

## CALAIS ... A QUAND LE BOUT DU TUNNEL ?

Depuis plusieurs mois, la force du désespoir mais aussi de l'espoir (certainement de trouver des jours meilleurs) pousse des milliers de migrants à rejoindre Calais qui tentent, par tous les moyens, de monter à bord d'un camion ou d'un train pour passer en Grande-Bretagne. Calais, petite ville tranquille de province, qui connaissait déjà des difficultés économiques, se trouve au milieu d'un tourbillon aux allures de drame social....

Aussi, le 5 août une délégation du SCSi s'est rendue à Calais à la rencontre des collègues qui exercent leurs missions avec un professionnalisme et une abnégation exemplaires en dépit d'un contexte structurel, conjoncturel, extrêmement complexe et des conditions de travail déplorables.

Les quelques lignes suivantes, dressent un constat qui se veut le plus objectif possible mais tentent également d'apporter des pistes permettant de sortir de l'impasse inextricable dans laquelle policiers, Calaisiens et migrants sont plongés.

### I) LA TOPOGRAPHIE

Point d'entrée continental le plus important vers la Grande Bretagne, Calais concentre, en raison du trafic, toutes les tentatives de passages. Les migrants regroupés dans un camp ou en centre ville cherchent à gagner les côtes anglaises soit par le port, soit par Eurotunnel.

#### **LE PORT**

Situé à 38 kilomètres de l'Angleterre, il est le premier port roulier sur le continent et traite 1/3 du fret roulant entre l'Europe continentale et le Royaume-Uni.

Deux compagnies maritimes se partagent le trafic annuel de 1.6 million de poids lourds (3800 par jour en période de pointe) transportant 41 millions de tonnes de marchandises et près de 2 millions de véhicules de tourisme drainant 11 millions de voyageurs.

En comparaison, Dunkerque n'assure que 30% du trafic poids lourd car situé à 50 kilomètres des côtes Anglaises. Les rotations étant moins nombreuses, les contrôles sont dès lors plus fouillés.

#### Les effectifs en présence :

Du côté police un total, en effectif théorique, de 70 Français de la PAF contre 400 anglais ...qui se répartissent comme suit :

- 33 effectifs fonctionnent en régime cyclique (soit 5 titulaires + 2 ADS présents)
- Une brigade de sûreté de 10 (soit 6 présents) ;
- Une brigade de compétence de police générale de 20 ;
- Une brigade d'appui entre le port et le tunnel ;
- 40 policiers français travaillant en Angleterre, à Cheriton ;

- Des réservistes (depuis les attentats de janvier mais ces derniers ne souhaitent pas travailler les week-ends) soit au port 13 présents minimum le jour et 8 la nuit.

La douane met à disposition 75 agents car ces derniers exigent d'être 12 par contrôle de camion, les primes n'y sont peut être pas étrangères.

Enfin, 150 opérateurs de la chambre de commerce, comptant principalement des emplois saisonniers l'été, viennent compléter le dispositif.

### *Le poste de police français du port est en ruine*

L'algéco, monté en 2003, ayant donc une vocation temporaire, abrite toujours à ce jour treize fonctionnaires, et se trouve dans un état de vétusté avancée à la limite de l'insalubrité. Une plaque de fer bouche même un trou dans le plancher, le coin repas ressemble à tout sauf à un endroit où l'hygiène doit prévaloir, les vestiaires sont inexistantes.

A l'heure où l'on nous parle de la nécessité impérieuse de bonnes conditions de travail, cet endroit est l'exemple flagrant du mépris de notre administration...

Quant aux locaux de contrôles des bus de touristes, après avoir visité ceux de la police Française non chauffés et insalubres, il nous a été donné de voir ceux de la police anglaise ...une 2 CV à côté d'une Roll Royce ...

## **L'EUROTUNNEL**

La première mise en circulation du tunnel s'est effectuée en mai 1994. Chaque année l'eurotunnel, leader mondial du ferroutage, assure le transport de près de 14 millions de tonnes de marchandises, 20 millions de personnes, 1.5 million de camions et 2.5 millions de véhicules de tourisme.

