient servis sur la place de la mairie.

contrôles migratoires, on assiste à une répétition d'opérations menées régulièrement par les forces de l'ordre qui consistent à arrêter un grand nombre de migrants en une seule fois. Comme l'indique le tableau 13, malgré les arrestations en grand nombre, les effectifs des candidats à l'installation en Angleterre redeviennent semblables à ce qu'ils étaient auparavant. Ces interventions qui découlent des politiques de contrôles des flux migratoires, intensifient par contre la répression policière à l'encontre de ces exilés présents pour un temps à Calais. Lors des contrôles, des *réfugiés* sont souvent molestés par certains policiers ; d'autres sont menottés puis emmenés dans des camions des forces de l'ordre.

Tableau 13 : Exemples d'arrestations d'un grand nombre de migrants dans la ville de Calais (2002 - 2006)

14 novembre 2002 :	Au moment de l'évacuation de l'église St Pierre St Paul, un grand nombre de <i>réfugiés</i> (qui n'étaient pas à l'intérieur de l'église) est également présent autour de l'édifice. Dans la matinée, ils sont expulsés violemment par les forces de l'ordre et embarqués dans des bus, en direction des commissariats.
6 mars 2003 :	Suite à la distribution des repas de midi (250 environ), de nombreux <i>réfugiés</i> sont arrêtés sur la place de Lorraine, alors qu'ils la traversaient pour se rendre aux douches. Cernés par la police, des <i>réfugiés</i> échappent toutefois aux contrôles. Par la suite, plusieurs cars de CRS stationnent devant les douches et l'église Saint-Pierre Saint-Paul où des vêtements sont distribués. Les interpellations se poursuivent bien que le sous-préfet avait assuré les membres du collectif C'SUR qu'aucune intervention n'aurait lieu au moment des repas.
10 mars 2003 :	« Une interpellation massive [qui] fait grand bruit. Les images d'étrangers « s'évadant » d'un fourgon de police ont fait le tour des journaux télévisés, tout comme celles de quelques associatifs mis à terre » (<i>La Voix du Nord</i> du 13 mars 2003).
26 mars 2003 :	Sept véhicules appartenant à la police de Calais et aux compagnies de CRS sont venus arrêter 18 <i>réfugiés</i> sur le quai de la Moselle.
1 ^{er} avril 2003 :	Une centaine de <i>réfugiés</i> est arrêtée dans la soirée.
9 septembre 2003 :	Une soixantaine de migrants soudanais est interpellée dans le hangar d'une entreprise, la Socarenam, près du port de Calais, pour être placés en garde à vue dans les locaux de la PAF de Coquelles.
29 octobre 2003 :	Pour la troisième fois en quelques semaines, les forces de l'ordre évacuent des <i>réfugiés</i> du hangar de la Socarenam à Calais.
16 juin 2004 :	Arrestations dans plusieurs lieux de la ville.
20 juin 2004 :	Arrestations sur le quai Paul Devot où ont lieu les distributions de repas en fin d'après-midi. Embarqués dans un fourgon blanc (destiné à ce type de convoi) et accompagné de deux cars de CRS, les <i>réfugiés</i> sont ensuite conduits vers les locaux de la PAF à Coquelles.
23 juin 2004 :	Arrestations massives autour du hangar de la Socarenam.
15 septembre 2004 :	La police municipale et la police nationale interpellent une cinquantaine de <i>réfugiés</i> dans les bois des Garennes, derrière l'usine Tioxyde. Des employés de la ville vêtus de combinaisons blanches, nettoient ensuite les lieux en détruisant les abris de fortune et en ramassant notamment les affaires personnelles des <i>réfugiés</i> .
2 novembre 2004 :	Une centaine de migrants africains qui ont entamé une grève de la faim, occupent le parvis de l'église St Pierre St Paul depuis le 29 octobre. À 6 heures, ils sont délogés par plusieurs compagnies de CRS, et emmenés dans les locaux de la Police Aux Frontières.
25 mai 2005 :	Une compagnie de CRS déloge les <i>réfugiés</i> qui sont abrités sous le hangar de la Socarenam. Selon le directeur de la PAF du Pas-de-Calais, « la situation dans ce hangar préoccupait [les autorités administratives] en raison de la présence massive de migrants et la société propriétaire ne pouvait plus en avoir l'usage. L'état des lieux était tel que nous avons décidé d'intervenir ».
3 janvier 2006 :	Interpellation de 108 migrants en situation irrégulière

Sources : Communiqués de la préfecture du Pas-de-Calais, *La Voix du Nord*, *Nord Littoral*, carnet de terrain, <http://pajol.eu.org/>, <http://lille.indymedia.org/> ; cette liste n'est pas exhaustive.

