

Migreurop - Fiche Pays - Littoral Nord-Ouest de la France
Frontière franco-britannique
Mai 2022

Mission réalisée à la frontière de septembre 2021 à avril 2022

Contexte général dans le Nord-Ouest de la France

Le Nord de la France est un territoire de passage historique pour les personnes souhaitant se rendre par voie ferroviaire, maritime ou routière au Royaume-Uni. Le littoral Nord-Ouest de l'Hexagone donne sur la mer du Nord et sur la Manche séparant les deux pays, d'une largeur allant de 250 km à 34 km au niveau du détroit du Pas-de-Calais, entre les villes de Calais côté français et de Douvres (Dover) côté britannique. Zone maritime d'échange et de circulation dense des biens, des capitaux et des individus, elle a été le lieu de nombreuses migrations du continent vers les Îles britanniques, et dans une moindre mesure dans l'autre sens. Ainsi, au XVI^{ème} siècle de nombreux protestants français, wallons et néerlandais se sont réfugiés en Angleterre pendant les guerres de religions¹. Au cours de la Première Guerre mondiale, 250 000 belges ont quitté leur pays afin de fuir le conflit ravageant le continent².

L'année 2021 ne fait pas exception à cette réalité en dépit de la pandémie de Covid-19 qui a freiné les circulations liées au tourisme : 28 395 personnes exilées ont ainsi traversé la Manche en petites embarcations, hors des « voies régulières », afin de se rendre côté britannique pour y demander l'asile ou non, selon le *Home Office*³ ⁴. Alors que le gouvernement conservateur du Royaume-Uni ne cesse de vouloir réduire drastiquement le nombre de personnes exilées souhaitant se rendre sur son sol pour y déposer une demande d'asile, il est manifeste que la situation demeure peu ou prou la même depuis plus de deux décennies sur le littoral Nord-Ouest de la France. En dépit des moyens de contrôle, de surveillance et de répression toujours plus importants, mis au service d'une politique migratoire dissuasive exercée sur le territoire français par les autorités des deux pays, les migrations de personnes cherchant à rejoindre le Royaume-Uni ne diminuent pas, celles qui ont décidé de quitter leur pays et de traverser les frontières le font quel qu'en soit le prix, y compris lorsque celles-ci sont fermées. Le droit de demander l'asile est reconnu par la Convention de Genève de 1951⁵, pourtant ratifiée par la France et le Royaume-Uni.

Tout le long du littoral Nord-Ouest de la France, de Cherbourg à Dunkerque en passant par Ouistreham, Dieppe, Calais, des personnes exilées venues majoritairement d'Afrique et d'Asie, et dans une moindre mesure de pays européens, vivent dans des lieux de vie informels, appelés couramment « campements »⁶, dans l'attente de pouvoir continuer leur route vers leur destination souhaitée. Bien que l'attention soit souvent portée à Calais, point de passage le plus proche où la présence de personnes en migration est la plus forte, la réalité géographique est plus large que le seul Calais, et nombre de lieux de vie plus petits situés à l'intérieur des terres existent depuis des années. Cependant ce sont bien dans cette ville que les camps les plus connus ont marqué l'histoire de la frontière.

Le premier grand mouvement de personnes exilées cherchant à aller au Royaume-Uni ayant mis en avant les enjeux politiques sur les questions migratoires est apparu avec la guerre du Kosovo, à la toute fin des années 1990. En 1999, le camp de Sangatte - nom courant pour le centre d'accueil d'urgence de la Croix Rouge - avait été ouvert par l'Etat français avant d'être fermé, puis détruit, fin

¹Thom Davies, Arshad Isakjee, Lucy Mayblin & Joe Turner, « Channel crossings: offshoring asylum and the afterlife of empire in the Dover Strait », *Ethnic and Racial Studies*, vol. 44, n. 13, 2021, p4 §1

²Ibid.

³[Euronews, « English Channel : Number of migrants rescued off Calais coast trebled last year says France », 10 janvier 2022](#)

⁴Le *Home Office* est l'équivalent du Ministère de l'Intérieur français au Royaume-Uni.

⁵[Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés, « Convention et Protocole relatifs au statut des réfugiés »](#)

⁶Terme théorisé par Michel Agier, voir « Campement urbain, Du refuge naît le ghetto », Editions Payot, 2013.

2002 par Nicolas Sarkozy, alors ministre de l'Intérieur. 63 000 personnes y ont transité pendant cette période⁷. Par la suite, des lieux de vie se sont formés ici et là dans Calais et ses alentours. A la suite des expulsions violentes d'une première « jungle » en 2009 et des squats du centre-ville, l'Etat ouvre, en janvier 2015, le centre Jules-Ferry au Nord-Est de la ville, faisant office d'accueil de jour, et pousse les personnes exilées à s'installer en face de celui-ci, sur un terrain de 18 hectares : c'est la « Grande jungle de Calais ». Lieu de vie informel fixe rassemblant de nombreux campements, la Grande Jungle a accueilli jusqu'à 10 000 personnes en septembre 2016 dans des conditions insalubres⁸. Elle sera détruite en octobre 2016 au cours de deux opérations (zone Sud puis zone Nord), après à peine plus d'une année d'existence. Depuis lors, les personnes se sont retrouvées dans des petits camps dispersés tout autour de la ville, loin de son centre. Elles subissent de la part des autorités françaises une politique de mise à l'écart et de répression, conséquence des nombreux accords existants entre les gouvernements français et britanniques depuis plus de trente ans. Les autorités, au travers de cette politique, ne se contentent pas de contraindre les personnes exilées dans leur mobilité et dans leur droit à la dignité, mais prennent des décisions aux conséquences mortifères.

L'année 2021 n'a pas dérogé à la mécanique meurtrière mise en œuvre à la frontière franco-britannique. 39 personnes exilées ont trouvé la mort dans le nord de la France ou dans la Manche⁹ en 2021, soit près de 12% des morts documentées à la frontière depuis 1999, un bilan en augmentation comparé aux années précédentes. Ces décès sont en grande partie le résultat de la coopération franco-britannique qui s'est mise en place depuis plus de 30 ans.

La frontière franco-britannique : une succession d'accords bilatéraux

Les échanges entre la France et le Royaume-Uni concernant la gestion de leur frontière ne datent pas d'hier. Depuis la signature du traité de Canterbury en 1986 qui officialise la construction du tunnel sous la Manche, 23 traités, accords, arrangements et déclarations conjointes ont été conclus afin de régir l'espace frontalier entre la France et son voisin britannique¹⁰. Rien que pour l'année 2021, deux déclarations conjointes entre Gérald Darmanin (ministre de l'Intérieur français) et Priti Patel (secrétaire d'Etat à l'Intérieur britannique) ont été rendues publiques.

C'est avec le Protocole de Sangatte - qui met en place des contrôles embarqués dans les trains -, signé en 1991, que les préoccupations relatives aux migrations « irrégulières » entre les deux pays deviennent plus explicites. Les différents accords passés consacrent depuis cette date l'existence d'un état de droit et de fait singulier : le gouvernement britannique va réussir progressivement à imposer un déplacement de la frontière sur le territoire français. La Police aux frontières ou *Border Force*, depuis les accords du Touquet en 2003, opère légalement dans les gares ferroviaires, les ports et gares maritimes dans le cadre des « contrôles juxtaposés » – c'est-à-dire un contrôle de l'entrée sur le territoire d'arrivée opéré par les autorités de ce pays depuis le pays de départ. Cela signifie qu'à chaque point de départ vers le Royaume-Uni (par exemple la gare maritime de Ouistreham, le site de l'Eurotunnel ou la gare du Nord à Paris), des officiers britanniques sont présents et procèdent au filtrage en amont des individus en fonction de leur nationalité et de leurs documents. Cette présence a, depuis près de 20 ans, pour conséquence de forcer les personnes souhaitant se rendre au Royaume-Uni et n'ayant pas d'autorisation pour ce faire d'emprunter des routes alternatives plus dangereuses.