### *Les effectifs : une disproportion criante :*

- 51 policiers français et 400 anglais ;
- 300 douaniers français pour les contrôles de sûreté ;
- 250 opérateurs pour Eurotunnel
- 54 à Douvres pour contrôler le flux vers la France mais avec des consignes de rapidité afin de ne pas ralentir les rotations...

### *Une organisation surprenante !*

Les policiers français exerçant à Douvres doivent faire la navette chaque jour, soit un trajet quotidien d'une heure trente pour aller de Coquelles à Cheriton puis ensuite jusqu'à Douvres. Pour une vacation de 11 heures, 3 heures au minimum sont consacrées au transport, sans parler des dépassements horaires, le véhicule ne bénéficiant pas toujours une place libre dans la navette de l'eurotunnel ! D'autre part, il convient de préciser que la gratuité de la traversée en bateau a été supprimée.

L'ensemble des effectifs est renforcé par le commissariat de Calais, des escadrons de gendarmerie et de CRS pour une mission d'une durée de 3 semaines avec 2 GO basés au commissariat de Calais.

## **LE CAMP "JULES FERRY"**

A proximité d'un centre aéré, transformé depuis en centre d'hébergement, un camp sauvage s'est élevé à 9 kms environ du port et du tunnel sur une superficie avoisinant les 20 hectares. Fait de bric et de broc, il s'étend dans une sorte de non man's land toutefois structuré comme une micro société ; il possède sa boutique, son église, sa mosquée (déjà brûlées et reconstruites) et même une école. Quelques sanitaires ont été installés en bord de route, mais le seul point d'eau est situé sur le mur d'enceinte du centre d'hébergement.

La population, estimée à environ 2800 âmes, est jeune (une vingtaine d'années) composée essentiellement d'hommes ressortissants en majorité d'Érythrée, du Soudan et de Syrie mais également d'Afghanistan, du Pakistan, d'Iran, d'Irak, du Nigeria, de Somalie et d'autres pays.

L'organisation est clanique et l'activité est intense : certains font de la musique, d'autres jouent au football, discutent, font du vélo ou portent des bouteilles d'eau.

Puis, soudain, certains se regroupent au bord de l'autoroute dès qu'un ralentissement se fait ....et se jangent aux forces de l'ordre souvent encouragés par des journalistes à la recherche de l'image choc, parfois au péril de leur vie.

Il est à noter également la présence, dans le centre ville, de migrants d'origine Syrienne qui occupent illégalement l'espace public ou des squats.

## **II) LES CHIFFRES DE LA DÉLINQUANCE**

Au mois de juillet, ce n'est pas moins de 5 548 tentatives et 13 820 intrus qui ont été recensés. La moyenne annuelle pour 2015 est de 2 639 intrus contre 130 en 2014 et 973 tentatives contre 161 en 2014 (soit une augmentation respective d'une année sur l'autre de 1937% et 506%).

Quant à la "petite délinquance" elle a augmenté considérablement lors de l'afflux massif des migrants. Celle-ci se matérialise notamment par des vols de téléphones portables, outils nécessaires de communication pour indiquer les lieux et les stratégies les plus appropriés pour le passage outre manche. Aujourd'hui, les chiffres sont en diminution sachant que de nombreux habitants ne déposent plus plainte.

S'il en était besoin ces chiffres illustrent parfaitement les difficultés auxquelles sont confrontées chaque jour nos collègues, tous services confondus.

### **III) DES DISPOSITIONS ET DISPOSITIFS EN VIGUEUR PARFOIS DISCUTABLES**

#### **DES DISPOSITIONS JURIDIQUES AUJOURD'HUI INADAPTEES**

A la suite de la fermeture, en 2002, du centre d'hébergement d'urgence humanitaire de Sangatte, les accords du Touquet ont été signés le 4 février 2003 entre la Grande-Bretagne et la France, faisant suite à douze autres concernant l'immigration depuis 1989.

L'objectif de ces accords était de faciliter les contrôles frontaliers dans les ports Anglais et Français et d'instaurer des contrôles communs en créant des « bureaux de contrôle nationaux juxtaposés ». Ainsi, les policiers Français peuvent contrôler en Grande Bretagne et vice versa mais selon la législation en vigueur dans leur pays d'origine. Pour exemple, le contrôle des passagers vers la Grande Bretagne par les Français au niveau des titres de séjours, de la sortie du territoire des mineurs et des djihadistes potentiels (fiche S) est différent et plus drastique que celui qui sera effectué 100 mètres plus loin par les policiers anglais.