Depuis la fin de l'année 2002, l'État a également recours à d'autres stratégies afin que les exilés n'arrivent pas ou ne restent pas dans la région de Calais. Des contrôles policiers sont disposés en De nombreux témoignages et articles de presses soulignent la distance qui existe entre les discours bienveillants des autorités administratives vis-à-vis des *réfugiés* et la violence de certains policiers au moment des arrestations. « Depuis la fermeture de Sangatte, les violences policières — contrôles systématiques et

répétés des réfugiés repérés, coups et autres brutalités, mesures d'éloignement arbitraires — se sont généralisées dans le Calais et sur tous les axes y menant. Cependant, malgré ces intimidations permanentes, les réfugiés continuent d'arriver et survivent sur Calais en attendant de trouver le camion, le passage qui leur permettra de gagner l'Angleterre »⁷³.

En amont du Calais, à la gare du Nord à Paris, dans les gares lilloises ou à la gare de Dunkerque, les forces de l'ordre empêchent ainsi des étrangers munis de tickets de transport et qui ne font l'objet d'aucune mesure d'éloignement, de monter dans des trains à destination de Lille, Calais ou autres villes voisines. « Ces gares constitueraient-elles des enclaves soustraites à la légalité républicaine et faisant l'objet de pouvoirs de police d'exception », s'interroge la présidente du GISTI dans une lettre du 20 novembre 2002 adressée au ministre de l'Intérieur. Les 200 ou 300 exilés présents près de la gare du Nord et dormant chaque soir dans le square Alban Satragne, sont l'un des épilogues de la fermeture du camp de Sangatte (Carrère V., 2003). Des moyens matériels importants sont parfois employés pour rechercher les *réfugiés* qui tentent de se soustraire aux opérations décrites dans le tableau ci-dessus. Lors de certaines arrestations, des hélicoptères ont été utilisés par les forces de l'ordre. Durant les nuits des mois de novembre et décembre 2002, sur les routes menant au camp de Sangatte, des véhicules policiers munis de projecteurs balayant la campagne environnante, circulaient afin de surveiller celles et ceux qui continuaient à se diriger vers le centre de la Croix Rouge. Au cours de cette même période, la forte pression des forces de l'ordre présentes à Calais, a conduit à des mesures d'éloignement arbitraires. Des *réfugiés* après avoir été interpellés, ont ainsi été déposés par la police dans la campagne environnante, à 30 voire 40 kilomètres de Calais. Des habitants de la région de Calais confirment les témoignages des exilés⁷⁴. Dans la lettre adressée au ministère de l'Intérieur, la présidente du GISTI note que :

« Une telle mesure d'éloignement physique d'un étranger d'un point du territoire français vers un autre — comme si les alentours du centre de Sangatte constituaient une enclave soustraite à la légalité républicaine — ne trouve aucun fondement légal et est proprement scandaleuse.

En effet, hormis dans le cadre de l'exécution de mesures d'éloignement, qui autorisent à les priver de leur liberté « pendant le temps strictement nécessaire à leur départ » (article 35 bis de l'ordonnance de 1945), les étrangers, à l'instar des autres citoyens, jouissent d'une liberté constitutionnellement reconnue, celle de circuler librement à l'intérieur du territoire français ».

Depuis quatre ans, malgré les diverses formes de répression policière, il y a toujours des exilés présents à Calais.

La criminalisation de l'aide aux migrants dans la région de Calais

À la fin de l'hiver 2003, le collectif mène diverses actions afin de manifester son mécontentement vis-à-vis des pratiques policières et des mesures administratives qui sont prises à l'encontre des *réfugiés*. Des membres du collectif C'SUR aident des *réfugiés* à trouver des abris éphémères où ces derniers pourront

⁷³ Lettre du 17 avril 2003 de la députée européenne Hélène Flautre au ministre de l'Intérieur Nicolas Sarkozy.

⁷⁴ À l'automne 2000, des pratiques sémitaires avaient été remarquées par des habitants belges. *Le Monde*, dans son édition du 22 septembre 2000, écrit que « la police française est accusée de trafic d'immigrés à la frontière belge. Le ministère belge de l'intérieur a demandé des explications à Daniel Vaillant après la découverte de 45 demandeurs d'asile kosovars et kurdes, lâchés en pleine campagne belge, le 21 septembre, par une camionnette de la police aux frontières (PAF). Cette dernière dément ».

dormir ; d'autres personnes hébergent des étrangers chez eux. Lors de certaines arrestations, des militants se couchent sur la voie publique devant les cars de la police pour que les *réfugiés* ne soient pas conduits dans le centre de rétention administrative de Coquelles. Les relations entre le collectif et la préfecture deviennent donc plus difficiles ; le représentant de l'État attire d'ailleurs l'attention des bénévoles lors d'une réunion à la sous-préfecture et déclare devant la presse :