Les coopérations entre les deux Etats ne concerne pas que les questions de contrôle aux frontières, mais se manifeste également dans les champs de la coopération politique et policière (partage d'information et de coordination des effectifs). A partir de l'accord Besson-Green de 2010, la frontière devient progressivement co-gérée. Les polices des deux pays collaborent au sein de

⁷Violaine Carrère, « Sangatte, un symbole d'impuissance », *Plein droit*, n.58, décembre 2003, pp. 4-8, §1

⁸[Le Monde, « De Sangatte à la Jungle, comment Calais s'est retrouvée au coeur des enjeux migratoires ? », 21 octobre 2016](#)

⁹Source : carte interactive créée par Maël Galisson, actualisée par le « groupe décès », rassemblant des citoyen.n.es et des membres d'associations : <https://neocarto.github.io/calais/>.

¹⁰Pour les traités entre 1986 et 2020 : Maël Galisson. « Calais ou l'escalade répressive », *Plein droit*, n°129, juin 2021, pp. 7-10.

différentes structures : centre conjoint d'information et de coordination (CCIC) créé à l'issue de l'accord de Sangatte en 2018, composé de la gendarmerie, de la Police aux Frontières française (PAF), de la *Border Force* et de la Police du Kent¹¹ ; équipe de débriefing conjointe (*Joint debriefing teams*) à l'issue du plan d'action conjoint de janvier 2019 ; centre conjoint de renseignement (*Joint Intelligence Center*) à l'issue de la déclaration conjointe de juillet 2020, composé de six officiers de chaque pays¹². Peu d'informations existe sur le fonctionnement de ces unités, leur portée et les informations qui sont échangées entre les officiers français et britanniques les composant, notamment concernant les informations personnelles des personnes exilées.

Le Royaume-Uni paie le prix fort de sa politique migratoire de contrôle et de répression. Depuis les Accords du Touquet, la majorité des réunions entre les deux pays visent souvent à rappeler la nécessité de rendre la frontière « imperméable » aux traversées de toutes sortes, à renforcer les moyens technologiques, humains et de partage d'informations. Les derniers accords s'inscrivent dans la continuité de cet ensemble politico-discursif. Le Traité de Sandhurst en 2018 prévoit le paiement par Londres de 50 millions d'euros pour le renforcement de la frontière, complétés par 31,4 millions d'euros de la déclaration conjointe du 29 novembre 2020, puis 62,7 millions par la déclaration conjointe du 20 juillet 2021. Au total, depuis 1998, la protection et la surveillance de la frontière franco-britannique a coûté à la France et au Royaume-Uni plus de 1,28 milliards d'euros, dont 483 millions en investissements et frais de sécurité ponctuels, et 796,8 millions en frais de fonctionnement des services de sécurité¹³. Ces dépenses ont fortement augmenté ces dernières années : 425 millions d'euros ont été dépensés par l'Etat français pour les « dispositifs de vidéosurveillance, contrats de sécurité privée dans les ports, mur anti-intrusion, drones, centres de contrôle [...] »¹⁴. Une grande partie de cet argent est employé pour l'achat de nouvelles technologies toujours plus coûteuses et censées mettre fin à l'immigration dite irrégulière.

La surenchère technologique et sécuritaire

Le Royaume-Uni comme la France n'ont cessé, depuis vingt ans, de faire l'acquisition de nouveaux moyens technologiques de pointe afin de rendre leurs politiques de dissuasion, de surveillance et de contrôle plus efficaces.

Barrières et moyens de surveillance

Le littoral Nord-Ouest de la France - et surtout dans les villes portuaires de Calais, Ouistreham et Cherbourg - s'est équipé avec le temps de plusieurs kilomètres de barrières et de plusieurs centaines de caméras de sécurité. Le port de Calais et le site de l'Eurotunnel proche de la ville sont les meilleurs exemples de cette frontiérisation, ou processus de *rebordering*¹⁵ : il s'agit de l'accroissement des contrôles dans les espaces proches de la frontière mais aussi de plus en plus lointains, par la multiplication des infrastructures de défense et de protection, et par la mise en place de moyens d'enregistrement des déplacements, de reconnaissance faciale, et de détection des individus.

Plus de 70 kms de barrières de sécurité et de murs ont été construits à Calais pour empêcher les personnes exilées d'accéder au port et à l'Eurotunnel¹⁶. Longeant les rails de chemins de fer sur plusieurs kilomètres avant d'arriver au terminal pour l'Eurostar et la gare de fret, les barrières

¹¹ [Ouest France](#), « Calais : un centre de coordination franco-britannique inauguré [...] », 25 janvier 2019

¹² [France 24](#), « France and Britain agree to form joint unit to fight migrant traffickers », 12 juillet 2020

¹³ [Pierre Bonneville](#), « L'Etat français et la gestion de la présence des personnes exilées dans la frontière franco-britannique : harceler, expulser et disperser », [la Plateforme des Soutiens aux Migrant.e.s](#), 4 février 2022

¹⁴ [Basta Média](#), « L'État dépense un demi-milliard d'euros d'argent public par an pour harceler quelques milliers d'exilés », 4 février 2022

¹⁵ Stéphane Rosière, « Les frontières internationales entre matérialisation et dématérialisation », *antiAtlas Journal*, n2, 10 décembre 2017

¹⁶ [La Voix du Nord](#), « Calais : comment 70km de grillages ont poussé passeurs et migrants à prendre la mer », 27 novembre 2021

entourent la rocade portuaire donnant accès au port. A de nombreux segments, ont été érigées des doubles voire des triples rangées de ces obstacles infranchissables, surmontées de barbelés enroulés et extrêmement tranchants, les « concertinas ». Le site du port, déjà fortement équipé en caméras de vidéo-surveillance (160 avant 2021), compte désormais plus de 200 caméras à l'intérieur du complexe, sur les routes fortifiées y menant, ainsi que dans les friches industrielles alentours¹⁷. Ces systèmes de surveillance et d'emmurement sont financés en partie par le Royaume-Uni dans le cadre de sa coopération anti-immigration avec la France¹⁸. Récemment, le projet « Terminus », initié par l'Etat français afin de mieux repérer les départs de bateaux et les « passeurs » sur le littoral, et entièrement financé par les britanniques, prévoit d'installer des caméras sur l'ensemble du littoral des Hauts-de-France¹⁹. Bien qu'au premier semestre 2022 seul le Calais soit concerné par ce projet, il est prévu à terme d'inclure le Boulonnais ainsi que certaines communes dans l'intérieur des terres²⁰.



Trois rangées de barrières surmontées de barbelées et accompagnées de caméras de surveillance, port de Ouistreham (crédit photo : Pierre Menzildjian)

Investissements technologiques

¹⁷ [La Voix du Nord, « De nouvelles caméras, des grilles, des murs: suffisant pour sécuriser le port de Calais ? », 1er novembre 2021](#)

¹⁸ Le Royaume-Uni a dépensé 31.4 millions d'euros dans le cadre de l'accord franco-britannique du 29 novembre 2020, et 62,7 millions d'euros suite à l'accord ultérieur du 21 juillet 2021, en dispositifs de sécurité humains et matériels sur le littoral Nord de la France : cf. supra Pierre Bonneval, p. 250.

