



Rapport :
**Retours forcés par voie
aérienne**

2014 - 2015

SYNTHESE

Depuis 2014¹, le Contrôleur général des lieux de privation de liberté (CGLPL) est chargé du contrôle de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination. Dans ce cadre, le CGLPL a procédé à sept missions de contrôle des procédures d'éloignement, cinq contrôles ont eu lieu à partir des aéroports d'Ile-de-France, Roissy-Charles-de-Gaulle (quatre contrôles) et Orly (un contrôle), pour la reconduite de personnes à bord de vols commerciaux ; des contrôleurs ont également réalisé deux missions à partir de l'aéroport du Bourget jusqu'à Tirana (Albanie) concernant des ressortissants albanais éloignés au moyen d'un Beechcraft de la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) et d'un Dash 8 mis à disposition de la DCPAF par la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC). Le présent rapport rend compte de l'ensemble de ces contrôles.

Les contrôles du CGLPL sont inopinés ; deux contrôleurs procèdent au contrôle de la prise en charge des étrangers avec escorte, à partir de leur transfert au local de l'unité d'éloignement de la police aux frontières de l'aéroport de départ par une équipe d'escorteurs des centres de rétention administratives et, d'autre part, dans les vols commerciaux, deux contrôleurs non identifiés sont à bord de l'avion pour suivre la prise en charge de l'étranger escorté jusqu'à sa remise aux autorités de l'Etat de destination.

S'agissant des vols « groupés » au départ du Bourget comportant des escales pour prendre en charge des reconduits escortés par des fonctionnaires de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI) ou par des fonctionnaires appartenant à des centres de rétention administrative, deux contrôleurs ont accompagné les personnes éloignées à partir de leur arrivée dans les aéroports et ont suivi les conditions de leur prise en charge jusqu'à leur remise aux autorités de destination.

Le transfert par voie routière des personnes éloignées jusqu'au local de l'unité d'éloignement de la police aux frontières des aéroports de Roissy et d'Orly demande, selon la provenance des personnes, entre quelques minutes et quelques heures voire une journée. Le temps d'attente des personnes dans les cellules de ces locaux de transit est relativement court, de l'ordre de trois heures en moyenne ; il arrive toutefois que des personnes arrivées dans la matinée ne repartent qu'en fin d'après-midi.

Des bonnes pratiques ont été constatées

Les contrôleurs ont constaté que les escorteurs dialoguaient et agissaient avec les personnes reconduites dans le but de créer un climat de sérénité à défaut de confiance, sans masquer la fermeté qui viserait à « faire l'usage de la force juste nécessaire ». Ce comportement des escorteurs est sans aucun doute lié à la volonté de réussir l'éloignement, car une personne éloignée manquant de sérénité est davantage sujette à un refus d'embarquement ; cependant, le respect de la personne éloignée est effectif.

Les gestes techniques utilisés semblent parfaitement maîtrisés par les escorteurs.

¹ Cf. loi du 30 octobre 2007 modifiée par la loi du 26 mai 2014

Les moyens de contrainte devraient être utilisés avec plus de discernement.

Une instruction de la direction générale de la police aux frontières du 17 juin 2003, relative à l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière, établit des règles à suivre au cours des différentes phases de la reconduite, avec en annexes des fiches sur les gestes techniques et professionnels en intervention destinées aux fonctionnaires escorteurs de la police aux frontières. Parmi les moyens de contrainte, est exposée la technique dite de « régulation phonique » au moyen d'une pression sur la gorge que peuvent utiliser les escorteurs à bord de l'avion, laquelle ne serait pas utilisée, voire interdite, selon les informations recueillies par les contrôleurs auprès de différents escorteurs.

Les contrôleurs ont observé que le menottage (dans le dos) des personnes lors de leur procédure d'embarquement est systématique, quel que soit leur comportement, calme ou agité. La plupart du temps, les moyens de contrainte sont enlevés dès que l'avion a commencé le roulage.

L'objectif du « bien embarqué » ne doit pas faire oublier la nécessité d'utiliser des moyens de contrainte et des gestes et techniques professionnels en intervention qui soient proportionnés au comportement des personnes. Le CGLPL considère que le recours systématique à ces moyens répond davantage à un principe de précaution qu'à une évaluation des risques liés au comportement de l'éloigné.

Les contrôleurs du CGLPL observent qu'à l'aéroport de Lille-Lesquin, les mesures de sécurité ne sont pas effectuées dans des conditions préservant l'intimité des personnes ; en l'absence d'abri, celles-ci sont soumises à une fouille par palpation sur le parking. Ce n'est pas le cas à Bastia, un poste de la police aux frontières est implanté à proximité.

Les unités locales d'éloignement (ULE) ne sont pas adaptées pour accueillir les personnes éloignées pendant des durées parfois longues

L'état déplorable du local d'éloignement de Roissy porte atteinte aux conditions de travail des fonctionnaires et au respect des personnes éloignées. Il est impératif de prévoir leur réfection ainsi que leur entretien.

La situation du local d'éloignement d'Orly ne permet pas de préserver la confidentialité des personnes à reconduire, amenées à croiser des passagers lors de leur cheminement jusqu'à l'avion.

Aucune prise en charge matérielle des personnes éloignées n'est prévue au sein des locaux d'éloignement visités

Les étrangers en transit n'ont pas la possibilité de bénéficier d'une collation. La gestion de toute personne retenue par l'escorte du centre de rétention administrative comprend notamment la fourniture des repas éventuels pendant le transfert mais pas au-delà ; rien n'est prévu pendant le séjour de la personne à l'ULE en attente de son départ.

L'accès à la douche, même si celle-ci existe comme à Roissy, n'est pas proposé ; la douche est réservée aux personnes se souillant volontairement. Les étrangers ne peuvent donc pas se laver librement avant leur l'embarquement. L'ULE d'Orly ne comporte pas de douche.

Aucun nécessaire d'hygiène, aucun stock de vêtements de rechange ne sont en dotation dans ces locaux de la police aux frontières de l'Ile-de-France.

Les contacts avec l'extérieur (avocat, proches) ne sont pas prévus à ce stade de la procédure d'éloignement, dès lors que les étrangers ont quitté le centre de rétention administrative

La cabine téléphonique de l'ULE de Roissy ne fonctionne qu'avec des cartes disponibles uniquement dans l'enceinte de l'aéroport. A Orly, le poste téléphonique est installé dans un lieu de passage, ne préservant en rien la confidentialité des conversations. Les personnes ont accès à leur téléphone portable si elles en expriment la demande ; néanmoins toutes ne disposent pas d'un téléphone portable.

Les contrôleurs ont déploré l'absence de cabine téléphonique au poste de la police aux frontières à l'aéroport du Bourget ainsi qu'à certaines escales telles que Bastia. A Lille-Lesquin, le transfert des reconduits a lieu sur le tarmac, éloigné de toute infrastructure.

Les personnes ne disposent pas non plus d'interprète à l'ULE pour s'exprimer pendant leur prise en charge à bord des vols commerciaux. Toutefois, il convient de souligner la présence d'une interprète lors du vol groupé jusqu'à Tirana, permettant de faciliter les formalités administratives à l'aéroport de départ en France et à l'arrivée à Tirana.

La prise en charge médicale des personnes éloignées doit être améliorée.

Aucun espace dédié aux consultations médicales n'est prévu au local de Roissy ; en cas de nécessité, le médecin du SMU se déplace à l'ULE et procède à l'examen de la personne dans une cellule, à la vue des escorteurs présents dans la salle. En outre, les contrôleurs ont relevé que les véhicules de l'ULE ne sont pas équipés de trousse de secours pour intervenir auprès des reconduits en cas d'urgence, durant le transfert et l'installation des personnes éloignées dans l'avion.

Concernant les retours forcés avec l'avion de la DCPAF ou de la DGSCGC, le chef des escorteurs ou le commandant de bord utilise les moyens de la plateforme aéroportuaire lors des escales. Aucun médecin n'est présent à bord.

Les conditions de vol à bord du Beechcraft de la DCPAF ne sont pas satisfaisantes.

Sous réserve d'une expertise à conduire, le niveau de bruit constaté en vol par les contrôleurs est élevé et dommageable pour les personnes éloignées, qui ne sont pas équipées pour réduire ces nuisances sonores. Le chef d'escorte dispose de casques antibruit et de bouchons d'oreilles destinés aux escorteurs seulement ; des bouchons antibruit consommables doivent être remis de façon systématique aux passagers reconduits ; il est impératif de remédier sans délai à cette situation.