« Il n'est pas concevable que le collectif décide du droit de contrôle, même s'il est vrai qu'il y avait des arrangements pour les interpellations⁷⁵. Nous soutenons leur travail, et la police ne gênera pas les interventions humanitaires. On est au même point qu'avant Sangatte : un Algeco, puis les entrepôts... Il n'y aura cette fois plus de point de fixation. [...] Il ne faut pas oublier qu'il ne s'agit pas de réfugiés mais d'étrangers en situation irrégulière. C'est complètement incohérent d'empêcher le départ d'un bus qui va emmener ces gens au chaud. [...] [Nous effectuons] des interpellations humanitaires, pour extirper les étrangers des rues de Calais et des passeurs » (La Voix du Nord du 13 mars 2003).

Dans ces circonstances, l'État qui cherche absolument à faire diminuer le nombre de migrants en transit dans le Calais, ne manque pas de faire pression sur certains bénévoles. Une lettre du 8 avril 2003 de la préfecture du Pas-de-Calais dont quelques extraits sont retranscrits ci-dessous, met en garde la présidente de l'association La Belle Étoile.

« Je suis amené à constater, depuis le début de l'année 2003, une recrudescence du nombre de demandeurs d'asile séjournant irrégulièrement dans le Calais, en particulier de nationalité afghane ou le prétendant, dont 89 sur 122 à ce jour se sont présentés ou semblent recommandés par votre association. Or à ma connaissance, aucun d'entre eux n'a encore obtenu de l'Office Français de Protection des Réfugiés et Apatrides (OFPRA) le certificat de dépôt de sa demande, seul document permettant d'obtenir de mes services la délivrance des récépissés constatant le dépôt d'une demande de statut de réfugié. [...] Dans ces conditions, je crois nécessaire d'appeler votre attention sur les responsabilités inhérentes à la prise en charge que vous avez tenue à assumer. Il vous appartient notamment à ce titre : [...] - de rappeler [aux intéressés] que pendant cette période ils sont d'ores et déjà considérés comme ayant demandé la protection de la France, et qu'il ne saurait donc être admis dans ces conditions qu'ils se trouvent verbalisés en situation de tentative de quitter ce pays par des voies irrégulières. Or je viens d'apprendre qu'un ressortissant afghan domicilié dans vos locaux et titulaire d'une autorisation provisoire de séjour que mes services lui ont délivrée le 3 avril dernier afin de lui permettre d'engager les démarches auprès de l'OFPRA a été interpellé dissimulé dans un camion sur le port de Calais, en partance pour le Royaume-Uni.

Je tiens donc solennellement à vous mettre en garde sur le fait que dès lors notamment, que de telles situations seraient constatées, des poursuites pourraient être engagées sur le fondement de l'aide directe ou indirecte à l'entrée, la circulation ou le séjour irrégulier d'un étranger en France, en application de l'article 21 de l'Ordonnance n°45-2658 du 2 novembre 1945 modifié, infractions que je rappelle, sont passibles d'un emprisonnement de cinq ans et d'une amende de 30 000 euros. Bien entendu, il vous appartient d'informer des dispositions de la présente les différentes personnes qui procèdent à l'hébergement des personnes ainsi prises en charge à votre initiative, lettre dont j'adresse copie, à toutes fins utiles, à Monsieur le Procureur de la République.

Cette répression étatique vis-à-vis de l'aide associative apportée à des étrangers vivant dans les rues de Calais, va atteindre son paroxysme lorsque deux militants du collectif C'SUR vont être respectivement accusés en avril et mai 2003, d'aide au séjour irrégulier d'un étranger en France au titre de l'article 21 de l'ordonnance du 2 novembre 1945 (article L.622 du CESEDA). Les deux militants sont poursuivis respectivement pour avoir servi d'intermédiaire financier auprès de certains étrangers et hébergé des étrangers dont le séjour est considéré comme irrégulier par l'administration. L'objet des poursuites judiciaires s'appuie également sur le fait qu'ils auraient collaboré avec des passeurs. Ce dernier chef

⁷⁵ Un accord tacite entre la sous-préfecture et le collectif prévoyait que les forces de l'ordre n'interviennent pas durant les heures de distribution des repas et lors des transferts vers les douches.