¹⁹ [Huffington Post, « Le Royaume-Uni va installer des caméras en France pour surveiller les traversées de migrants », 9 février 2022](#)

²⁰ [La Voix du Nord, « Projet Terminus : il n'y aura aucune caméra anti-passeurs sur le littoral excepté dans le Calais », 5 avril 2022](#)

Loin d'investir uniquement dans des dispositifs immobiles, la France et le Royaume-Uni dépensent sans compter dans de nombreux moyens de détection et de contrôle mobile. Ils s'accumulent au gré des différents accords passés entre les deux Etats, qui souvent n'apportent rien de plus sur le fond mais participent à la surenchère technologique déployée dans le Nord de la France, sous prétexte d'une lutte toujours plus acharnée contre le trafic d'êtres humains et les réseaux de passeurs. A la suite de la déclaration conjointe du juillet 2021, Londres a promis de débloquer 63 millions d'euros sur deux ans pour financer des moyens humains et technologiques, le gouvernement français a investi 11 de ces millions en novembre de la même année, se dotant ainsi de nouveaux véhicules - terrestres comme aquatiques - ainsi que des équipements de détection de pointe²¹ : véhicules 4x4, bateaux Zodiacs, lunettes de vision nocturne, caméras thermiques, etc. Calais et les autres villes d'où partent les personnes exilées sont des lieux privilégiés d'expérimentation pour les pouvoirs publics et les entreprises spécialisées dans la vente de ces appareils, parfois pilotés manuellement, mais de plus en plus souvent dirigés par une intelligence artificielle. Les drones sont l'un des exemples les plus emblématiques de la sécurisation croissante de la Manche. Employés surtout par la *Border Force*, ces drones posent une multitude de problèmes éthiques, en ce qu'ils permettent de surveiller des zones de plus en plus larges, et que ces derniers peuvent intégrer l'intelligence artificielle, pouvant entraîner des risques de déresponsabilisation de l'Etat ou des sociétés privées en cas d'incident. Dans le cadre du traité de Sandhurst, le Royaume-Uni a financé l'achat de drones et l'entraînement de gendarmes côté français au pilotage de ces appareils²². Mais il est prévu à terme de rendre leur utilisation de plus en plus autonome : le gouvernement britannique souhaite, dans la droite ligne politique et rhétorique du Brexit, rendre ses frontières « hautement digitalisées et automatisées »²³, afin d'en faire un espace ultra « sécurisé, résilient et efficace », et même « la frontière la plus efficace au monde » pour 2025. Depuis 2019, la *Border Force* a procédé à de nombreux tests de vols de drones, sous contrat avec des sociétés privées. Au total, le *Home Office* a investi plus d'un milliard d'euros dans ces appareils depuis 2017²⁴, en lien avec pas moins de cinq entreprises de sécurité différentes : Elbit Systems, Kongsberg Norcontrol Ltd, 2 Excel Aviation Ltd, Bristow group, mais surtout le groupe portugais Tekever qui a touché un milliard de livres sterling sur cette période. Cette volonté de créer une frontière intelligente n'est pas qu'une politique britannique. Le gouvernement français ambitionne également de créer une « frontière intelligente » et emploie ce terme dans sa communication²⁵. Celle-ci reposerait sur les principes d'automatisation du traitement de l'information concernant les personnes, biens et véhicules traversant la frontière²⁶.

Le gouvernement britannique n'investit pas seulement dans ses capacités aériennes. Il a également partiellement renouvelé le parc naval de la *Border Force*, de la *British Navy* et des garde-côtes - en achetant des navires plus rapides et équipés d'appareils de détection avancés -, et souhaite doter la marine de radars et de caméras haute définition permettant aux agents britanniques de surveiller les côtes françaises depuis la mer ou dans les airs^{27 28}.

Ce renforcement des moyens de contrôles, par la multiplication des murs et l'acquisition de technologies toujours plus récentes, ne dissuade pas les personnes exilées de tenter de traverser la Manche par bateau, camion, ou par tout autre moyen. Bien au contraire, ces politiques ont pour conséquence de créer de nouvelles routes « illégalisées » et dangereuses empruntées par les personnes exilées, qui n'ont pour autre choix que de contourner les voies désormais étroitement surveillées, leur laissant ainsi peu de chances de succès.

²¹ [20 Minutes, « Quads, drones, 4x4 et technologie de pointe pour empêcher les migrants de traverser la Manche », 22 novembre 2021](#)

²² [Drone Wars, « Crossing a line, The use of drones to control borders », 26 décembre 2020](#)

²³ [GOV.UK, « 2025 UK Border Strategy », 17 décembre 2020](#)

²⁴ [Tech Monitor, « The Uk has spent up to £1bn on drones to prevent migrant crossings », 4 avril 2022](#)

²⁵ [Twitter, Gérald Darmanin, 12 septembre 2019](#)

²⁶ [Douanes.gouv, « Brexit, The smart border », 25 novembre 2021](#)

²⁷ [UK Parliament Committees, « Operation Isotrope : the use of the military to counter migrant crossings », 26 janvier 2022](#)

²⁸ Entretien avec un membre de Channel Rescue, 16 février 2022.

Traversées, naufrages et refoulements

Au gré des différentes configurations sécuritaires mises en place à la frontière et de la juxtaposition de nouveaux moyens de contrôle et de surveillance, les personnes exilées, n'ayant pas de possibilités de se rendre au Royaume-Uni par des moyens dits « sûrs et légaux », n'ont d'autre choix que d'emprunter des routes non officielles, « illégalisées » au regard de la loi britannique, et surtout potentiellement mortelles.

L'histoire de la frontière franco-britannique est une succession de mesures d'externalisation continue de celle-ci sur le territoire français, sa matérialisation par la présence de forces de l'ordre, d'officiers de l'immigration et des officiers des douanes britanniques se faisant réelle dans de plus en plus de lieux et de contextes. Le voyage en Eurostar est devenu impraticable à la suite du Protocole de Sangatte en 1991 et de son Protocole additionnel en 2000, sous l'effet des contrôles stricts de la *Border Force* et de la PAF pour les personnes ne disposant pas des documents de voyages dès les gares de départ. Les personnes exilées ont dû trouver d'autres moyens pour se rendre au Royaume-Uni, principalement la traversée en ferry ou dans les camions et voitures - que les véhicules montent dans un ferry ou passent par l'Eurotunnel. Avec les Accords du Touquet et l'ensemble des accords subséquents, la traversée par ces voies est devenue graduellement plus difficile, pour ne pas dire presque impossible. Si aujourd'hui quelques personnes parviennent à atteindre leur objectif par train ou camion - par exemple, celles cherchant à partir en ferry depuis Ouistreham²⁹ -, ces solutions sont moins privilégiées par les premiers et premières concernées ainsi que par les réseaux de passeurs. Depuis quelques années, la traversée en petite embarcation est devenue le moyen principal pour rejoindre les côtes britanniques.

La voie maritime n'est pas nouvelle : des personnes tentent la traversée dès le début des années 2000 sur plusieurs types d'embarcations, et des décès sont documentés en mer dès 2002³⁰. Face au nombre croissant d'obstacles mis en place à terre rendant toujours plus dangereux et risqués les voyages par train et par camions, leur nombre a été décuplé ces quatre dernières années, et par corrélation le nombre de décès dans la Manche. Si le nombre exact de traversées, réussies ou non, est difficile à évaluer, celui d'embarcations et de personnes interceptées donne une idée de cette évolution. En 2021, au moins 28 526 personnes ont traversé la Manche, contre au moins 8 466 pour l'année 2020, 1 843 en 2019 et 299 en 2018 selon les chiffres du *Home Office*³¹. Si Calais et ses environs représentent une zone de départ privilégiée, du fait de sa proximité avec le Royaume-Uni, la répression et la présence policière forte dans le Calais poussent les personnes exilées et les réseaux de passeurs à à déplacer les points de départ, alimentant grandement les risques d'accident graves. En 2021, nombre de bateaux sont partis depuis le Boulonnais, le Dunkerquois, et plus loin jusqu'en baie de Somme côté français, ou depuis la côte flamande en Belgique³².

Le refoulement en mer comme moyen de dissuasion

Face au nombre important de traversées en mer, le gouvernement britannique cherche à légaliser le renvoi dans les eaux territoriales françaises des bateaux d'exilé.e.s. Cette pratique, nommée refoulement³³, déjà mise en œuvre notamment en Méditerranée et en mer Egée, est contraire au droit maritime international, qui implique de sauver tout navire en situation de détresse

²⁹[InfoMigrants, « À Ouistreham aussi des migrants invisibles tentent leur chance pour le Royaume-Uni », 9 février 2022](#)

³⁰Pour voir une frise collaborative et interactive concernant les décès liés à la frontière franco-belgo-britannique : [Deaths at the French-Belgian-British Border](#).