L'accès aux toilettes est possible à bord de l'avion mais rien n'indique leur existence.

La définition des pièces de la procédure à remettre aux autorités étrangères n'est pas formalisée.

Les contrôleurs ont assisté à la remise de personnes éloignées aux autorités de l'Etat de destination :

- le 9 octobre 2014, à Rome, un Béninois sous escorte et deux autres personnes de nationalité étrangère sans escorte, dans le cadre des réadmissions Schengen, en sortie d'un avion de ligne provenant de Roissy ;
- le 11 décembre 2014, à Alger, un Algérien, en sortie d'un avion de ligne provenant de Roissy ;
- le 22 mai 2015, à Tirana, cinq Albanais en sortie du Beechcraft affrété par la DCPAF, provenant du Bourget ;

- le 1^{er} octobre 2015, à Tirana, dix-neuf Albanais en sortie du Dash 8 du ministère de l'intérieur, provenant du Bourget ;
- le 28 septembre 2015, à Douala, un Camerounais en sortie d'un avion de ligne provenant de Roissy ;

Les bonnes pratiques suivantes ont été constatées dans tous ces éloignements :

- toutes les personnes éloignées sont arrivées dans l'Etat de destination libres de leurs mouvements – sans menotte ni bande autoagrippante – et les fonctionnaires de police français ont rencontré leurs homologues de l'Etat de destination ;
- les documents de voyage ou les laissez-passer ont été remis en main propre aux fonctionnaires de l'Etat de destination ;
- les personnes éloignées ont conservé leurs bagages à proximité ou ont pu s'assurer qu'ils étaient pris en compte par l'équipage de l'avion.

Des améliorations peuvent être apportées sur les points suivants :

- Le chef d'escorte et le commandant de bord, en l'absence d'escorte, décident quels sont les documents, parmi ceux contenus dans le dossier remis avant le décollage, à transmettre aux autorités de l'Etat de destination.
- Aucune disposition écrite ne permet au commandant de bord ou au chef d'escorte de connaître les listes des pièces à remettre et celles à détruire. Outre le défaut d'autorisation de rester sur le territoire français, des procès-verbaux d'audition par des officiers de police judiciaire, des motivations telles que violences aggravées et dégradation volontaire de bien public, affaire traitée en flagrant délit (cf rapport de visite sur la mission d'éloignement du 28 septembre 2015) voire des informations médicales ont été vus par les contrôleurs dans certains dossiers.
- Le CGLPL estime que seuls les documents d'identité ou de voyage et les extraits d'OQTF portant sur le non-respect du droit au séjour peuvent être remis aux autorités de l'Etat de destination.

Les contrôleurs ont en effet constaté des pratiques variables :

- lorsqu'une personne éloignée est placée sans escorte dans un avion, le dossier complet est remis au commandant de bord en vue de sa transmission aux autorités de l'Etat de destination ; les contrôleurs n'ont pas entendu de consigne sur la nature des pièces à remettre, ce qui laisse penser que le commandant remet le dossier complet ;
- lorsqu'une personne éloignée est placée avec escorte dans un avion :
 - les 11 décembre 2014, 22 mai 2015 et 28 septembre 2015 : les documents de voyage ou d'identité, les laissez passer, les OQTF et, dans certains cas, l'ensemble des notifications a été transmis aux autorités des Etats de destination ;
 - le 1er octobre 2015 : les documents d'identité et un message adressé à l'ambassade de France à Tirana comportant la liste des personnes éloignées avec mention de leurs noms, du CRA de provenance, de l'existence d'un OQTF avec mention de l'absence d'interdiction de retour ont été remis aux autorités albanaises ; le message ne comportait pas d'indication de demande d'asile mais certaines informations étaient inexactes.

Par ailleurs des informations couvertes par le secret médical peuvent apparaître dans le dossier remis au chef d'escorte ou au commandant de bord.

Enfin, avant la remise de la personne éloignée aux autorités locales, aucun contact n'est établi entre le chef de l'escorte et les autorités françaises pour savoir si une ou des personnes éloignées seraient en définitive admises à demeurer sur le sol français et par conséquent pourraient ne pas sortir de l'avion et revenir en France.

OBSERVATIONS

LES BONNES PRATIQUES SUIVANTES POURRAIENT ETRE DIFFUSEES

- 1. ROISSY-ROME 29**

La traçabilité d'une mission d'escorte de reconduite est assurée par un compte rendu de mission d'escorte à l'étranger, qui a le mérite de consigner l'emploi des moyens de contrainte ainsi que le comportement de la personne à chaque phase de l'opération, à l'arrivée à l'unité locale d'éloignement ainsi que lors de l'embarquement.
- 2. ROISSY - TBILISSI 37**

Dans tous les cas, les moyens de coercition utilisés pour le transfert étaient retirés à l'arrivée à l'ULE et ce, pendant la durée du placement en cellule d'attente.
- 3. ROISSY - TBILISSI 39**

La plupart des examens sont réalisés au SMU. Les fonctionnaires de l'ULE n'hésitent pas à le solliciter lorsque l'état de la personne ne leur apparaît pas compatible avec un transport aérien.
- 4. ROISSY - TBILISSI 40**

Les escorteurs favorisent l'usage du tabac afin de limiter au maximum les tensions liées au départ. Les fumeurs se positionnent dans le sas d'entrée de l'ULE.
- 5. ROISSY - ALGER 62**

Au cours du vol, les conditions de la prise en charge du reconduit par les escorteurs de l'UNESI se sont assouplies : au départ de l'avion, la personne était assise entre les deux escorteurs, ensuite elle a pu se déplacer contre le hublot, légèrement à l'écart de l'escorteur ; elle a pu bénéficier des mêmes conditions matérielles que les passagers (un coussin, une collation, des boissons).
- 6. ORLY - ALGER 71**

Les personnes retenues ne sont menottées que si elles présentent des risques
- 7. ORLY - ALGER 72**

Le placement de personnes retenues dans la même cellule fait l'objet d'une réflexion au cas par cas visant à créer un sentiment d'apaisement. Les bagages des personnes retenues sont placés à leur vue, dans le même but.
- 8. ORLY - ALGER 78**

Le comportement des fonctionnaires de police vise à apaiser les personnes retenues, parfois en apportant des explications juridiques sur le contenu des décisions
- 9. LE BOURGET – TIRANA 1 83**

Les personnes éloignées ont eu accès à leur téléphone portable quand elles le demandaient aux escorteurs, quand elles n'étaient pas menottées.
- 10. LE BOURGET – TIRANA 1 86**

La gestion des objets personnels des personnes éloignées est faite de façon à ce qu'elles puissent en permanence les localiser : les bagages sont mis en soute sous leurs yeux et les enveloppes de la fouille sont dans les mains d'un fonctionnaire identifié.

11. LE BOURGET – TIRANA 1..... 90

Les personnes éloignées ont pu fumer pendant les escales, dès lors que ce n'était pas interdit en raison d'opérations de ravitaillement de l'avion.

12. LE BOURGET – TIRANA 1..... 91

Le parking de Bastia est situé à proximité du poste de police de l'aéroport dont les commodités sont utilisées par les passagers et l'équipage de l'avion

13. ROISSY – DOUALA 103

Il convient de souligner la préoccupation constante des escorteurs de l'UNESI pour le dialogue et la délivrance d'informations sur le déroulement des opérations, tant à l'égard de la personne éloignée que de l'équipage ou des passagers.

14. ROISSY – DOUALA 103

La gestion des effets personnels de la personne éloignée a été assurée de façon respectueuse de ses intérêts, que ce soit à l'embarquement, pendant le vol comme à la descente de l'avion.

15. LE BOURGET – TIRANA 2..... 109

Les personnes éloignées ont eu accès à leur téléphone portable quand elles le demandaient aux escorteurs, quand elles n'étaient pas menottées. Cet accès au téléphone portable constitue une bonne pratique.

16. LE BOURGET – TIRANA 2..... 112

Dans certains centres de rétention, les procès-verbaux de notification des droits en rétention, la notification de ces droits et les jugements du juge des libertés et de la détention pour la prolongation de la rétention sont rédigés en français et en albanais.

17. LE BOURGET – TIRANA 2..... 114

La gestion des objets personnels des personnes éloignées est menée de façon à ce qu'elles puissent en permanence les localiser : les bagages sont mis en soute sous leurs yeux et les enveloppes de la fouille sont dans les mains d'un fonctionnaire identifié.