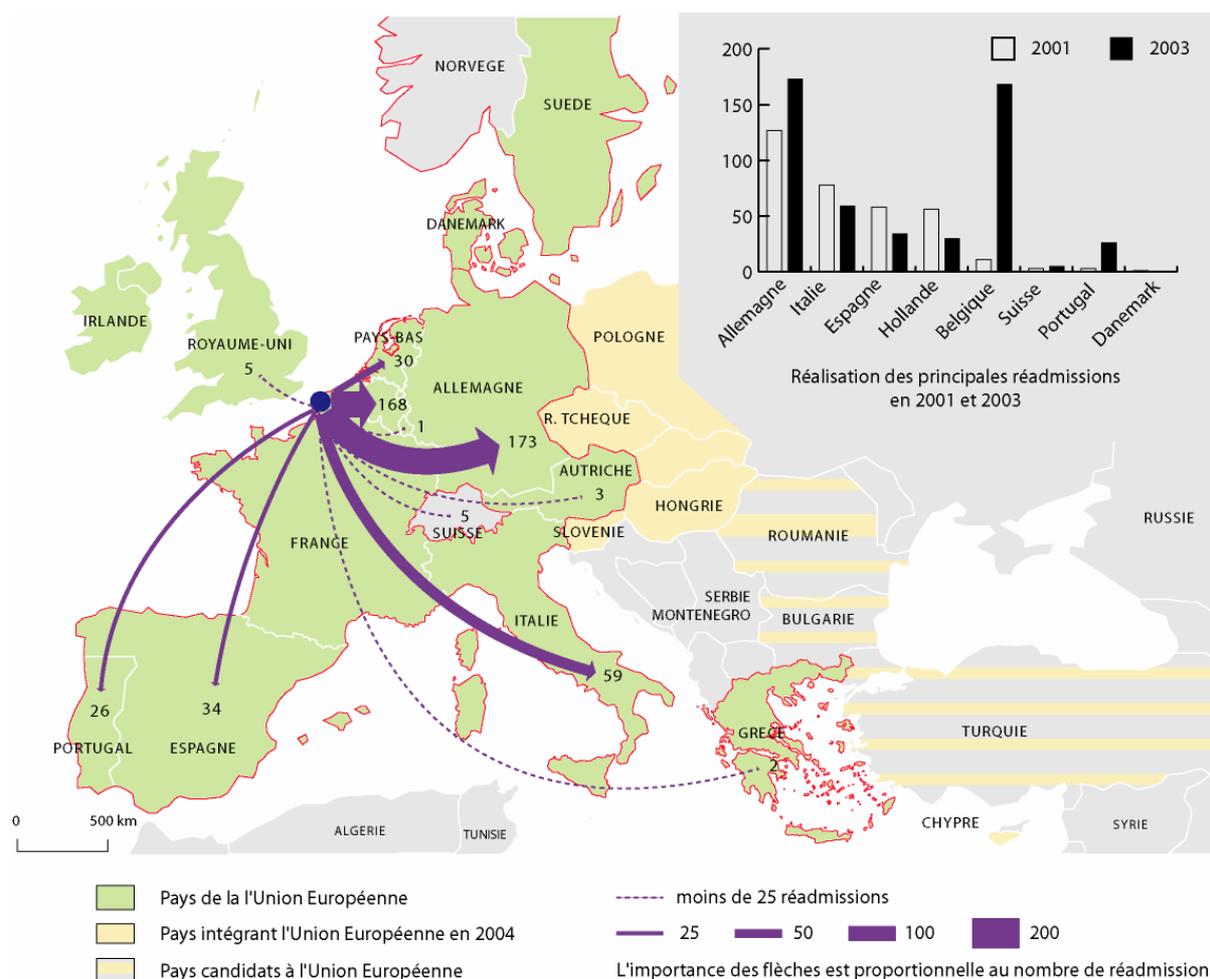
d'inculpation sera retiré par la suite ; toutefois le fait que les deux militants comparaissent le 19 août 2004 auprès de sept prévenus irakiens soupçonnés d'organiser des passages clandestins entre la France et l'Angleterre, est symptomatique de la façon dont la justice (l'État) perçoit l'assistance humanitaire menée par le collectif C'SUR. « *Pourquoi ce que l'État et la police ont publiquement toléré pendant des années est-il devenu, après la fermeture du centre de Sangatte, tout à coup intolérable ? C'est bien l'État lui-même, sur fonds publics, qui, pendant trois ans, y a nourri et abrité des réfugiés et des « passeurs ». L'État poursuit deux citoyens qui n'ont rien fait d'autre que de poursuivre l'activité étatique d'hier* »⁷⁶. Les deux accusés ont en effet affirmé à plusieurs reprises, avoir agi pour aider des étrangers qui vivaient dans des conditions inhumaines. Les deux militants vont être reconnus coupables mais dispensés de peine. Implicitement, ces deux condamnations rappellent aux personnes qui continuent à porter une assistance auprès d'étrangers en situation irrégulière, qu'elles peuvent être condamnées à une amende et une peine d'emprisonnement comme le prévoit la loi. Et la distinction entre non-assistance à personne en danger et délit d'aide directe ou indirecte au séjour irrégulier d'un étranger en France, peut s'estomper d'autant plus facilement lorsque l'assistance s'oppose à l'action du gouvernement. À travers ce procès, comme le souligne l'abbé Jean-Pierre Boutoille, « *c'est l'action du collectif qui est visé pour cacher le silence et l'indifférence des hommes politiques et l'échec de l'après-Sangatte. Ceux qui devraient passer en justice sont ceux qui ne portent pas secours à des hommes en danger* » (*La Voix du Nord* du 26 avril 2003).