³¹[InfoMigrants, « Home Office report confirms record number of UK migrant arrivals via the English Channel », 25 février 2022](#)

³²Discussions avec des membres des associations présentes à Calais et Grande-Synthe (Utopia 56, Secours Catholique).

³³Le refoulement peut être décrit comme « une mesure qui consiste à interdire, à la frontière, l'entrée sur le territoire national à un étranger qui n'y est pas déjà régulièrement installé » (Bouchet-Saulnier 2013 : 660).

en mer, et à la Convention de Genève de 1951³⁴. Les refoulements peuvent être mortels, et de nombreuses embarcations en ont fait les frais en Méditerranée. En dépit de cela, le gouvernement conservateur de Boris Johnson compte bien doter la *Border Force* de cette possibilité de refoulement, dans le cadre de la loi *Nationality & Borders Bill*, en débat au Parlement depuis le mois de juillet 2021, considérant la France comme un pays sûr pour les personnes en quête de protection. Le gouvernement se heurte à de fortes contestations en interne. Ainsi, des membres syndiqués de la *Border Force* ont déjà protesté conjointement avec des associations³⁵, et la marine britannique a indiqué ne pas vouloir participer à de telles opérations³⁶. En dépit de ces oppositions, le gouvernement continue de promouvoir cette solution, et régulièrement des scandales éclatent autour des moyens envisagés pour mener à bien ces refoulements, comme l'emploi de canons soniques³⁷. Plusieurs indices laissent penser que la *Border Force* est peut-être déjà prête à mener de telles opérations, ayant fait l'acquisition de nouveaux navires plus rapides, et ayant déjà opéré dans la zone de dispositif de séparation du trafic maritime - dont une partie est largement située hors des eaux territoriales britanniques³⁸. Malgré la non-conformité des refoulements vis-à-vis du droit international, Londres continue de faire pression sur son homologue français, lequel a annoncé ne pas vouloir participer à de telles pratiques, alors qu'il les met lui-même en place à ses frontières avec l'Italie et l'Espagne³⁹.

Le naufrage du 24 novembre 2021, ayant causé la mort de 27 personnes exilées, a été la conséquence directe du refus des garde-côtes britanniques de lancer une opération de recherche et de sauvetage en bonne et due forme⁴⁰. Bien que le bateau était proche de la ligne délimitant les eaux territoriales françaises et britanniques, il se situait dans la zone d'intervention des seconds, qui ont ignoré les appels répétés afin d'obtenir de l'aide face à la submersion imminente de l'embarcation. Les garde-côtes français, de leur côté, n'ont fait que renvoyer la balle, affirmant que la position du bateau ne leur permettait pas de se déplacer dans cette zone⁴¹.

Au total, ce sont au moins 52 personnes qui ont perdu la vie en mer en essayant de traverser la Manche entre 2018 et 2021, dont 37 pour la seule années 2021⁴².

Ces traversées en embarcations de fortune ne doivent pas faire oublier que des personnes continuent à tenter leur chance par la voie terrestre. Depuis le mois d'octobre 2021, plusieurs personnes ont trouvé la mort en tentant de monter à bord de camions ou trains, fauchées par des véhicules, ou électrocutées sur des voies ferroviaires⁴³. Loin de ne concerner que la ville de Calais et ses alentours ou les autres villes côtières servant de point de départ, de nombreuses personnes sont décédées bien en amont sur le territoire français : Valenciennes, Metz, Paris (en gare du Nord), etc⁴⁴. Vivant dans des lieux de vie informels concentrés dans les Hauts-de-France mais également présentes ailleurs le long du littoral, les personnes exilées subissent des conditions de vie inhumaines dans l'attente de traverser.

La politique « zéro points de fixation » de plus en plus intense

Dans le nord de la France, des Hauts-de-France pour la plus grande part, mais aussi le long du littoral normand et même en Bretagne, les personnes exilées cherchant à rejoindre le Royaume-Uni

³⁴ Cf. infra, Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés.

³⁵ [The Guardian, « Border Force staff union joins fight to block Priti Patel's pushback plans », 27 novembre 2021](#)

³⁶ [Reuters, « British navy rejects plan to push back Channel migrant boats », 2 février 2022](#)

³⁷ [The National News, « UK government considered using sonic weapons to deter migrants reports say », 17 janvier 2022](#)

³⁸ Entretien avec un membre de Channel Rescue, 17 février 2022.

³⁹ [Sénat, « Situation dramatique des personnes exilées à Briançon », 20 juin 2022](#)

⁴⁰ [Calais Migrant Solidarity, « Deaths and Pushbacks through calculated non assistance in the Channel », 30 novembre 2021](#)

⁴¹ [France Inter, « 27 migrants noyés dans la Manche : les secours français avaient bien été alertés », 15 février 2022](#)

⁴² [Selon Missing Migrants Project](#)

⁴³ [Le Parisien, « Valenciennes : un migrant meurt électrocuté en montant sur un wagon de fret », 25 mars 2022](#)

⁴⁴ Pour voir une carte collaborative et interactive concernant les décès liées à la frontière franco-belgo-britannique : [Observatory of the deaths at the borders : France - UK - Belgium.](#)

n'ont d'autres choix que de vivre dans des « campements », ou lieux de vie informels, face à l'absence de solutions « sûres et légales » promues par les autorités françaises et britanniques pour répondre à leurs besoins. C'est à Calais et à Grande-Synthe que les personnes sont le plus concentrées. Depuis le démantèlement de la Grande Jungle et la fermeture du centre Jules-Ferry, des campements plus petits se sont formés aux marges des villes, en bordure des quartiers résidentiels, là où commencent les terrains vagues, les friches et les zones boisées. A la fin de l'année 2021, il existe une petite dizaine de campements autour de Calais, et moins à Grande-Synthe. Contrairement à la Grande Jungle qui avait vu se construire sur son sol des habitations de fortune fixes, ces campements sont constitués de tentes, et pour cause : dans le cadre des relations bilatérales franco-britanniques visant à bloquer les migrations « illégales » vers le Royaume-Uni, les autorités françaises appliquent une politique de « zéro point de fixation », qui se manifeste par des expulsions et des démantèlements quotidiens. Celle-ci a pour but d'empêcher la reformation d'un lieu de vie fixe, permanent, sur le modèle de la Grande Jungle. L'objectif derrière cette politique est de dissuader les personnes exilées de tenter la traversée vers le Royaume-Uni, par une politique offensive de destruction et de confiscation. Ces expulsions s'inscrivent dans la droite ligne de la politique de « l'environnement hostile » (« *Hostile environment* »⁴⁵) mise en place par le gouvernement britannique depuis 2012 afin de persuader les personnes concernées de renoncer à leur projet migratoire. Cette hostilité se manifeste donc tant sur le sol britannique que sur le sol français.

Démantèlements et évacuations des campements

Depuis 2017, des campements d'exilé.e.s sont régulièrement expulsés⁴⁶ par les forces de l'ordre dans les alentours de Calais et de Grande-Synthe⁴⁷. Ces deux villes représentent à elles seules 77% des expulsions de lieux de vie informels d'exilé.e.s constatées sur le territoire métropolitain entre le 1er novembre 2020 et le 31 octobre 2021⁴⁸. En 2021, un convoi participant à ces opérations à Calais comprenait en moyenne sept fourgons de la Compagnie Républicaine de Sécurité (CRS) ou de quatre camions de gendarmerie, d'une voiture de la Police nationale, d'une voiture de commissaire de Police, de véhicules de la Police aux frontières (PAF), ainsi que d'interprètes et d'une société privée de nettoyage qui opère sous contrat avec l'Etat⁴⁹. A Grande-Synthe, le convoi est composé d'en moyenne 15 camions de CRS, ainsi que des véhicules de la PAF, de la police municipale et de la police technique scientifique⁵⁰. Certains convois ont déjà rassemblé plus de 40 camions de CRS. Il arrive parfois que d'autres acteurs soient présents : Brigade anti-criminalité (BAC), des agents de la préfecture, des Renseignements généraux (RG), un huissier de justice (systématiquement présent à Grande-Synthe, mais n'intervenant que pendant les opérations de grande ampleur à Calais, en dépit du caractère obligatoire de leur présence lors d'expulsions), etc. Pour légitimer ces expulsions, les autorités considèrent que les personnes exilées commettent un délit « en flagrance » : cette notion issue du code pénal signifie que les forces de l'ordre peuvent mener une enquête sans passer par le juge, « afin de recueillir et conserver les preuves nécessaires pour faire reconnaître l'infraction »⁵¹.