18. LE BOURGET – TIRANA 2..... 115

Les personnes éloignées n'ont pas été menottées pendant les transferts des centres de rétention aux aéroports (Le Bourget et Lille) ni pour l'embarquement dans l'avion.

19. LE BOURGET – TIRANA 2..... 116

Les parkings éloignés de l'aéroport de Lille-Lesquin ne disposent d'aucun abri ; une fourgonnette aménagée avec une table et deux chaises a été utilisée pour procéder aux fouilles par palpation et assurer les procédures administratives de façon individuelle dans le respect de l'intimité de chacune des personnes éloignées.

20. LE BOURGET – TIRANA 2..... 118

La présence d'un interprète pendant tout le vol a permis de faciliter les formalités administratives au départ de l'aéroport de Lille-Lesquin et à l'arrivée à Tirana. C'est une bonne pratique.

LES MESURES SUIVANTES DEVRAIENT ETRE MISES EN ŒUVRE

1. ROISSY-ROME 21

L'instruction de la direction générale de la police nationale du 17 juin 2003 relative à l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière rappelle les règles et donne les consignes ainsi que les conseils techniques utiles aux fonctionnaires escorteurs. Cette instruction doit faire l'objet d'une mise à jour. Elle ne comporte pas de préconisations d'ordre médical.

2. ROISSY-ROME 21

Une réflexion approfondie sur les modalités d'emploi des moyens de contrainte est indispensable lors de l'embarquement de la personne à éloigner et lors du vol. L'objectif du « bien embarqué » ne doit pas faire oublier la nécessité d'utiliser des moyens de contrainte et des gestes et techniques professionnels en intervention qui soient proportionnés au comportement des personnes à éloigner.

3. ROISSY - TBILISSI 39

L'ULE ne comporte pas de local pour réaliser un examen médical. Le déplacement du médecin du SMU est rare ; l'examen se fait dans une cellule, à la vue des escorteurs présents dans la salle. Il est nécessaire de préserver l'intimité de la personne.

4. ROISSY - TBILISSI 40

Les deux toilettes de l'ULE ne peuvent pas être utilisées par les personnes reconduites, l'une étant en réfection et l'autre n'est pas disponible. Les personnes utilisaient les toilettes du personnel. Il est nécessaire de procéder sans délai à des travaux de maintenance pour la remise en l'état des locaux.

5. ROISSY - TBILISSI 40

Une douchette dont l'usage semble limité aux personnes se souillant volontairement est installée dans les toilettes en travaux ; celle-ci ne fonctionnait pas le jour de la visite ; dans cette attente, les étrangers se lavent ou sont lavés à la zone d'attente de Roissy, également dotée de nécessaires d'hygiène et de vêtements de rechange. Il est indispensable de prévoir à l'ULE des nécessaires d'hygiène et de permettre aux reconduits de se laver

6. ROISSY - TBILISSI 41

L'ULE n'est pas approvisionnée en repas pour nourrir les reconduits ; le principe selon lequel toute personne retenue est à la charge de son escorte, inclut notamment la prise en charge des repas, sans considération des circonstances entre le transfert à l'ULE et le délai d'attente de la personne jusqu'à son départ. Des dispositions doivent être prises pour que les personnes éloignées bénéficient de repas pendant leur présence dans le local de transit.

7. ROISSY - TBILISSI 42

Concernant les étrangers sans escorte, leurs documents sont transmis au commandant de bord pour remise à l'arrivée aux autorités de police locales. Les contrôleurs ont constaté que celles-ci avaient connaissance indûment, en sus des documents d'identité et des actes administratifs justifiant l'éloignement, de tous les procès-verbaux de la procédure judiciaire, mettant en cause non seulement la personne elle-même, mais également l'ensemble des personnes impliquées et en l'espèce, d'autres ressortissants restés en France. Il est impératif que ces pratiques soient modifiées.

8. ROISSY - ALGER 57

Les locaux de l'unité locale d'éloignement de Roissy sont dégradés, de ce fait porteurs de risques pour l'intégrité physique des personnes à reconduire. Il est nécessaire d'engager des travaux de

maintenance et de réhabilitation pour maintenir des conditions matérielles décentes aux reconduits et au personnel de police.

9. ROISSY - ALGER 57

Il est impossible de fournir une collation aux personnes de passage dans les locaux de l'ULE. Des dispositions doivent être prises par la DPAF Roissy pour permettre aux reconduits de prendre un repas

10. ROISSY - ALGER 57

Concernant la prise en charge médicale, des moyens supplémentaires doivent être fournis aux fonctionnaires de l'ULE pour pouvoir intervenir en cas de nécessité jusqu'à la phase d'embarquement : les fonctionnaires de police de l'ULE ne disposent que des moyens de premier secours à l'ULE. Les véhicules de l'ULE ne sont pas équipés d'une trousse de pharmacie

11. ROISSY - ALGER 60

Concernant l'utilisation des moyens de contrainte, le choix des moyens ressort de l'observation de la personne éloignée et d'un entretien informel par les escorteurs de l'UNESI. Une réflexion approfondie sur les modalités de leur emploi est indispensable lors de l'embarquement de la personne à éloigner et lors de son installation. Lors du transfert de leur cellule à l'avion, le menottage des personnes reconduites de doit pas être systématique, mais lié à leur comportement.

12. ROISSY - ALGER 64

Des instructions écrites applicables à l'ensemble des services en charge des escortes d'éloignement doivent être prises pour interdire la remise des pièces judiciaires et pénales aux autorités de l'Etat de destination.

13. ORLY - ALGER 67

L'emplacement du point phone à carte installé dans le couloir de l'unité d'éloignement, à proximité du poste d'entrée, ainsi que son environnement acoustique, ne permettent pas de garantir la confidentialité des conversations téléphoniques. Un aménagement est nécessaire.

14. ORLY - ALGER 72

Les objets que les personnes retenues possèdent sur elles et qui peuvent présenter un danger, sont placés dans une boîte en carton posée sur le comptoir du poste. Cette boîte est accessible à toutes les personnes circulant devant le comptoir. La sécurisation de ces objets doit être améliorée.

15. ORLY - ALGER 72

Les téléphones portables sont laissés à la disposition des personnes retenues sous réserve qu'ils ne soient pas équipés d'un appareil photo et sous réserve de garantir la sécurité tant des personnes retenues que des fonctionnaires de police. La réserve liée à la présence d'un appareil photo mérite d'être étudié au cas par cas.

16. ORLY - ALGER 72

Aucun moyen d'alimentation n'est disponible au sein de l'unité d'éloignement. Il n'existe pas non plus de vêtements de rechange. Aucune douche ne peut être utilisée et l'ULE ne dispose d'aucun nécessaire d'hygiène. Ces moyens doivent être mis en place.

17. ORLY - ALGER 77

L'accès au tarmac depuis les locaux de l'unité d'éloignement impose la traversée d'un couloir dans lequel circulent les passagers que les personnes retenues sont appelées normalement à croiser. La confidentialité n'est pas préservée, sauf si le flux de passagers est bloqué. Ce point doit être amélioré.

18. LE BOURGET – TIRANA 1..... 88

L'avion Beechcraft est bruyant. Les personnes reconduites doivent disposer d'une protection antibruit identique à celle que l'on estime nécessaire pour l'escorte.

19. LE BOURGET – TIRANA 1..... 90

Un stock de repas tampon devrait être positionné dans le poste de police du Bourget et dans celui de Bastia

20. LE BOURGET – TIRANA 1..... 91

Les parkings éloignés de l'aéroport de Lille-Lesquin ne disposent d'aucun abri ; les fouilles par palpation et les procédures administratives ont lieu en plein air sur le tarmac ; il convient d'y remédier.

21. LE BOURGET – TIRANA 1..... 92

Le menottage systématique des personnes éloignées – même pour une durée limitée – quand elles sont prises en charge par les escorteurs de l'UNESI apparaît excessif.

22. LE BOURGET – TIRANA 1..... 92

La liste des documents remis aux autorités de l'État de destination doit faire l'objet d'une circulaire.

23. ROISSY – DOUALA 97

La confidentialité des soins est à respecter en toute circonstance.

24. ROISSY – DOUALA 101

L'état de propreté du seul sanitaire disponible à l'ULE peut laisser à désirer. L'entretien des sanitaires est à renforcer.

25. ROISSY – DOUALA 103

Les enregistrements vidéo de l'embarquement sont détruits dans des délais non précisés. Les modalités et les délais de conservation de ces images devraient être encadrés, que l'embarquement se soit bien ou mal passé.