Depuis la fin du procès, les arrestations se poursuivent et les associations continuent la distribution des repas dans les rues de Calais bien que la police ait signifié oralement à plusieurs reprises à des bénévoles que désormais les distributions de nourriture seraient interdites. Or si l'importante répression policière et judiciaire du printemps 2003 semble avoir fait diminuer le flux de *réfugiés* sur Calais durant quelques mois (cf. figure 13), elle n'a pas fait disparaître les exilés qui continuent d'arriver à Calais. Dans ce contexte, l'administration tente de dissuader les étrangers de rester à Calais en faisant souvent abstraction de la législation des étrangers en France (cf. chap. 8-II-A) et en construisant un nouveau centre de rétention administrative à Coquelle.

D. L'action humanitaire fait place à la rétention administrative : l'émergence d'un nouveau type de camp

Carte 39 : Les réadmissions des exilés de Calais dans les pays européens

⁷⁶ *Le Monde* du 26 juin 2004 « L'hospitalité contre le droit ? », Laacher Smaïn et Mokrani Laurette.



Le nouveau centre de rétention administrative d'une superficie de 300 m² environ, a été mis en place le 2 janvier 2003. Initialement prévue pour accueillir 60 personnes, la capacité officielle d'accueil est passée à 79 places en février 2003⁷⁷. Le centre de Coquelle est devenu l'un des plus importants lieux de rétention de l'hexagone ; c'est le quatrième centre de rétention administrative en terme de capacité d'accueil (cf. carte 24) et le nombre total de retenus en 2003 (3 044) vient derrière Paris-Vincennes (3 858) et Le Mesnil-Amelot (4 430). Il a la particularité de recevoir des étrangers qui sont de passage dans la région. À la différence des autres centres de rétention administrative, la plupart des étrangers qui y sont maintenus, n'a pas de lieu fixe en France, ni de document de voyage. En conséquence, avec le contexte migratoire que nous connaissons depuis la fin de l'année 2002, des étrangers sont placés dans le centre de rétention administrative de Coquelle pour une courte période (allant de quelques heures à plusieurs jours). Puis ils sont acheminés par la Police Aux Frontières vers d'autres centres de rétention administrative, situés généralement dans la région parisienne⁷⁸. Jusqu'en 2004, ceux qui n'étaient pas expulsés depuis le second

⁷⁷ Lors d'une visite des nouveaux bâtiments qui étaient encore en construction, des conseillers du ministère de l'Intérieur « avaient fait remarquer que l'utilisation de lits superposés dans le nouveau centre pourrait permettre à celui d'accueillir 120 personnes au lieu de 60 prévues » (CIMADE, 2003, p. 50).

⁷⁸ « Durant le mois de décembre 2002, 74 Iraquiens et 7 Afghans (81 personnes) ont eu droit à ce traitement. En janvier 2003, 86 Iraquiens et 21 Afghans (107 personnes) ont été concernées et en février 2003, 52 Iraquiens et 19 Afghans (71 personnes) » (CIMADE, 2003, p. 51).

centre de rétention, étaient ensuite libérés au bout de 12 jours et assignés à résidence dans le département ; un autre moyen d'éloigner les étrangers du Pas-de-Calais. Par ailleurs très peu d'étrangers maintenus en rétention administrative, sont assignés à résidence dans le Pas-de-Calais (32 en 2003 sur les 1 403 personnes qui sont sorties libre du centre). Une partie de ceux qui ont été réadmis dans d'autres pays européens, est revenue à Calais (cf. carte 39). « *Il faut noter que la majorité de demandes de réadmission, dès qu'elles sont rejetées, est requalifiée en APRF (Arrêté Préfectoral de Reconduite à la Frontière) vers le pays d'origine* » (Cimade, 2004, p. 36). Avec les mises en place du nouveau centre de rétention administrative (à l'échelle calaisienne) et du nouveau règlement de la convention de Dublin (cf. chap. 7-I-A) en février 2003 (à l'échelle européenne), les demandeurs d'asile sont davantage contraints dans leur choix du pays d'accueil. Depuis les rencontres entre les ministres de l'Intérieur français et belge en 2002 et 2003, les réadmissions vers la Belgique sont beaucoup plus nombreuses : 208 en 2004 et 169 en 2003 contre 10 en 2001. Mais beaucoup de personnes arrêtées et remises aux autorités belges, « *reviennent [ensuite] tenter leur chance pour passer en Angleterre* » (Cimade, 2005, p. 34).