Si ces accords étaient innovants et adaptés à l'époque, ce n'est plus le cas aujourd'hui et il est possible de considérer que ce déplacement virtuel des frontières a des conséquences importantes et désavantageuses pour la France. Il en est ainsi pour les demandes d'asiles car d'après le traité, si la demande d'asile est formulée avant que le bateau ne parte pour l'Angleterre, c'est à la France de traiter la demande. Si elle est faite après le départ du bateau, c'est à l'Angleterre de s'en charger... mais le demandeur sera renvoyé en France si sa demande est refusée.

Enfin, concernant les passagers clandestins le traité stipule que les contrôles de fret se font "à l'entrée du terminal fret"...donc en France !

#### **UN DISPOSITIF ANTI INTRUSION IMPRESSIONNANT, MAIS FAILLIBLE**

- Au port, depuis juillet 2015, 3 km de double barrières (grillage et barbelés) avec "détecteurs" et caméras ont été installés financés par les Anglais ;
- Le site d'Eurotunnel est entouré de 23 km de double clôtures cernées de fossés inondés sous la surveillance de caméras ;
- Des appareils de détection (micro et radiographie) ont été fournis par la Grande Bretagne en 2008 pour les personnels de la chambre de commerce. Le taux de contrôles est fixé par le préfet (5 à 20 % pour les armes et explosifs) et depuis l'accord du Touquet 100 % pour la recherche de clandestins ;
- Des chiens anglais patrouillent sur les parkings d'embarquements.

En dépit de ce déploiement de matériel sécuritaire, les tentatives d'intrusion sont nombreuses et laissent les clôtures abimées nécessitant un colmatage quotidien et la mise en place exponentielle de barbelés "concertina".

## **DES DISPOSITIONS OPÉRATIONNELLES DE POLICE INSUFFISANTES**

- Comme vu précédemment, il y a une disproportion étonnante entre les effectifs de police Français et ceux de la police Anglaise, mais également avec les personnels de douanes françaises ;
- La nuit, seulement quatre officiers sont affectés (dont aucun niveau 4). Ainsi, lors des vacances, un officier assure seul les deux secteurs ;
- Il n'y a jamais d'officier à Douvres ;
- Les éloignements de migrants se font en ressources d'effectifs propres ;
- Tous les deux jours un commissaire de police différent vient en renfort. Ce "turn over" trop important rend inefficace ce dispositif ;
- La presse anglaise alléguant régulièrement que la police française ne faisait pas son travail a contraint le ministère à accepter qu'un « border force » anglais surveille les français !

Le dispositif permanent est sous dimensionné, mal positionné et organisé. La police française vient palier les carences des acteurs économiques en charge du trafic. Plutôt qu'investir dans de nouvelles infrastructures qui permettrait d'assurer à la fois la fluidité et sécurité du trafic, les autorités préfèrent utiliser les forces de police.

## **IV) DES FACTEURS EXOGÈNES, NON SANS CONSÉQUENCE**

### **DES FACTEURS ÉCONOMIQUES**

Des intérêts économiques entrent très largement en jeu. Les entreprises et les transporteurs notamment Anglais sont rapidement impactés par les ralentissements et les retards, ils exercent donc une pression permanente sur les autorités et les gouvernants des deux pays. Dès lors, les contrôles sont limités pour favoriser la fluidité, ce qui de facto, augmente les possibilités d'intrusion, créant un appel d'air de nouveaux migrants.

### **DES FACTEURS DE POLICE ADMINISTRATIVE**

- La Grande Bretagne ne fait pas partie de l'espace Schengen ;
- Les centres de rétention sont éloignés et sont un frein aux procédures d' éloignement ;
- Le nombre des interprètes est insuffisant pour assurer une nécessaire communication ;
- Les poursuites judiciaires contre les migrants semblent insuffisantes pour décourager les candidats ;
- La Grande-Bretagne attire les migrants car la durée d'examen du dossier pour obtenir le statut de réfugié est bien plus courte qu'en France et qu'ils bénéficient d'une aide sociale et d'un logement. Par ailleurs, trouver un emploi (souvent non déclaré) y est beaucoup plus aisé.