26. ROISSY – DOUALA 105

Le recours aux moyens de contrainte ne doit pas résulter d'un simple principe de précaution ou de la volonté de réaliser l'éloignement « à tout prix », mais d'une analyse au cas par cas des risques liés au comportement de la personne éloignée.

27. ROISSY – DOUALA 106

Les documents médicaux remis à l'escorte doivent être placés sous pli fermé afin de respecter le secret médical.

28. ROISSY – DOUALA 107

La liste des documents susceptibles d'être remis aux autorités de l'état de destination doit être définis par une circulaire. Les personnes reconduites doivent en être informées.

29. LE BOURGET – TIRANA 2..... 113

Un stock de repas tampon devrait être positionné dans le poste de police du Bourget.

30. LE BOURGET – TIRANA 2..... 118

La liste des documents remis aux autorités de l'État de destination doit être fixée par une circulaire ; les personnes éloignées doivent en être informées.

Table des matières

1. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - ROME (ITALIE), LE 9 OCTOBRE 2014	16
1.1 CONDITIONS DE LA VISITE	16
1.2 GENERALITES.....	17
1.1.1 CONTEXTE DE LA RECONDUITE	17
1.1.2 L'ESCORTE	17
1.1.3 MESURES DE CONTRAINTE ET TECHNIQUES DE CONTENTION.....	19
1.3 PHASE PREPARATOIRE A L'ELOIGNEMENT.....	22
1.1.4 TRANSFERT, PAR LES FORCES DE POLICE	22
1.1.5 PRISE EN CHARGE MEDICALE DES PERSONNES A RAPATRIER	23
1.1.6 PREPARATION DU VOL A L'AEROPORT	24
1.1.6.1 Organisation du dispositif de renvoi à l'aéroport.....	24
1.1.6.2 Accès à l'appareil.....	24
1.4 PHASE DU VOL PROPREMENT DIT	25
1.1.7 CONDITIONS D'INSTALLATION DANS L'AERONEF AVANT L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ..	25
1.1.8 CONDITION DE LA PERSONNE ELOIGNEE VERS L'ITALIE A L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ET PENDANT LE VOL.....	27
1.1.9 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE	29
1.5 REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION	29
2. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - TBILISSI (GEORGIE), LE 3 DECEMBRE 2014	31
2.1 LES CONDITIONS DE LA VISITE	31
2.2 L'UNITE LOCALE D'ELOIGNEMENT.....	32
2.2.1 Les locaux.....	32
2.2.2 Les personnels.....	34
2.2.3 Les missions dévolues à l'unité locale d'éloignement.....	35
2.3 LES CONDITIONS MATERIELLES DE PRISE EN CHARGE	37
2.3.1 Les moyens de contrainte employés.....	37
2.3.2 L'arrivée à l'ULE.....	37
2.3.3 La gestion des effets personnels	38
2.3.4 L'accès au médecin	38
2.3.5 L'hygiène	39
2.3.6 La gestion du tabac	40
2.3.7 L'alimentation	40
2.3.8 Les contacts avec l'extérieur (proches, avocat)	41
2.3.9 Le recours à l'interprète.....	42
2.3.10 Le départ de l'ULE	42
2.4 LES VERIFICATIONS DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES	43
2.4.1 Le contexte juridique des mesures de reconduites mises en exécution le jour de la visite.....	43
2.4.2 L'examen des documents accompagnant les étrangers	44
2.5 PARCOURS D'ETRANGERS RECONDUITS OBSERVES PAR LES CONTROLEURS	45
2.5.1 Prise en charge de trois personnes venant de Marseille par avion.....	45
2.5.2 Prise en charge d'un ressortissant marocain arrivant par la route d'Angers.	47
2.6 LES PHASES D'EMBARQUEMENT.....	48
2.6.1 Vers Budapest (Hongrie)	48
2.6.2 Vers Islamabad (Pakistan)	49
2.6.3 Vers Casablanca (Maroc).....	49
2.6.4 Vers Bucarest (Roumanie).....	50
2.7 INCIDENTS.....	50
2.8 NOTE D'AMBIANCE	51
3. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE – ALGER (ALGERIE), LE 11 DECEMBRE 2014	52
3.1 CONDITIONS DE LA VISITE	52
3.2 L'ARRIVÉE À L'ULE	53

3.3	LA PHASE D'EMBARQUEMENT	54
3.3.1	La prise en charge de la personne (assistance ULE, escorte UNESI) :	54
3.3.2	Prise en charge médicale de la personne à éloigner	57
3.3.3	Phase de transfert de la personne de l'ULE	57
3.3.4	Conditions d'accès à l'avion	58
3.4	LA PHASE DU VOL	60
3.4.1	Conditions d'installation dans l'aéronef avant l'embarquement des passagers	60
3.4.2	Condition de la personne éloignée à l'embarquement des passagers et pendant le vol	61
3.5	LA REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DE DESTINATION	62
3.5.1	Éléments d'information sur la personne éloignée	62
3.5.2	La remise de la personne aux autorités de destination	63
3.6	LA TRAÇABILITE DE LA MISSION D'ESCORTE (ELEMENTS A PORTER SUR LE COMPTE RENDU D'ESCORTE)	
	64	
4.	ORLY – ALGER (ALGERIE), LE 17 AVRIL 2015	65
4.1	CONDITIONS DE LA VISITE	65
4.2	L'UNITE LOCALE D'ELOIGNEMENT D'ORLY	66
4.2.1	L'unité d'éloignement d'Orly	66
4.3	LES CONDITIONS MATERIELLES DE PRISE EN CHARGE DES ETRANGERS	69
4.3.1	A l'arrivée à l'UEL	69
4.3.2	La répartition dans les cellules	70
4.3.3	Les moyens de contrainte	70
4.3.4	La gestion des effets personnels	71
4.3.5	L'alimentation	72
4.3.6	L'hygiène	73
4.3.7	La gestion du tabac	73
4.4	LE RESPECT DES DROITS	73
4.4.1	L'accès au médecin	73
4.4.2	L'accès à l'avocat	73
4.4.3	Le maintien des liens avec l'extérieur	73
4.4.4	La vérification des pièces de la procédure d'éloignement	74
4.5	LA PHASE D'EMBARQUEMENT	75
4.5.1	Le contact entre les policiers de l'UNESI et la personne éloignée	75
4.5.2	Les moyens de contrainte et la palpation de sécurité	75
4.5.3	L'accès à l'avion	76
4.6	LA PHASE DU VOL	78
4.7	LA REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION	79
4.8	LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE	80
5.	LE BOURGET - TIRANA (ALBANIE), LE 22 MAI 2015	81
5.1	CONDITIONS DE LA VISITE	81
5.2	LE COMPTOIR DE LA SOCIETE LANDMARK AU BOURGET	82
5.3	LES CONDITIONS DE PRISE EN CHARGE DES PERSONNES ELOIGNEES	82
5.3.1	Le respect des droits	82
5.3.2	La vérification des pièces de la procédure d'éloignement	83
5.4	LES PHASES AVANT LE PREMIER VOL	85
5.4.1	Arrivée au Bourget	85
5.4.2	La phase d'embarquement au Bourget	86
5.5	LA PHASE DU VOL	88
5.5.1	Phase du vol avant la première escale à Lille-Lesquin entre 7h et 7h45	88
5.5.2	Escale à Lille-Lesquin entre 7h45 et 8h20	89
5.5.3	Phase du vol entre Lille-Lesquin et Bastia de 8h20 à 11h	89
5.5.4	Escale à Bastia de 11h à 12h	90
5.5.5	Phase du vol entre Bastia et Tirana de 12h à 14h20	91
5.5.6	Retour de Tirana au Bourget de 15h30 à 19h05	91
5.6	LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION	91
5.7	LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE	92

6. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - DOUALA (CAMEROUN), LE 28 SEPTEMBRE 2015	93
6.1 PRESENTATION GENERALE DE LA MISSION	93
6.2 LES CONDITIONS DE L'ÉLOIGNEMENT	93
6.3 LA PRISE EN CHARGE EN SORTIE DU CRA	95
6.4 LA PRISE EN CHARGE A L'ULE	98
6.5 LE VOL.....	103
6.5.1 Le placement dans l'avion.....	103
6.5.2 La gestion des effets personnels.....	103
6.5.3 Le vol entre Paris - Charles de Gaulle et Douala.....	103
6.5.4 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement.....	105
6.5.5 Le débarquement à Douala.....	106
6.6 LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION	107
7. LE BOURGET - TIRANA (ALBANIE), LE 1^{ER} OCTOBRE 2015	108
7.1 CONDITIONS DE LA VISITE	108
7.2 LE COMPTOIR DE LA SOCIETE SIGNATURE AU BOURGET	109
7.3 LES CONDITIONS DE PRISE EN CHARGE DES PERSONNES A ELOIGNER.....	109
7.3.1 Le respect des droits	109
7.3.2 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement.....	110
7.4 LES PHASES AVANT LE PREMIER VOL.....	112
7.4.1 Arrivée au Bourget : la prise en compte des personnes éloignés	112
7.4.2 La phase d'embarquement au Bourget.....	113
7.5 LA PHASE DU VOL	114
7.5.1 Le vol entre le Bourget et Lille-Lesquin	114
7.5.2 L'escale à Lille-Lesquin	114
7.5.3 Le vol entre Lille-Lesquin et Tirana.....	116
7.5.4 Le vol retour de Tirana au Bourget	116
7.6 LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION	116
7.7 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE.....	118

1. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - ROME (ITALIE), LE 9 OCTOBRE 2014

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, quatre contrôleurs ont effectué un contrôle « de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination », entre l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle et l'aéroport Léonard de Vinci, à Rome (Italie), le 9 octobre 2014.

Un rapport de constat a été adressé au responsable de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention le 30 octobre 2014. L'adjoint au chef d'état-major de la direction centrale de la police aux frontières a fait part de ses observations par courrier du 14 novembre 2014 dont il a été tenu compte dans la rédaction du rapport de visite.

1.1 CONDITIONS DE LA VISITE

Deux contrôleurs se sont présentés le 9 octobre 2014 à 7h à l'unité locale d'éloignement (ULE) de la direction de la police aux frontières (DPAF) de Roissy. Sur place, ils ont été reçus par des fonctionnaires de l'unité. Le chef d'état-major de la DPAF Roissy et le chef de l'unité d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI), se sont déplacés ultérieurement. Ils ont présenté aux contrôleurs les missions et les caractéristiques essentielles des deux unités.

L'ensemble des documents demandés n'a pu être mis à disposition des contrôleurs. Une première sollicitation a été adressée au responsable de l'UNESI par courriel du 13 octobre 2014. Une seconde, portant sur les comptes rendus des missions d'escorte, a été transmise par un courrier de la Contrôleure générale en date du 15 octobre 2014.

Les contrôleurs ont plus particulièrement examiné la procédure administrative d'une personne qui faisait l'objet d'une réadmission Schengen à destination de l'Italie, et constaté les conditions de sa prise en charge de son arrivée à l'ULE jusqu'à sa montée et à son installation dans l'avion. Ils ont rencontré les fonctionnaires de l'ULE, de l'escorte du centre de rétention administrative (CRA) du Mesnil Amelot 3 et de l'UNESI. Ils se sont entretenus avec la personne pendant son temps de présence dans les locaux de l'ULE.

Deux autres contrôleurs ont suivi l'escorte durant le vol de Paris à destination de Rome Fiumicino (vol Air France n°1504). Ils ne se sont pas identifiés auprès de l'escorte et ont embarqué en même temps que les autres passagers pour suivre les conditions de la prise en charge de la personne réadmise pendant le vol et celles de sa remise aux autorités du pays de destination. Après la phase de décollage, les contrôleurs se sont rendus au fond de la cabine où étaient installés, à la dernière rangée de sièges, les deux escorteurs et, au centre, la personne reconduite. Sur la rangée de sièges, à droite, se trouvaient deux autres personnes éloignées mais non escortées.

Durant le vol entre Paris et Rome, les contrôleurs se sont entretenus avec des membres d'équipage puis, après l'atterrissage, avec la personne éloignée et avec les deux escorteurs de l'UNESI.

Ont été avisés :

- le secrétaire général du préfet chargé de la sûreté à l'aéroport Charles de Gaulle ;
- le centre des opérations de la gendarmerie des transports aériens.

Le cabinet du préfet de Seine-Saint-Denis et le procureur de la République près le tribunal de grande instance de Bobigny n'ont pas pu être contactés par téléphone.

1.2 GENERALITES

1.1.1 CONTEXTE DE LA RECONDUITE

L'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière est formalisé par une instruction de la direction générale de la police nationale du 17 juin 2003. Cette instruction fixe notamment un certain nombre de règles s'imposant au cours des différentes phases visant à l'exécution de la reconduite (avant le départ, lors de l'embarquement, pendant le vol, à l'arrivée et au retour de l'escorte). Elle comporte également en annexe des fiches techniques portant sur les moyens de coercition.

Selon les informations recueillies, sur les quarante-trois personnes reconduites le jour du contrôle, sept escortes de fonctionnaires de l'UNESI étaient prévues.

Une personne de nationalité béninoise, interpellée le 29 septembre 2014 dans le Val-d'Oise suite à un contrôle d'identité sur réquisition du procureur de la République, a été éloignée le 9 octobre 2014 à 9h45, par voie aérienne, à Rome, dans le cadre d'une mesure de réadmission Schengen en Italie. La procédure de retenue pour vérification de son titre de séjour italien a duré 7h15 au commissariat de Cergy-Pontoise. A l'issue, elle a été placée, sur décision du préfet, au local de rétention administrative de Cergy-Pontoise puis transféré le 30 septembre 2014 au centre de rétention administrative (CRA) du Mesnil Amelot 3.

Elle a refusé d'embarquer le 2 octobre, dans le délai des cinq jours. Le juge des libertés et de la détention provisoire a rendu, le 4 octobre, une ordonnance de première prolongation de vingt jours à son encontre.

Les contrôleurs ont constaté que le dossier comportait un récépissé délivré par le commissariat de Cergy-Pontoise contre la remise de son titre de séjour italien et une télécopie du centre de coopération policière et douanière de Vintimille portant un tampon du 30 septembre 2014 d'acceptation de la réadmission Schengen. La carte de séjour de l'intéressé n'était pas dans son dossier. Selon des informations recueillies par ailleurs par les contrôleurs, elle aurait été perdue durant sa période de rétention.

Les contrôleurs ont également constaté que deux personnes étrangères, en provenance des CRA de Plaisir (Yvelines) et de Vincennes (Val de Marne), étaient éloignées sans escorte, par le même avion, dans le cadre de la réadmission Schengen.

1.1.2 L'ESCORTE

L'UNESI est une unité de 135 fonctionnaires du corps de maîtrise et d'application, dirigée par un commandant, assisté par un capitaine de police. Elle dispose de deux moniteurs en activités physiques et professionnelles (APP). Cette unité, implantée à Rungis (Val-de-Marne), est rattachée au pôle central Eloignement qui dépend de la sous-direction de l'immigration irrégulière et des services territoriaux de la direction centrale de la police aux frontières. Les fonctionnaires travaillent en régime cyclique « 3/3 ».

Le personnel d'escorte est recruté par le chef de l'UNESI, qui préside un jury composé d'une psychologue et d'un fonctionnaire de l'UNESI. *La DCPAF précise dans ses observations que l'arrêté du 1^{er} février 2011 relatif aux missions et à l'organisation de la DCPAF dispose que « la commission est composée d'un psychologue de la police nationale et de deux représentants de l'administration ». Dans les faits, les représentants de l'administration sont le chef de l'UNESI ou son adjoint et un ou deux gradés de l'unité.*

Les candidats doivent passer au préalable des tests psychotechniques et un test d'anglais. Ils passent également des épreuves portant sur les gestes et techniques professionnels et d'intervention (GTPI). Selon les informations recueillies, les fonctionnaires recrutés ont des origines diverses (Afrique, Turquie, Europe de l'Est...), facilitant ainsi le contact avec les personnes à éloigner.

Au cours de la formation initiale, d'une durée d'une semaine, des personnes extérieures interviennent (magistrats, psychologue...). A l'issue de la première semaine, une formation pratique de deux jours permet de dispenser aux stagiaires les GTPI.

Une formation continue obligatoire de six heures, dispensée par un moniteur en activités physiques et professionnelles (APP) de l'unité, a lieu chaque trimestre, portant sur la remise à niveau des GTPI. Il a été indiqué aux contrôleurs que les fonctionnaires escorteurs bénéficiaient de quelques heures de formation aux gestes de premiers secours.

Les escorteurs sont recrutés pour une durée maximum de neuf ans.