Effectuées tous les deux jours depuis août 2018, avant la trêve hivernale de 2021, ces expulsions n'ont pas cessé à partir du 1er novembre 2021, en dépit de l'hiver approchant. D'abord réduites à une fois tous les trois jours et assouplies, avec 45 minutes de temps de départ pour

⁴⁵Environnement hostile. Ces termes ont été prononcés pour la première fois par Theresa May en 2012, alors secrétaire d'Etat à l'Intérieur.

⁴⁶Le terme d'expulsion est employé par plusieurs associations et observateurs indépendants, comme l'Observatoire des expulsions collectives de lieux de vie informels.

⁴⁷Depuis 2017, le collectif Human Rights Observers (HRO) dénombre les expulsions des lieux de vie à Calais et Grande-Synthe.

⁴⁸[Observatoire des expulsions collectives des lieux de vie informels, « Rapport annuel de l'Observatoire des expulsions collectives de lieux de vie informels », 1er novembre 2020 au 31 octobre 2021](#)

⁴⁹[HRO, « Rapport annuel 2021 »](#)

⁵⁰Ibid.

⁵¹Ibid. p.32.

rassembler les effets personnels avant de procéder à l'évacuation - conditions obtenues auprès du médiateur envoyé par l'Etat via une négociation lors de la grève de la faim de trois citoyens à Calais, entre le 10 octobre et le 17 novembre 2021 -, elles vont reprendre à un rythme effréné dès la seconde moitié du mois de novembre, et ce, pendant toute la période hivernale^{52 53}. Depuis, reprises sans préavis accordé aux personnes exilées, elles ont lieu tôt le matin comme dans l'après-midi, sur l'ensemble des lieux de vie. Elles sont plus soutenues qu'en 2020 : en 2021 à Calais, il y a eu au moins 1 226 opérations d'expulsion à Calais et 61 à Grande-Synthe au cours desquelles au moins 205 personnes exilées ont été arrêtées, et près de 10 121 tentes et bâches saisies. Ce sont 229 opérations répertoriées de plus que pour l'année 2020, et plus du double de tentes et de bâches saisies⁵⁴. Ces expulsions sont d'ailleurs plus soutenues pendant la période hivernale à Calais et Grande-Synthe que dans le reste du territoire métropolitain : 68% ont eu lieu entre le 1er novembre 2020 et le 31 mai 2021 contre 44% dans les autres régions. C'est le principal moyen pour que le désespoir gagne encore davantage les personnes exilées : leurs abris sont saisis puis détruits, emportés dans des déchetteries ou lacérés sur place par les agents d'entreprises privées de nettoyage sous contrat avec l'Etat. Des pratiques en partie démenties par des membres du gouvernement⁵⁵, qui font passer la lacération pour des actes isolés et non conformes à la loi alors qu'elles ont pu être systématiques et documentées⁵⁶. Les huissiers de justice, qui ont l'obligation légale de procéder à l'inventaire des biens saisis et de rédiger des procès-verbaux d'expulsions qu'ils doivent communiquer aux personnes exilées évacuées, ne sont pas toujours sur place à Calais, selon Human Rights Observers. Même présents lors des grandes opérations, ils ne remplissent ces obligations systématiquement⁵⁷. Les expulsions sont régulièrement organisées lors des distributions de nourriture par les associations mandatées par l'Etat, laissant le dilemme aux concerné.e.s d'avoir à choisir entre obtenir de la nourriture ou conserver leur tente⁵⁸.

Ces expulsions participent de la politique de l'environnement hostile à l'égard des personnes exilées en ce que leurs effets personnels sont susceptibles d'être saisis par les forces de l'ordre ou la société de nettoyage les accompagnant lors de ces opérations. Contraintes de devoir se rendre dans des lieux éloignés, sur des créneaux horaires réduits, pour chercher leurs affaires dans des conteneurs et entrepôts immenses, de nombreuses personnes perdent ainsi des téléphones portables, des objets de valeurs et autres, qui sont jetés aux ordures ou détruits passé un délai de 6 semaines. Ces saisies peuvent être considérées comme des vols opérés par l'Etat, et le protocole Ressourcerie - celui de récupération des affaires - est volontairement rendu difficile. Informées la plupart du temps par les associations et non par les forces de l'ordre de l'existence de ce protocole, les personnes exilées ne retrouvent que rarement leurs biens : seulement 28% retrouvent un de leurs effets personnels après recherche⁵⁹.

Pour justifier les expulsions quotidiennes, les autorités utilisent des motifs qui relèvent du droit pénal, ce qui pose question. En 2018, le Défenseur des Droits avait critiqué le détournement du droit, car l'ouverture d'enquêtes de flagrance sont utilisées à des fins répressives. Selon lui, les évacuations qui en résultent ne relèvent pas du régime de l'enquête de flagrance. Par ailleurs, il avait pointé l'absence de contrôle judiciaire, alors que la police devrait systématiquement prévenir le procureur de la République⁶⁰. Si elles sont toujours pratiquées massivement en 2022, la préfecture du Pas-de-Calais a été condamnée pour une opération menée en septembre 2020. Le juge a estimé qu'il

⁵² [Ash, « A Calais, une trêve hivernale placée sous le signe des expulsions », 10 novembre 2021](#)

⁵³ [Le Monde, « Les expulsions de campements et de bidonvilles reprennent à un rythme effréné », 16 novembre 2021](#)

⁵⁴ Cf. supra. HRO, p.2-3.

⁵⁵ [Libération, « Eric Dupond-Moretti et Gérald Darmanin ont-ils menti à propos des lacérations de tentes des migrants ? », 29 novembre 2021](#)

⁵⁶ Cf. supra. HRO.

⁵⁷ Ibid. p.12.

⁵⁸ Cf. infra. « La solidarité et l'aide réprimées sur le territoire français ».

⁵⁹ [Ash, « A Calais, la confiscation des affaires des exilés ne passe plus », 3 novembre 2021](#)

⁶⁰ Défenseur des droits, « Décision n2018-286 », 7 décembre 2018

y avait suffisamment de preuves qui démontrent une préparation bien en amont de l'opération, contredisant ainsi le principe de la flagrance, qui implique une constatation récente du délit⁶¹. Par ailleurs, la politique de zéro point de fixation est dénoncée par de nombreuses institutions nationales et européennes : la Commission Nationale Consultative des droits de l'Homme en 2021⁶², la Commission d'enquête parlementaire sur la situation des personnes exilées en France en 2021 - menée par deux député.e.s proches de la majorité parlementaire - faisant le constat d'une « maltraitance d'Etat » à la frontière⁶³, le Commissaire aux droits de l'Homme du Conseil de l'Europe en 2022⁶⁴.

Mises à l'abri et éloignement de la côte

Les expulsions sont des occasions privilégiées par les autorités pour conduire des « mises à l'abri » forcées, autre maillon des politiques d'environnement hostile et de zéro point de fixation mises en place sur le littoral. Sur les 1 226 opérations d'expulsion ayant eu lieu à Calais en 2021, 15 ont été suivies de mises à l'abri imposées⁶⁵. Une mise à l'abri est un mécanisme qui peut être proposé à des personnes expulsées - et cela ne concerne pas que les personnes exilées de nationalité étrangère, mais également les personnes sans abri de nationalité française - dans le but de les abriter dans un centre d'hébergement régional de façon provisoire. Elles peuvent être également proposées lors de maraudes effectuées par des associations mandatées par l'Etat, mais en aucun cas ne sont légalement contraignantes. La loi consacre l'hébergement inconditionnel pour les personnes vulnérables (services du Samu Social), ce qui inclut de nombreuses catégories de personnes, comme les mineurs non accompagnés.