Comme dans beaucoup de centres de rétention administrative, on assiste à d'importantes difficultés au niveau des conditions matérielles. Elles sont liées d'une part à l'augmentation de la durée de détention qui est passée de 12 à 32 jours en 2004, et d'autre part à l'accueil de population qui ne devraient pas faire l'objet de ce type de traitement juridique (des familles avec des enfants, des mineurs isolés, des personnes psychologiquement fragiles).

Enfin depuis le 13 juin 2005, le traitement juridique des étrangers maintenus en rétention administrative à Coquelle, se situe une fois de plus en marge de la loi. Une salle de sport initialement prévue pour les policiers et attenante au centre de rétention administrative (CRA) de Coquelle, a été aménagée en salle d'audience. Elle est devenue une annexe du tribunal de grande instance de Boulogne-sur-Mer où le juge des libertés et de la détention, statue publiquement sur les demandes de l'administration, à savoir la prolongation en rétention administrative des étrangers. Les arguments en faveur ou à l'encontre de cette nouvelle salle d'audience sont similaires à ceux du projet de Roissy (cf. chap. 4-I-C). Toutefois l'opposition à ce type de projet ne semble pas aussi virulente à Calais que dans la région parisienne, et le gouvernement souhaite afficher sa volonté de débarrasser à tout prix de la situation migratoire calaisienne, deux aspects qui ont sûrement favorisé la rapidité de la mise en place de ce type d'audience. Or quatre mois après la première audience à côté du CRA de Coquelle, le barreau de Boulogne-sur-Mer rappelle que les autorités policières n'ont pas à interférer dans l'exercice des droits de la défense. « *À plusieurs reprises, l'Avocat présent a constaté avec regret que les autorités policières et judiciaires dissuadent certains étrangers de se faire assister d'un Conseil* »⁷⁹.

⁷⁹ Compte rendu de l'assemblée générale extraordinaire de l'Ordre des avocats au Barreau de Boulogne-sur-Mer tenue le 11 octobre 2005.

E. Une pression migratoire toujours présente dans la région de Calais

Contrairement aux souhaits du gouvernement, la fermeture définitive du camp de Sangatte est loin d'avoir réglé le problème⁸⁰. La ville de Calais reste confrontée à l'arrivée d'exilés cherchant à gagner l'Angleterre, de façon clandestine. La pression migratoire est également importante dans le Calaisis ; au troisième trimestre 2004, le nombre d'arrestations effectuées dans l'arrière-pays (sur les aires d'autoroutes, dans les gares ferroviaires... etc.) vient en seconde position derrière le port de Calais (cf. tableau 14). En comparant le nombre d'arrestations effectuées au cours des 9 premiers mois de l'année 2003 à celui pour la même période en 2004, on note une hausse de 10 % dans la région. La Police Aux Frontières a arrêté 14 629 étrangers en situation irrégulière en 2004 contre 13 294 en 2003. Selon la Police Aux Frontières, le nombre d'interpellations pour l'année 2005 s'élève à plus de 22 000 personnes⁸¹. En calculant le nombre moyen d'arrestations mensuelles à partir des trois périodes⁸², nous constatons une augmentation du nombre d'arrestation : 1 477 interpellations par mois en 2003, 1 625 en 2004 et 1 833 en 2005. Cette augmentation du nombre d'arrestations qui atteste de la tension migratoire dans le Calaisis, peut être le résultat conjugué d'une activité plus importante des agents de contrôles aux frontières et/ou d'une hausse du nombre d'exilés arrivant à Calais.