Dans le cadre de leur mission d'éloignement, un des fonctionnaires de l'UNESI est désigné comme chef d'escorte. Ils travaillent en tenue civile, sans arme administrative, et sont porteurs du brassard de police jusqu'à leur embarquement dans l'avion. Concernant la réadmission Schengen de la personne de nationalité béninoise, elle a été escortée par deux fonctionnaires de l'UNESI jusqu'à la destination prévue et sa remise effectuée aux autorités italiennes (cf. *infra* §.5).

Depuis deux ans, une antenne de l'UNESI est implantée à l'ULE. Elle est composée de deux fonctionnaires (un brigadier-chef et un brigadier) qui travaillent du lundi au vendredi selon des horaires adaptés aux vols sensibles (Afrique subsaharienne, Maghreb, Géorgie...), qui sont repérés la veille. Selon les informations recueillies, les deux fonctionnaires ont contacté le syndicat national des pilotes de ligne, la compagnie Air France et sa direction de la sûreté et d'autres compagnies pour expliquer leur mission d'information. Ils interviennent en amont pour informer le commandant de bord, le chef de cabine, les équipages et rassurer les passagers lors de leur embarquement dans l'avion :

« Notre démarche auprès des passagers est celle de la transparence ».

« Il n'y a pas de départ à tout prix ».

Le chef de l'UNESI est informé par téléphone des incidents. Un registre ad hoc est en outre renseigné à leur retour à l'ULE.

Il a été indiqué que la présence des deux fonctionnaires permettait de faciliter la mission des escorteurs de l'UNESI lors de l'installation de la personne à éloigner dans l'avion jusqu'à la fermeture des portes. Par ailleurs, selon les informations recueillies, le nombre de refus d'embarquer des personnes à éloigner par les commandants de bord d'Air France a diminué de moitié.

L'ULE est composée de deux majors et de deux brigades de dix-neuf et dix-huit fonctionnaires dont deux adjoints de sécurité. Chaque brigade est dirigée par un gradé assisté par un autre gradé. Ils travaillent en uniforme selon un régime cyclique « 3/3 ». Leurs horaires sont définis en fonction de l'activité. Les escorteurs de l'ULE ont un rôle d'assistance de l'UNESI, lors des opérations de pré-embarquement, sur le plan de la logistique, en fournissant un véhicule dans la mesure de leurs moyens disponibles (ou celui des escorteurs à l'arrivée à l'ULE) et un chauffeur. Ils accompagnent les escorteurs de l'UNESI à bord de l'avion jusqu'à la fin des opérations d'embarquement et sont dotés d'un moyen de liaison radio. Ils sont renforcés chaque matin, sauf le dimanche, par six à sept fonctionnaires de la compagnie d'intervention de police de Roissy (CIP). Il a été indiqué aux contrôleurs que les fonctionnaires de la CIP étaient formés au maintien de l'ordre à bord d'un avion.

L'enregistrement vidéo de l'exécution de l'éloignement peut être réalisé par un fonctionnaire de l'ULE, en particulier pour les vols sensibles, depuis la prise en charge de la personne concernée jusqu'à la fin de la procédure d'embarquement. Le fonctionnaire est équipé d'un gilet tactique, doté d'une caméra numérique. Ce dispositif permet d'avoir un effet dissuasif à l'égard des passagers éventuellement hostiles à la mesure d'éloignement et de conserver une preuve des conditions d'accompagnement en cas de contestation de la personne. Il a été indiqué que l'enregistrement était conservé pendant six mois.

Les fonctionnaires de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI) sont sélectionnés par une commission dont la composition est prévue par l'arrêté du 1er février 2011. Les escorteurs bénéficient d'une formation spécifique à la mission d'éloignement par voie aérienne, par des moniteurs en activités physiques et professionnelles. Les contrôleurs ont remarqué leur professionnalisme dans l'accomplissement de leur mission ; en revanche, ils n'ont pu relever l'état et la nature de la formation continue des escorteurs.

1.1.3 MESURES DE CONTRAINTE ET TECHNIQUES DE CONTENTION

Les escorteurs de l'UNESI disposent de moyens de contrainte en dotation administrative :

- chaque fonctionnaire est porteur d'une paire de menottes métalliques ;
- des menottes « espagnoles » en textile ;
- un dispositif de protection individuelle (DPI) : ceinture de contention avec les mains entravées au moyen d'attache-poignets ;
- des bandes de type « velcro » pour immobiliser la personne au niveau des deux mollets et au-dessus des deux genoux.

Concernant l'emploi de ces moyens matériels d'immobilisation, il a été indiqué aux contrôleurs que les personnes à éloigner étaient presque systématiquement menottées, au cours des différentes phases de leur prise en charge, entre l'arrivée à l'ULE et leur embarquement. Elles sont toujours menottées dans le dos. Le jour de leur visite, les contrôleurs ont constaté que les personnes conduites à l'ULE n'étaient pas menottées, de même que lors de leurs opérations de pré embarquement, à l'exception de quelques vols sensibles. Les menottes en textile sont rarement utilisées. Certains pays refusent l'emploi des menottes métalliques (la Chine, l'Inde, les Emirats arabes unis).

Il a été indiqué que la ceinture de contention était plutôt utilisée pour une femme et une personne « indécise ». Cette ceinture présente l'avantage d'être réglable ; elle est équipée d'une sangle mobile permettant à la personne des mouvements de bras, sous le contrôle de l'escorteur.

Le choix des moyens de contrainte ressort de l'observation de la personne par l'escorte de l'UNESI, lors de sa prise en compte à l'ULE, et d'un entretien informel dans la geôle pour détecter si son état d'esprit est de partir ou non. La décision de l'emploi des moyens est prise de manière consensuelle entre le chef d'escorte et les fonctionnaires de l'escorte. Si la personne concernée ne veut pas partir, il a été indiqué qu'elle était menottée dans le dos lors du transport jusqu'à l'ULE. Dans ce cas, elle reste menottée, même pendant la palpation de sécurité dans la geôle, à son arrivée, et sous la surveillance d'un fonctionnaire de l'ULE.

Si la personne est violente ou résiste à l'exécution de la mesure d'éloignement, il a été indiqué que le personnel d'escorte n'avait pas recours à une immobilisation totale au sol, face contre terre. Des techniques de GTPI sont utilisées pour le recours au menottage dans le dos. La personne est ensuite entravée par des bandes de type « velcro » au niveau des mollets et au-dessus des genoux. Enfin, elle est équipée d'un casque souple de boxeur à des fins de protection des escorteurs. La personne, entièrement immobilisée, est contrainte d'être portée allongée, encadrée par deux escorteurs à la tête et deux autres escorteurs aux pieds. Elle est en position assise dans le véhicule administratif et est montée dans l'avion en position horizontale, par la passerelle arrière.

Selon les informations recueillies, il arrive qu'en cas de doute sur le comportement de la personne, celle-ci ne soit entravée qu'au niveau d'une jambe (mollet et cuisse) au moment de quitter l'ULE.

Lors de la présence des contrôleurs, la personne de nationalité béninoise à éloigner dans le cadre de la réadmission Schengen à destination de l'Italie, n'a été menottée à aucun moment.

En revanche, les contrôleurs ont observé les conditions de la prise en charge d'une personne de nationalité camerounaise, qui faisait l'objet d'une obligation de quitter le territoire à destination de Yaoundé (Cameroun). Celle-ci a été placée dans une geôle collective à son arrivée à l'ULE, deux heures avant le départ du vol prévu à 13h50. Trois escorteurs de l'UNESI étaient prévus pour effectuer la mission. La personne est restée silencieuse dans la geôle. Elle était entourée par le personnel d'escorte ainsi que par les deux fonctionnaires de l'antenne de l'UNESI, en discussion avec elle. Celle-ci a pu prier avec son chapelet, dans la geôle, et s'est agenouillée, le visage tourné vers le mur, toujours en présence des fonctionnaires. Les contrôleurs ont relevé que la personne n'avait à aucun moment manifesté d'hostilité à son départ par des paroles ou des gestes, pendant son temps de présence dans la geôle. Elle a quitté le local de l'ULE une heure avant le vol en étant menottée dans le dos, entravée complètement et dotée d'un casque souple de boxe. ²²

²² Dans ses observations, la DCPAF précise que le ressortissant camerounais Monsieur F. a fait l'objet d'un premier placement en rétention au CRA de Toulouse le 30 janvier 2014. Il a opposé deux refus d'embarquer (le 5 février sans escorte et le 19 février avec escorte). Au cours de sa rétention, il avait fait l'objet d'un placement à l'isolement car il était nerveux et menaçait de se suicider. Placé en garde à vue sur le fondement de l'article L 624-1 du CESEDA, il a été condamné à deux mois d'emprisonnement avec sursis.