Si ces propositions de mises à l'abri sont le plus souvent omises, elles sont parfois imposées par les forces de l'ordre au cours des opérations d'expulsion, en dépit de l'absence de consentement de la part des personnes concernées. Ce recours illégal à la mise à l'abri forcée a été documenté à Calais et Grande-Synthe par plusieurs associations⁶⁶. Elles ont un objectif très clair bien que non communiqué publiquement : éloigner les personnes du littoral et des points de passage vers le Royaume-Uni. Les personnes, qui n'obtiennent que peu d'explications de la part des huissiers et des interprètes, ne savent pas où les cars les conduisent, et les conditions dans lesquelles elles seront hébergées. Elles sont généralement envoyées dans des centres régionaux, mais certaines ont déjà été conduites hors des Hauts-de-France vers des Centres de Rétention Administrative (CRA) - comme à Oissel en Normandie -, ou vers des centres d'hébergement, tels que les CAES (Centre d'accueil et d'examen des situations). Des personnes exilées ont été envoyées ainsi en région Centre-Val-de-Loire vers la ville de Tours, soit à plus de 400 kilomètres de Calais et loin du littoral⁶⁷, et à l'arrivée elles ont simplement été déposées dans en gare routière, et non en centre d'hébergement, laissées ainsi sans solution, sans explications sur la suite des événements ou les démarches à suivre.

L'accueil sur place à Calais est systématiquement remis en cause par les autorités municipales, sous l'égide de Natacha Bouchart, maire de la ville, qui refuse que des centres d'accueil soient créés. Un « sas » ouvert au début de la trêve hivernale a ainsi été fermé deux semaines seulement après sa mise en service⁶⁸. Ce n'est pas la première fois que la municipalité s'oppose ainsi à la mise en place de services pour les personnes exilées. D'autres procédés inhumains sont régulièrement employés par les acteurs publics comme privés pour réduire autant que faire se peut le peu d'infrastructures et les lieux sur lesquels elles peuvent s'établir : obstacles pour empêcher les camions associatifs pour remplir

⁶¹ [Le Monde, « A Calais, le préfet condamné pour le démantèlement d'un camp de migrants », 29 mars 2022](#)

⁶² [CNCDDH, « Avis sur la situation des personnes exilées à Calais et Grande-Synthe », 11 février 2021](#)

⁶³ [Assemblée Nationale, « Rapport au nom de la commission d'enquête sur les migrations », 10 novembre 2021](#)

⁶⁴ [Conseil de l'Europe, « Repoussés au-delà des limites », Mars 2022](#)

⁶⁵ Cf. supra. HRO.

⁶⁶ Cf. supra Observatoire des expulsions collectives de lieux de vie informels.

⁶⁷ Notes issues d'une réunion inter associative, 1er février 2021.

⁶⁸ [La Voix du Nord, « Le SAS de mise à l'abri pour les migrants de Calais déjà fermé », 17 novembre 2021](#)

les citernes d'eau⁶⁹ ; déboisages des sites où se trouvent des campements⁷⁰ ; inondation des sites⁷¹, etc. Les politiques répressives ne sont pas seulement portées à l'attention des personnes exilées, mais sont également appliquées à celles et ceux qui les soutiennent.

La solidarité et l'aide réprimées sur le territoire français

Les associations de soutien ainsi que les citoyennes et citoyens engagé.e.s subissent régulièrement des intimidations de la part des agents de police et de gendarmerie, que ce soit au cours de leurs activités quotidiennes ou en dehors de leurs engagements militants. La manifestation la plus saillante de ces mécanismes de contrôle sur ces soutiens est le renouvellement constant des arrêtés anti-distribution publiés par la préfecture du Pas-de-Calais. De septembre 2020 à mai 2022, 21 arrêtés empêchent ainsi la distribution de produits alimentaires et de première nécessité dans un ensemble de rues progressivement élargi, éloignant ainsi toujours plus les personnes du centre-ville de Calais. Cependant, la pression est maintenue sur le terrain de façon plus large que ce périmètre, des patrouilles suivant les véhicules associatifs jusqu'à leur point de distribution, afin de verbaliser et distribuer des amendes aux soutiens des personnes exilées⁷². Certaines associations se retrouvent avec plus d'une cinquantaine de contraventions pour ces actes de solidarité. Cependant les arrêtés, loin de ne concerner que les distributions, s'appliquent également pour tout un ensemble d'autres interdictions dans les départements du Nord et du Pas-de-Calais, comme les fermetures d'aires d'autoroutes⁷³, ou la vente de carburant dans des bidons⁷⁴.

Des soutiens aux personnes exilées ont été ponctuellement conduits en garde à vue à la suite de démantèlements ou de filatures par des agents. Bien que ces gardes à vue se soldent souvent par l'absence de poursuites, certains prévenus ont accusés d'outrage à agent, de violence sur personne dépositaire de l'autorité publique⁷⁵, ou d'infraction d'aide à l'entrée, à la circulation ou au séjour irrégulier d'un étranger en France.

Cependant, il convient de ne pas distinguer les personnes exilées d'un côté et les personnes leurs apportant du soutien de l'autre, un individu pouvant correspondre à ces deux réalités. Dans le nord de la France, ils sont de plus en plus à n'avoir d'autre choix que d'aider aux traversées afin d'eux-mêmes pouvoir financer leur propre voyage, conséquence de l'absence de voies de passage sûres et légales. Loin de l'image négative et surmédiatisée de réseaux criminels organisés, les premiers et premières concernées sont contraints de s'auto-organiser pour leur départ. Les peines à leur égard lors des comparutions devant la justice sont plus élevées que pour les personnes ayant la nationalité française, car aux années de prisons et aux amendes peuvent s'ajouter des obligations de quitter le territoire français (OQTF) et des interdictions du territoire français (ITF)⁷⁶. Si des réseaux existent, organisant une économie parallèle autour des passages, qui peut d'ailleurs avoir des conséquences en termes d'abus de vulnérabilité, d'exploitation des personnes, de mise en danger lors des traversées, voire de trafic d'êtres humains, le fait est que la frontière cadenassée oblige les personnes exilées à une organisation pour contourner les dispositifs « frontière ». Le recours à des passeurs, ou à des personnes qui aident au passage pour elles-mêmes payer le leur est de fait courant, et devient de plus

⁶⁹ [Basta Media, « Traque des exilés en bande organisée », 30 novembre 2021](#)

⁷⁰ [La Voix du Nord, « Sangatte : après l'expulsion de migrants digue Royale, l'État déboise », 30 janvier 2022](#)

⁷¹ [France 3, « Migrants : Eurotunnel inonde des terrains pour sécuriser le site du tunnel sous la Manche », 14 janvier 2016, mis à jour le 11 juin 2020](#)

⁷² [Ash, « Calais : distributions de vivres sanctionnées », 2 février 2022](#)

⁷³ Arrêté 2021 T37 sur la fermeture de l'aire de Saint-Hilaire-Cottes sur l'A26.

⁷⁴ Au nombre de 5 entre juillet 2021 et avril 2022, ils concernent trois communautés de communes et trois communautés d'agglomération autour des villes de Calais, Boulogne-sur-Mer et de Montreuil.

⁷⁵ [La Voix du Nord, « Calais, une bénévoles interpellée en marge d'un démantèlement d'un camp de migrants », 5 janvier 2022](#)

⁷⁶ C'est le cas de trois Kurdes de nationalité irakienne, qui devront quitter le territoire au terme de leurs de 3 à 5 années de prison, jugées le 11 mars 2022 à Dunkerque : [Sud Ouest, « À Dunkerque, trois passeurs de migrants condamnés à de la prison ferme », 12 mars 2022.](#)

en plus une étape obligée pour les personnes qui souhaitent passer, constituant une véritable conséquence de l'absence de voies sûres et légales. La rhétorique gouvernementale constante de lutte contre ces réseaux de passeurs a conduit au jugement et à l'incarcération de beaucoup de personnes exilées, pour lesquelles il existe peu de preuves qu'elles aient réellement participé à ces passages en échange de contreparties⁷⁷. Si l'annonce de démantèlements de réseaux, d'arrestations d'individus impliqués sont souvent relayés dans la presse, peu de chiffres existent concernant le nombre de personnes en migration ayant subi les rouages de la répression policière et judiciaire pour avoir aidé ou contribué à des traversées de la Manche.