Les 15 nationalités les plus représentées lors des interpellations et indiquées dans le tableau 14, correspondent à près de 87 % des arrestations pour les 9 premiers mois de l'année 2004. Cette immigration de passage continue de se caractériser par un grand nombre d'Irakiens et une grande diversité sur le plan des nationalités (114 au total pour les 9 premiers mois de l'année 2004). L'effectif des Irakiens qui représente 32 % des interpellés, a diminué au début de l'année 2004 ; la Police Aux Frontières indique toutefois dans un rapport⁸³ que leur nombre est à nouveau en hausse au 3^{ème} trimestre 2004 (1 985 Irakiens interceptés par la Police Aux Frontières du Pas-de-Calais, soit 34,7 % des étrangers arrêtés). Selon le rapport de la Police Aux Frontières, « ils sont suivis, comme au trimestre précédent, par les Somaliens : avec 809 interpellations, ceux-ci apparaissent dans 14,2 % des procédures. Viennent ensuite les Iraniens (624), les Afghans (574), les Indiens (511) et les Palestiniens (116) »⁸⁴. Les perspectives pour l'année 2003 (et les années suivantes) exprimées par la Police Aux Frontières du Pas-de-Calais ne semblent pas avoir été entendues (ou ont été volontairement ignorées) par les dirigeants politiques. Dans les dernières pages du rapport de l'année 2002, l'administration départementale notait que « la pression migratoire dans le Calaisis persiste sur le double plan de l'immigration clandestine à l'aide de faux documents, ainsi que la dissimulation dans les camions dont on sait qu'ils sont difficiles à contrôler. Il est à présent clair que ce phénomène est définitivement structurel et non plus conjoncturel » (DDPAF, 2003, p. 39). En effet depuis la fermeture du camp de Sangatte, la détresse et les difficultés vécues par les exilés sont des aspects importants de la situation migratoire à Calais. Ils rappellent parfois les conditions de vie des migrants subsahariens situées autour des présides espagnols de Ceuta et Melilla.

⁸⁰ En novembre 2002, le ministère de l'Intérieur avait annoncé que « le problème est réglé ».

⁸¹ *La Voix du Nord* du 5 janvier 2006.

⁸² C'est-à-dire les 9 premiers mois des années 2003 et 2004, et l'année 2005.

⁸³ Police Aux Frontières (2004) *Analyse de la pression migratoire nationale au 3^{ème} trimestre 2004*, p. 12 (non publié).

⁸⁴ *Ibid.*, p. 9.

Tableau 14 : Les 15 principales nationalités interpellées à Calais (janvier - septembre 2004)

Nationalité	Autres lieux	Boulogne	Port de Calais	Calaisis	Coquelles	Fréthun	Total	%
Irakienne	142	2	2 033	1 722	767	16	4 682	32
Somalienne	55	1	551	973	280	10	1 870	12,8
Iranienne	62	0	629	739	181	1	1 612	11
Afghane	34	0	545	420	218	7	1 224	8,4
Indienne	20	0	648	72	316	1	1 057	7,2
Palestinienne	11	0	183	257	107	5	563	3,8
Chinoise	14	0	157	16	111	3	301	2,1
Vietnamienne	11	0	163	7	54	0	235	1,6
Turque	19	0	128	17	58	1	223	1,5
Soudanaise	13	0	74	71	46	2	206	1,4
Albanaise	4	2	34	12	51	0	203	1,4
Sri Lankaise	13	0	76	5	39	0	133	0,9
Nigériane	3	1	83	0	38	0	126	0,9
Roumaine	12	0	68	8	23	9	120	0,8
Algérienne	20	2	49	2	39	0	112	0,8
Total	433	8	5 421	4 321	2 328	55	12 667	86,6

Source : Police Aux Frontières

Tableau 15 : Nombre d'étrangers interpellés par la PAF dans le Pas-de-Calais en 2003 et 2004

Nationalité	2003 (9 premiers mois)	2004 (9 premiers mois)	Variation entre 2003 et 2004 (en %)
Irakienne	5 146	4 682	- 9
Autres nationalités	8 148	9 947	22,1
Total	13 294	14 629	10
Somalienne	216	1 870	765,5
Palestinienne	110	563	411,8
Nigérienne	2	10	400
Iranienne	461	1 612	249,7
Syrienne	4	13	225
Népalaise	5	14	180
Géorgienne	6	19	166,7
Ougandaise	3	8	166,7
Éthiopienne	11	28	154,5
Mauritanienne	3	7	133,3
Mongole	6	13	116,7
Égyptienne	16	31	93,8
Brésilienne	47	84	78,7
Jamaïcaine	7	12	71,4
Érythréenne	26	42	61,5
Tchadienne	9	14	55,6
Pakistanaise	49	76	55,1
Guinéenne	23	31	34,8
Colombienne	7	9	28,6
Ghanéenne	72	90	25
Nigériane	102	126	23,5
Libérienne	80	97	21,3
Rwandaise	16	19	18,8
Bangladaise	38	44	15,8
Total	1319	4 832	