## **DES FACTEURS POLITIQUES ET MÉDIATIQUES**

- L'exploitation de la situation par des groupes politiques et associatifs qui créent une publicité envenime la situation ;
- La présence de "No Borders" (réseau transnational d'individus militants pour la liberté de la circulation et l'abolition des frontières) complique la gestion locale et le travail de police ;
- Le rôle de la presse cherchant à réaliser des images choc joue souvent un rôle négatif en incitant les migrants à des mises en scène parfois au péril de leur vie.

## **LES PROPOSITIONS DU SCSI**

Les constats ci-dessus développés nous amène à émettre des propositions d'ordres différents :

### **JURIDIQUES**

- Dans un premier temps il est impératif que les accords du Touquet soient amendés en prenant en compte les nouvelles problématiques en matière d'immigration et de terrorisme, ou tout simplement qu'un autre accord soit rédigé ;
- L'harmonisation des législations européennes en matière d'immigration et d'accueil est indispensable car elle permettrait un traitement identique en Europe évitant ainsi la focalisation sur certains pays plus attractifs.

### **OPÉRATIONNELLES**

#### *Des mesures permanentes*

- Placer les aubettes de contrôle françaises plus loin de celles des anglais pour limiter les bouchons et se donner du temps pour les contrôles ;
- Placer les lignes de contrôles voyageurs avant les services de police Français et Anglais, comme c'est le cas dans les autres ports et aéroports ;
- Nécessité que les anglais communiquent leur liste de passagers vers la France ce qui permettrait de rapatrier les effectifs Français de Douvres ;
- Exiger des contrôles plus poussés au départ de Douvres. Par exemple, les passagers des bus ne descendent pas en terre anglaise, alors qu'en France c'est une obligation, tant au niveau du port que du tunnel ;
- Revoir le cycle horaire, il est désavantageux par rapport à l'hebdomadaire ;
- Solutionner la problématique ubiquesque des policiers à Douvres (Pas d'officier à la tête, manque d'effectifs, contraintes des transports et difficulté à accomplir les missions).
- La création d'un poste d'officier coordonnateur à la CSP Calais.

## *Des mesures temporaires*

- Le dispositif Frontex devrait renforcer les effectifs car ce n'est pas à la France de supporter seule la pression ;
- Aligner le temps de présence des commissaires de police avec celui de l'officier des CRS chargé de la coordination.

## **FINANCIERES**

- Taxer les opérateurs de transports du port afin de mieux doter la police comme c'est le cas dans d'autres pays comme la Grande Bretagne et pour ce faire légiférer ;
- Repenser la sécurité dans le cadre des travaux d'aménagement du futur port. Il est par exemple nécessaire de revoir les superficies allouées : 800 m2 sont prévues pour la police anglaise, 300 pour les douanes et seulement 100 pour la PAF.
- La Grande Bretagne poursuit la France pour « impayés d'impôts locaux à Douvres », en revanche elle ne paye pas d'impôts en France ! Là aussi, la réciprocité s'impose.

## **CONCLUSION**

Les ministres de l'Intérieur français et britannique, Bernard Cazeneuve et Theresa May, dans une déclaration commune ont écrit que "Mettre fin à cette situation est une priorité absolue" ... Cette proclamation ne doit pas rester lettre morte.

Bien entendu, la solution est européenne et il est souhaitable de trouver des solutions en amont afin d'éviter l'hémorragie des flux migratoires vers l'Europe, notamment vers les frontières de l'hexagone si l'on veut éviter la multiplication des situations rencontrées aujourd'hui à Calais, Menton ou Vintimille.

Néanmoins, une réponse concrète, pragmatique doit être apportée localement et rapidement à Calais, tant pour les habitants, les migrants que pour les policiers dont les conditions de travail et de sécurité sont intolérables.

Le SCSi-CFDT, loin de toute posture politique, par ce document, contribue à dresser un constat objectif et propose des solutions de sortie de crise. Aujourd'hui, la situation est explosive, la priorité absolue est d'améliorer les conditions de travail des policiers pour leur sécurité afin de leur permettre d'exercer leur mission sereinement et avec efficacité.