L'Etat français sait montrer toute sa créativité et sa capacité d'adaptation dès qu'il est question de confrontation avec des militant.e.s de défense des droits, en particulier l'accueil digne et le droit au logement. En témoigne l'intervention menée par le RAID le 11 février 2022⁷⁸ comme réponse à l'occupation d'un immeuble voué à la démolition dans le quartier du Fort Nieulay à Calais, qui défendaient un droit à un hébergement inconditionnel pour toutes et tous, et l'occupation des nombreux lieux abandonnés afin de pallier l'errance des personnes sans domicile fixe.

La détention du côté français de la frontière

Faute de pouvoir être accueillies dignement, les personnes exilées sont contraintes d'occuper des terrains et des bâtiments hors des cadres fixés par la loi, les exposant ainsi à des sanctions administratives et judiciaires, et à des risques d'arrestation menant à une rétention administrative, ou à de la détention.

Plusieurs Centres de rétention administrative (CRA) dans le Nord-Ouest de la France sont employés à la rétention de personnes exilées cherchant à se rendre au Royaume-Uni, pour une période pouvant aller jusqu'à 90 jours : celui de Coquelles, ville limitrophe de Calais, celui de Lesquin, dans la métropole de Lille, et celui de Oissel, près de Rouen en Normandie (le seul des trois qui dispose d'infrastructure pour « accueillir » femmes et enfants). De nombreux rapports issus d'observateurs indépendants français et européens font état de dysfonctionnements majeurs dans la gestion de ces centres et dans l'accès aux services essentiels pour les retenu.e.s, ainsi que de locaux insalubres et à l'aspect plus que carcéral⁷⁹, inadaptés pour accueillir les individus. Le Contrôleur général des lieux de privation de liberté (CGLPL) - qui a effectué des visites inopinées à Coquelles en 2009, 2015 et 2020, à Oissel en 2008, 2012, 2017 et 2019 et à Lesquin en 2009 et 2017 -, a relevé quelques améliorations dans les infrastructures et les conditions de rétention suite aux recommandations qu'il a formulé par le passé, mais constate à chaque contrôle des manquements grave et la non prise en compte de recommandations émises plusieurs années auparavant. Outre le peu d'installations et d'offres de loisir dans les centres, ceux-ci sont exigus, les personnes retenues disposent d'une liberté de mouvement réduite en leur sein. Les visites les plus récentes font état d'un manque cruel d'informations relatives au fonctionnement du centre et aux droits dont disposent les personnes, informations qui doivent être transmises dans leur langue maternelle⁸⁰. La nourriture est de pauvre qualité et rationnée⁸¹, le secret médical n'est pas respecté par les agents de police travaillant dans les centres, et les professionnels de santé (médecins, psychologues et autres) ne disposent pas de locaux aménagés de façon satisfaisante pour délivrer leurs soins. Les audiences auprès du juge des libertés et de la

⁷⁷ [Le Monde Diplomatique](#), « [Beaucoup de passeurs sont des migrants qui tentent de payer leur traversée](#) », Mai 2022

⁷⁸ [Révolution Permanente](#), « [Répression : le RAID et un hélicoptère expulsent un immeuble occupé à Calais](#) », 11 février 2022

⁷⁹ Comité européen pour la prévention de la torture et des peines ou traitements inhumains ou dégradants, Rapport au Gouvernement de la République française, visite du 23 au 30 novembre 2018. La visite dans le CRA de Coquelles fait état d'un lieu ultra sécurisé, enceint de barrières mêmes au-dessus des cours extérieures, donnant l'impression d'une grande cage entièrement close.

⁸⁰ CGLPL, « [Rapport de la troisième visite du centre de rétention administrative de Coquelles \(Pas-de-Calais\)](#) », visite du 4 au 6 novembre 2020

⁸¹ CGLPL, « [Rapport de la quatrième visite du centre de rétention administrative de Oissel \(Seine-Maritime\)](#) », visite du 5 au 7 août 2019

détention, qui déterminent le maintien en rétention, l'expulsion ou la libération de l'individu, sont menées dans des conditions qui « ne permettent pas le respect ni du droit à un procès équitable ni aux droits de la défense »⁸² : les audiences sont réalisées en visioconférence, la qualité de la traduction par les interprètes n'est pas toujours optimale, les avocats de la défense suivent les audiences depuis le tribunal et non auprès de leurs clients (en ce qui concerne le CRA de Coquelles, lié au tribunal de Boulogne-sur-Mer). Nombre de retenus affirment ne pas avoir compris les documents que les autorités leur ont demandé de signer⁸³, et la rétention est souvent prolongée pour plusieurs jours, voire plusieurs semaines, alors qu'un accord a été trouvé avec un pays tiers pour procéder à l'éloignement de la personne. Ces conditions de détention et d'accès à la justice contreviennent, dans la continuité de leur traitement par les autorités dans leurs lieux de vie, au respect de l'intégrité physique et morale des personnes exilées. Si les derniers chiffres disponibles montrent une baisse du nombre de personnes détenues en CRA entre 2018 et 2020 (2 810 en 2018, 701 entre janvier et octobre 2020) pour le CRA de Coquelles, le nombre de personnes placées en rétention sur l'ensemble du territoire a repris de plus belle en 2021 (53 273 en 2019, 27 917 en 2020, 42 353 en 2021)⁸⁴, la baisse n'ayant été qu'une conséquence de la pandémie de Covid-19, et non d'une volonté gouvernementale de changer de cap sa politique à l'égard des personnes exilées.

L'externalisation progressive de la frontière n'a pas seulement pour conséquence de mettre en place des contrôles de la part du Royaume-Uni en France. Elle consacre également l'existence de lieux de détention britanniques sur le territoire français, des centres de détention provisoires (*Short-term Holding Facilities*, STHF), au sein desquels le droit britannique s'applique partiellement. Ils sont au nombre de quatre : un dans le port de Dunkerque, un dans le port de Calais, et deux sur le site de l'Eurotunnel, dans la zone touristique et celle de frets. Ces centres, en pleine zone de contrôles juxtaposés, constituent une zone grise d'un point de vue juridique et procédural. Lors d'une inspection effectuée par l'Inspectorat des prisons de sa Majesté (*Her Majesty's Inspectorate of Prisons*) en novembre 2019, les détenu.e.s ont témoigné que la *Border Force* n'était pas capable de leur dire sous quelle autorité légale les personnes sont soumises pendant leur détention⁸⁵. Elles étaient détenues en 2020 d'une à cinq heures en moyenne selon le STHF, et pour durée maximale allant de 10 à 16 heures, dans des conditions très critiques : pas d'accès à un espace extérieur, médicaments des détenu.e.s confisqués à leur arrivée, peu d'accès aux informations concernant leur situation (détention, demande d'asile, droits), mauvaise prise en charge des adultes vulnérables et des personnes mineures, etc⁸⁶. Les détenu.e.s sont isolé.e.s sur le territoire français dans un lieu où le droit britannique s'applique partiellement, sans possibilité de contact avec des médecins, juristes et associations britanniques ou françaises pendant la durée de leur détention. Seuls le personnel et la *Border Force* sont habilités à contacter un professionnel de santé ; par ailleurs, de nombreux cas de personnes privées de leur médicaments ou blessées non prises en charge par manque de considération des gardiens ont été déplorés par le HMIP⁸⁷.