Source : Police Aux Frontières

Un « nouveau » dispositif baptisé *Ulysse 3*

En mai 2006, un dispositif d'hébergement d'urgence est mis en place par le Comité interministériel de contrôle de l'immigration (CICI) afin de limiter le nombre d'étrangers en situation irrégulière à Calais. Sous l'impulsion du ministère de l'Intérieur, la direction de la population et des migrations (DPM)⁸⁵ libère 155 places dans différents foyers situés dans d'autres départements (cf. Carte) afin d'héberger des exilés du Calaisis. L'objectif est de proposer aux étrangers que la DPM ne considère pas comme des demandeurs d'asile⁸⁶, l'aide au retour⁸⁷ ou un arrêté préfectoral de reconduite à la frontière. Mais la situation migratoire demeure inchangée ; car la plupart des migrants refusent l'aide au retour et tentent de regagner Calais après en avoir été éloignés. En conséquence le Garde des Sceaux adresse le 31 janvier 2007, une note d'information aux procureurs des Cours d'Appel d'Orléans, Rouen, Amiens, Metz, Reims et Dijon. Dans la lettre, il est écrit :

« (...) La mise en œuvre de ce dispositif est de nature à impliquer les parquets et les juges des libertés et de la détention dans le ressort desquels se trouvent des foyers d'accueil (...). À ce titre, je vous serai gré de bien

⁸⁵ Sous la tutelle du ministère de l'Emploi, de la Cohésion Sociale et du Logement.

⁸⁶ Lettre de définition de la DPM du 24 mai 2006.

⁸⁷ Cette aide est étudiée et mise en place par l'ANAEM qui est un organisme d'État depuis le 18 janvier 2005, suite à la fusion de l'Office des migrations internationales (OMI) et du Service Social d'Aide aux Emigrants (SSAE).

vouloir donner des instructions de fermeté aux procureurs de la République de votre ressort concernés tant dans l'exercice des poursuites que dans celui des voies de recours. (...) La voie de la comparution immédiate assortie de réquisitions d'emprisonnement ferme ou de placement en détention provisoire doit être privilégiée ».

Ce dispositif vise donc dans un premier temps à éloigner les migrants du Calais, puis à les expulser du territoire français en faisant appel à la juridiction pénale. Cette procédure est facilitée par le choix géographique des centres car ces derniers sont situés là où il n'existe pas de centres de rétention administrative (CRA) à l'exception de Rouen ; en conséquence, les procédures s'opèrent à l'abri des regards de la Cimade, seule association dont la présence dans les centres de rétention administrative est autorisée par les autorités⁸⁸.

Conclusion

La situation migratoire de la région de Calais n'est pas vue comme un problème européen ; elle est souvent perçue comme un problème franco-britannique auquel les autorités belges et hollandaises sont parfois associées comme lors de la période qui a suivi la fermeture du camp de Sangatte. Or de par sa situation géographique (situé « entre » l'Angleterre et l'espace Schengen) et tant qu'il n'existera pas une libre circulation des personnes entre la Grande Bretagne et les autres pays de l'Union européenne (c'est-à-dire que la Grande Bretagne intègre les acquis de Schengen), l'espace frontalier de Calais s'apparentera toujours à un *goulet* (porte étroite) par où des étrangers tenteront de passer clandestinement vers l'Angleterre. Depuis le milieu des années 90, le renforcement des contrôles migratoires n'a pas entaché la détermination de ces femmes et ces hommes exilés qui veulent franchir cette frontière. Durant leur transit dans la région, ces personnes vivent dans des camps informels ou sont parfois accueillies dans des structures mises en place par les autorités (comme le camp de Sangatte). Ces diverses configurations de mise à l'écart d'étrangers, se caractérisent par des conditions de vie précaires, une gestion collective des migrants en transit, un cadre juridique flou et une inquiétude permanente pour les exilés (arrestations, difficultés du passage...). En raison de la conjoncture migratoire qui existe depuis la fin des années 80 sur cette frontière maritime, les différents accords bilatéraux entre la Grande Bretagne et les États de l'espace Schengen (France, Belgique, Pays-Bas) ont renforcé la position des polices britanniques dans l'espace Schengen. La Grande Bretagne tire ainsi profit de l'organisation des contrôles migratoires sur sa frontière avec l'espace Schengen. Dans une perspective de développement aux frontières extérieures de l'Union (notamment en mer Méditerranée), ces espaces frontaliers situés sur le littoral de la Manche de l'espace Schengen, peuvent être vus comme des zones de coopération intéressantes. L'aménagement de cette frontière européenne est probablement le dispositif le plus accompli dans le domaine de la politique d'externalisation des contrôles migratoires, mis en place par des États européens.

⁸⁸ Note d'information établie par Gérard Sadik (2007) *Ulysse 3 : une nasse pour les migrerrants*, 2 p.