Monsieur F. a de nouveau été placé en rétention au CRA de Toulouse le 28 août 2014. Il a opposé deux nouveaux refus d'embarquer : le 8 septembre avec deux escortes PAF de Haute-Garonne et le 14 septembre avec 3 escortes PAF de Haute-Garonne.

Dans ses observations, la DCPAF précise que, lors de sa prise en compte à l'unité locale d'éloignement de Roissy, la chef d'escorte a constaté que l'individu était nerveux et qu'il refusait la mesure après discussion. Aussi et eu égard à ses précédents refus d'embarquer, elle a décidé d'utiliser à son encontre les moyens de contention.

La DCPAF indique également que les contrôleurs ont pu d'ailleurs constater qu'une fois à bord de l'appareil, le susnommé s'est mis à crier pour attirer l'attention de ses compatriotes sur sa situation.

Il a été indiqué que la technique de « régulation phonique »³ n'était pas employée.

« Si la personne crie, il faut la laisser et ne pas utiliser une technique contraignante ».

Roissy-Rome

L'instruction de la direction générale de la police nationale du 17 juin 2003 relative à l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière rappelle les règles et donne les consignes ainsi que les conseils techniques utiles aux fonctionnaires escorteurs. Cette instruction doit faire l'objet d'une mise à jour. Elle ne comporte pas de préconisations d'ordre médical.

Les contrôleurs ont constaté que le choix des moyens de coercition ressortait de l'observation de la personne éloignée et d'un entretien informel par les escorteurs de l'UNESI dans la geôle du local d'éloignement. Le jour du contrôle, un ressortissant camerounais qui n'avait opposé aucune résistance physique ni violence par des paroles ou des gestes, était entièrement « saucissonné » (menottage dans le dos, entrave par des bandes de type « velcro » au niveau des mollets et au-dessus des genoux et port d'un casque souple de boxeur) à partir de son départ de l'unité locale d'éloignement jusqu'à son installation dans l'avion et à la descente des contrôleurs avant la fermeture des portes.

Roissy-Rome

Une réflexion approfondie sur les modalités d'emploi des moyens de contrainte est indispensable lors de l'embarquement de la personne à éloigner et lors du vol. L'objectif du « bien embarqué » ne doit pas faire oublier la nécessité d'utiliser des moyens de contrainte et des gestes et techniques professionnels en intervention qui soient proportionnés au comportement des personnes à éloigner.

Une troisième programmation en date du 21 septembre a été annulée en raison d'une grève chez Air France.

Pour la quatrième programmation, l'individu a été pré-acheminé de Toulouse au Bourget au moyen de l'avion de la direction générale de la police nationale avec des escorteurs de l'UNESI.

³ Technique consistant à immobiliser la personne et à l'empêcher de crier par des pressions sur le cou et la tête, et des relâchements successifs de courtes durées ; la répétition de ces actions de régulation phonique ne peut pas dépasser, au total, cinq minutes.

1.3 PHASE PREPARATOIRE A L'ÉLOIGNEMENT

1.1.4 TRANSFERT, PAR LES FORCES DE POLICE

Dès huit heures, le 9 octobre, les étrangers dont l'éloignement de la France prenait effet ce jour-là, sont arrivés à fréquence régulière et fluide environ une heure trente minutes avant le départ prévu de leur avion.

Tous étaient escortés par deux fonctionnaires de police, en fonction aux différents CRA où ils étaient retenus ; certains n'étaient pas menottés à l'entrée à l'ULE.

Les deux contrôleurs présents à l'ULE se sont attachés à suivre la phase préparatoire à l'embarquement de la personne béninoise retenue au CRA du Mesnil-Amelot depuis le 30 septembre 2014.

Son refus d'embarquer, le 2 octobre 2014, a rendu nécessaire l'accompagnement de son éloignement par deux fonctionnaires de l'UNESI ; toutefois, son transfert n'était pas signalé comme « sensible ». Selon les informations recueillies, cet homme a été informé de son départ le matin, à son réveil (à 7h). Il est arrivé en voiture banalisée à l'ULE à 8h20 et a immédiatement été placé dans une des geôles collectives ; seul le chef d'escorte est resté sur place, son collègue regagnant immédiatement le CRA du Mesnil Amelot⁴.

Il a été expliqué aux contrôleurs que la responsabilité juridique de la garde de l'éloigné incombait exclusivement à l'escorte le conduisant à l'ULE, et ce jusqu'après le départ de l'avion, quand l'aéronef atteignait son « point de non- retour »⁵.

Les fonctionnaires de police de l'ULE ont, quant à eux, un rôle d'assistance avant que l'UNESI ne prenne en charge l'organisation des conditions d'embarquement pour toutes les personnes hostiles à leur éloignement ou susceptibles d'avoir un comportement violent ou dangereux pendant la phase d'embarquement.

Les escorteurs de l'UNESI sont ensuite seuls responsables, et ce jusqu'à remise aux autorités du pays, de la sécurité de l'éloigné pendant la durée du vol. Le coût de l'escorte est assumé par l'Etat.

Des renseignements concordants, recueillis au cours d'entretiens conduits auprès des fonctionnaires de police et de l'éloigné, il ressort :

- que cette personne a refusé de prendre un petit déjeuner ;
- qu'elle a téléphoné à sa compagne, dont elle avait reçu la visite le 2 septembre 2014, pour l'avertir de l'heure de départ de l'avion ;
- qu'elle était en possession d'une somme de 70 € remise par sa compagne ;
- qu'elle a refusé, avant son départ du CRA et après signature d'inventaire valant décharge, de prendre ses affaires personnelles contenues dans un sac plastique mais qui ne se composaient que des vêtements de chantier portés le jour de son interpellation ;

⁴ Le CRA du Mesnil-Amelot est situé à proximité de l'ULE.

⁵ La notion de « point de non-retour » utilisée ici correspond au moment où l'avion est situé sur la piste de décollage et a obtenu l'autorisation de décoller. Elle est différente de celle qui a cours en aéronautique et qui définit le moment où l'avion, en vol, ne peut plus revenir à son point de départ.

- qu'elle a donné son accord pour qu'une enveloppe, placée pendant sa rétention au coffre du CRA, soit remise à l'escorte UNESI, avec comme contenu :
 - un passe Navigo ;
 - une carte bancaire (banque postale) ;
 - un trousseau de clés ;
 - un téléphone portable de marque italienne.

La personne béninoise a indiqué porter les mêmes vêtements depuis le 30 septembre 2014, mais avoir pu bénéficier de conditions d'hygiène personnelles correctes, notamment par la prise de douches.

Elle a été fouillée à trois reprises (avant de quitter le CRA, à son arrivée à l'ULE par les fonctionnaires de police de l'ULE, puis par un des deux escorteurs de l'UNESI) ; ces fouilles sont toutefois minimalistes et s'effectuent par palpation et au moyen d'un détecteur de métaux.

Peu de temps après sa mise en cellule par le policier du CRA, un des deux escorteurs UNESI s'est introduit dans la geôle pour entamer un dialogue explicatif sur les conditions de vol. A l'issue de cet échange, il a été dit aux contrôleurs que la personne acceptait le retour en Italie et s'engageait à être calme et coopérante durant le vol.

Ces propos ont été intégralement confirmés lors de l'entretien avec les contrôleurs, même si l'éloigné a pu exprimer un sentiment d'inquiétude et « d'injustice », expliquant que, selon lui, il remplissait les conditions (compagne et enfant de deux ans en France, outre un contrat de travail à durée indéterminée) pour obtenir un titre de séjour en France.

Si l'éloignement de la personne de nationalité camerounaise était signalée comme une « mesure à risque », l'homme paraissait calme, mais dégageait une grande anxiété ; il a très vite été pris en charge par trois escorteurs de l'UNESI.

Les contrôleurs, placés devant la geôle pendant le temps précédant la phase d'embarquement, ont constaté la décision prise par le chef d'escorte UNESI d'entraver totalement les membres inférieurs de la personne qui ne manifestait aucun mouvement de révolte.

Le « bandage » des membres inférieurs, avant le menottage des mains dans le dos, s'est effectué rapidement ; la sortie de l'ULE avec port du casque de boxeur et l'installation dans le véhicule de type « fourgonnette » pour rejoindre la passerelle d'embarquement de l'avion ont suivi dans l'immédiateté.