La gestion de ces sites est assurée par les sociétés privées, et cette privatisation complexifie toujours davantage l'échelle de responsabilité en cas d'incidents ou de démarches de contestation. De façon plus large, la frontière franco-britannique est un terrain propice pour la présence d'acteurs tiers privés dans les domaines du contrôle, de la surveillance et de la répression.

⁸²Cf. infra, CGLPL, CRA de Coquelles, page 4.

⁸³Observation d'une audience du Juge des libertés et de la détention, CRA de Coquelles, 21 octobre 2021, au cours de laquelle 11 personnes ont comparu. 10 d'entre elles ont vu leur rétention maintenue dans l'attente de leur éloignement, une a été libérée car sa rétention atteignait la durée maximale légale de 90 jours.

⁸⁴[France Terre d'Asile, « Centres et locaux de rétention administrative », rapport 2021, page 13](#)

⁸⁵[HM Inspectorate of Prisons, « France Short-Term Holding Facilities », 13 mars 2020](#)

⁸⁶Ibid.

⁸⁷Cf. supra, HMIP.

La privatisation progressive de la gestion de la frontière

Si les politiques migratoires et les accords bilatéraux régissant les relations des Etats concernant leur frontière sont du ressort des politiques publiques, des gouvernements, elles ne sont pourtant pas imperméables à la présence et à l'influence d'acteurs privés. Ces derniers, qu'ils soient sous contrat avec l'Etat ou non, peuvent grandement contribuer à alimenter les escalades sécuritaires et répressives, ou bien défausser les Etats d'une part de la gestion de la frontière qui pourtant leur incombe.

Les quatre STHF situés dans le Nord de la France sont tous gérés par des sociétés privées sous contrat avec le Royaume-Uni. Ceux situés à Calais et Coquelles sont encadrés par Mitie Care and Custody, et celui situé à Dunkerque l'est par Eamus Cork Solutions. Ces lieux sont des angles morts juridiques : en cas d'incident, les règles relatives aux STHF situés au Royaume-Uni ne s'appliquent pas à Calais et Dunkerque mais sont en vigueur à Coquelles⁸⁸, créant ainsi une différence de droit entre des lieux ayant la même utilité pour le compte d'un même Etat. Ce sont par ailleurs les employés de Eamus Cork qui procèdent aux inspections des véhicules lors du passage dans le port de Dunkerque, épaulés par une autre société privée spécialisée dans le dressage de chiens de garde et de détection, Wagtail⁸⁹. Toute l'année, Eamus Cork fournit à la *Border Force* 40 « officiers de recherche autorisés » afin de réaliser ce travail de surveillance en lieu et place des autorités britanniques dans ce port. Ce sont également les sociétés privées qui ont pour tâche d'amener les personnes interpellées vers le STHF concernant la gare de fret de Coquelles (Mitie) et le port de Dunkerque (Eamus), à bord de vans grillagés⁹⁰. Si quelques améliorations dans l'accueil des familles et des enfants par ces sociétés privées ont été constatées par les observateurs indépendants britanniques, des lacunes subsistent toujours dans la prise en charge globale des individus⁹¹. Les agents de sécurité ne sont pas capables de fournir toutes les informations relatives à la présence des personnes dans les STHF, que ce soit sur les services disponibles dans ces infrastructures, leurs droits et les raisons exactes de leur détention. Les services de traduction manquent et ne sont pas de qualité égale selon le STHF. L'escorte vers les STHF se fait dans de mauvaises conditions, certaines personnes étant restées plus d'une heure dans des véhicules en mauvais état.

L'influence des sociétés privées dans la gestion de la frontière ne se limite pas seulement à des contrats passés avec les Etats, elles peuvent être autrement plus proactives dans la participation au contrôle, à la surveillance et à la répression des personnes exilées. La société du port de Calais a considérablement investi depuis des années dans la construction de barrières et d'installation de caméras de vidéo-surveillance, dans le cadre de l'expansion du port de Calais⁹². De même, de nombreuses entreprises de « protection » de parkings - pour les routiers se reposant à Calais avant de traverser la Manche - ont « vu une opportunité de faire des affaires ici »⁹³ en sécurisant les parkings et en offrant aux conducteurs un espace clos. Le site de l'Eurotunnel ne fait pas exception à la privatisation des politiques migratoires à la frontière. Getlink, dénommé jusqu'en 2017 Groupe Eurotunnel, est la société européenne privée assurant la gestion du site. Elle a été plus qu'active dans la mise en place de systèmes de sécurité, de détection et de surveillance. En 2017, les 650 hectares sont protégés par 30 kilomètres de clôtures, surmontées de barbelées à lames de rasoir (concertinas), ainsi que de 570 caméras, fixes comme mobiles, ainsi que 300 vigiles et de deux drones militaires⁹⁴.

Bien que la privatisation soit un procédé utilisé plus explicitement par le gouvernement britannique (dans le cadre de son système d'hébergement obligatoire pour les demandeurs et

⁸⁸ [Home Office, « Short-Term Holding Facility Rule », 2018](#)

⁸⁹ Corporate Watch, « The UK Border Regime, a critical guide », Freedom Press, 2018

⁹⁰ Cf. infra, HMIP, 13 mars 2020.

⁹¹ Cf. infra, HMIP, 13 mars 2020, p4, §8.

⁹² [On Spec, Fortress Europe is a House of Card, Saison 4, épisode 1, 6 mars 2022](#), interview de Jean-Marc Puisseuseau, directeur général de la Société d'Exploitation des Ports du Détroit.

⁹³ Ibid., Interview de l'officier opérateur en chef de la société Sea for Tea à propos de la gestion des parkings privés.

⁹⁴ [Technopolice, « Eurotunnel »](#)

demandeuses d'asile), la frontière entre la France et son voisin insulaire, déplacée juridiquement et matériellement sur le sol français, profite aux acteurs du secteur privé pour le maintien des mécanismes répressifs et sécuritaires.

Sur le littoral Nord-Ouest de la France, la politique migratoire attentatoire à la liberté de circulation et à la dignité des personnes, toujours renforcée et financée davantage au gré des nombreux accords entre les gouvernements britanniques et français depuis trois décennies. La politique d'environnement hostile voulue par le 10, Downing Street est effectivement mise en place par les autorités françaises avec le concours d'acteurs privés, dans le but de dissuader, contrôler, et empêcher les personnes exilées de se rendre au Royaume-Uni pour s'y établir ou y demander l'asile, droit pourtant protégé par la Convention de Genève de 1951 signée et ratifiée par les deux Etats concernés.

Bien qu'étant principalement le fruit d'une relation bilatérale, la frontière franco-britannique fait l'objet depuis le Brexit d'une attention particulière pour d'autres Etats européens, comme en témoigne la réunion de crise rassemblant la France, l'Allemagne et les pays du Benelux à la suite au naufrage du 14 novembre 2021⁹⁵. Désormais frontière extérieure de l'Union européenne, elle est l'objet de projets différents, entre le gouvernement de Boris Johnson qui préfère maintenir un dialogue bilatéral sur la question et le président Emmanuel Macron qui, fort de sa présidence de l'Union entre janvier et juin 2022, souhaite promouvoir une place plus forte de l'UE à ce sujet. En octobre 2021 déjà, la France a demandé des négociations entre l'Union et le Royaume-Uni afin d'aboutir à un traité sur les migrations⁹⁶. Le déploiement récent d'avions de l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes Frontex, en décembre 2021 et en avril 2022, tout le long du littoral allant de la baie de Somme jusqu'à la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas, ajoute un énième acteur à une liste déjà trop longue⁹⁷.

⁹⁵ [France 3, « Crise migratoire : déploiement d'un avion Frontex, lutte contre les passeurs, rôle du Royaume-Uni... ce qu'il faut retenir de la réunion internationale à Calais », 28 novembre 2021](#)

⁹⁶ France 24, « France calls for creation of a migration treaty between the EU and Britain », 10 octobre 2021

⁹⁷ [Nord Littoral, « Frontex, que fait exactement l'avion de l'agence européenne dans le ciel de Calais ? », 17 décembre 2021](#)