1.1.5 PRISE EN CHARGE MEDICALE DES PERSONNES A RAPATRIER

Il n'a pas été porté à la connaissance des contrôleurs l'existence de directives, par voie de notes ou de circulaires, concernant la prise en charge médicale. L'instruction de la direction générale de la police nationale relative à l'éloignement par voie aérienne ne contient pas de préconisations d'ordre médical.

En l'espèce, la personne de nationalité béninoise a bénéficié, pendant son temps de rétention, d'une consultation médicale à l'issue de laquelle elle a obtenu, selon ses dires, une prescription de doliprane ; à son arrivée à l'ULE, elle était en possession d'une enveloppe contenant des clichés radiologiques obtenus pendant son temps de rétention. Ce document lui a toujours été laissé en mains propres pendant qu'elle était en geôle et pendant le temps de l'embarquement.

Les fonctionnaires de police ont indiqué que la mesure d'éloignement n'était mise à exécution qu'à la seule condition de l'absence de contre-indication médicale ; ils ont précisé que le service médical du centre de rétention a compétence exclusive pour poser un tel diagnostic.

Les éloignés, d'après les renseignements unanimement recueillis, ne sont sédatisés ni avant ni pendant le transfert.

L'escorte prend soin de vérifier que ceux qui sont sous traitement médical sont en capacité d'en observer les prescriptions pendant l'intégralité du temps de l'éloignement.

Dans l'hypothèse d'une personne éloignée manifestant des troubles organiques, somatiques ou psychiques lors de son passage à l'ULE, il sera fait appel au service médical d'urgence de l'aéroport de Roissy par l'escorte responsable de sa garde. L'éloignement ne s'exécutera qu'avec un certificat d'aptitude délivré par le médecin ayant pratiqué l'examen.

Il est toutefois indiqué aux contrôleurs que de tels cas sont exceptionnels.

1.1.6 PREPARATION DU VOL A L'AEROPORT

1.1.6.1 Organisation du dispositif de renvoi à l'aéroport

Avant l'appel des passagers pour l'embarquement, la personne éloignée sort de l'ULE pour être conduite à bord d'un véhicule de police sérigraphié ou banalisé jusqu'au pied de l'avion. Elle est alors encadrée par l'escorte policière présente depuis le départ du CRA ; il s'y ajoute l'escorte de l'UNESI composée de deux ou trois policiers en civil, porteurs du brassard de police, et d'un policier de l'ULE dont la tâche sera éventuellement de filmer l'embarquement.

La personne de nationalité béninoise reconduite vers Rome a quitté les locaux de l'ULE à neuf heures.

Elle est montée dans le fourgon de police banalisé, conduit par un policier de l'ULE, en compagnie du policier du CRA du Mesnil Amelot, des deux escorteurs de l'UNESI et d'un policier de l'ULE, pour rejoindre l'endroit de la piste où stationnait l'avion à destination de Rome.

Un des escorteurs UNESI s'est assuré auprès du commandant de bord et du personnel navigant de leur exacte connaissance de la mesure d'éloignement.

1.1.6.2 Accès à l'appareil

Dès l'installation de la passerelle à l'arrière de l'avion, la personne béninoise est sortie du véhicule qui était resté stationné au pied de l'avion pendant une dizaine de minutes.

Elle a rejoint la cabine en montant cette passerelle tenue discrètement par le bras par l'un des escorteurs.

Accueillie par le personnel de bord, elle s'est immédiatement assise au dernier rang de l'avion, siège 35 b, tandis que les deux escorteurs prenaient place aux sièges 35 a et 35 c.

Assistant à l'embarquement, les contrôleurs ont constaté que les passagers, au moment de leur installation en cabine, ne se sont pas rendu compte que l'étranger, assis au siège susvisé, était en situation d'éloignement.

Dès la sortie du véhicule et jusqu'à la fermeture des portes de l'avion, les mouvements de l'éloigné pouvaient être filmés par le policier de l'ULE qui a quitté l'avion en même temps que les contrôleurs.

Des entretiens avec les escorteurs, il ressort que, par application du principe de précaution, l'étranger est, dans la plupart des cas, menotté pendant tout le temps de l'embarquement. L'escorte de l'UNESI lui a auparavant expliqué avoir la possibilité d'utiliser des moyens de coercition adaptés à son comportement et à sa résistance.

Les conditions d'embarquement de la personne camerounaise, telles que décrites *supra* (cf. § 3.1) démontrent que des moyens de contrainte sont parfois utilisés avant même que l'étranger n'ait manifesté la moindre velléité de rébellion.



Descente de l'étranger du véhicule de l'ULE à hauteur de la passerelle arrière de l'Airbus A321

1.4 PHASE DU VOL PROPREMENT DIT

1.1.7 CONDITIONS D'INSTALLATION DANS L'AERONEF AVANT L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS

La personne à éloigner accède par une passerelle positionnée à l'arrière de l'avion. Cette opération se déroule dans l'heure qui précède le départ du vol, avant l'embarquement des passagers. Les modalités de montée par la passerelle varient en fonction de l'emploi des moyens de contrainte.

Les escorteurs s'installent avec la personne à l'arrière de l'avion, à proximité des toilettes. Il a été indiqué que les escorteurs attendaient, avant le démenottage de la personne, que l'avion soit roulant.

Le jour du contrôle, l'avion à destination de l'Italie était un Airbus A321 de la compagnie Air France. La cabine de cet avion comportait deux séries de trois sièges en vis-à-vis, séparées par un couloir central ; l'avion était complet. Les escorteurs se sont installés au dernier rang, encadrant la personne qui n'était pas menottée. A l'arrivée dans l'avion, les escorteurs ont enlevé leur brassard de police. Les autres sièges de la même rangée étaient occupés par les deux autres personnes objet d'une réadmission Schengen non escortées. Un siège était laissé libre en bordure du couloir. Un fonctionnaire de l'ULE en uniforme et un des fonctionnaires de l'escorte d'arrivée⁶ étaient à bord de l'avion jusqu'à la fermeture des portes.

Les contrôleurs ont également observé, le jour du contrôle, les modalités de l'embarquement d'une personne de nationalité camerounaise à bord d'un avion de la compagnie Air France. L'avion, un Boeing de type 777, comportait une série de cinq sièges au milieu, encadré de trois sièges de part et d'autre des couloirs. La personne concernée a été montée par la passerelle arrière en position horizontale, tenue par deux fonctionnaires à l'avant et deux fonctionnaires à l'arrière. Un fonctionnaire de l'UNESI avait préalablement masqué l'écran de télévision par un coussin, pour éviter que la personne ne se blesse, et les accoudoirs des sièges avaient été relevés. La personne a été installée en position assise sur un des sièges du milieu au dernier rang, avec la ceinture de sécurité. Elle était encadrée par les deux fonctionnaires de l'UNESI et le chef d'escorte se tenait encore debout auprès de l'équipe. Il lui donnait régulièrement de l'eau dans un gobelet. Chaque escorteur maintenait une pression au niveau de la clavicule de la personne pour l'empêcher de se pencher en avant. Elle est restée entravée pendant le temps de présence des contrôleurs. Le casque lui a été enlevé un quart d'heure après son installation. Dès la montée des premiers passagers, elle a commencé à crier de manière ininterrompue :

« Seigneur Jésus, sauve moi, je n'ai ni tué ni volé, ce n'est qu'une question de papier, j'ai ma femme en France, j'ai des certificats médicaux ».

Les deux fonctionnaires de l'UNESI, le chef de l'UNESI, un fonctionnaire de l'ULE se montraient rassurants auprès des passagers dont certains avec des enfants, en leur expliquant les raisons du comportement de la personne. Les contrôleurs ont constaté qu'ils les aidaient à se placer, à mettre leurs bagages.

L'avion n'était pas complet ; le rang du milieu devant les escorteurs est resté libre. En revanche, des passagers se sont installés de chaque côté, à hauteur de la personne éloignée. A aucun moment, le commandant de bord et l'équipage ne se sont manifestés. Au moment de quitter l'avion, les contrôleurs ont constaté que la personne n'était pas calmée et était toujours entravée.

Selon les informations recueillies, hormis la décision du commandant de bord de débarquer la personne, le chef d'escorte a toute latitude pour décider de débarquer la personne en fonction notamment du comportement des passagers.

Au retour de la mission, le chef d'escorte rédige un compte-rendu au chef de l'UNESI pour rendre compte du déroulement de la mission d'escorte à l'étranger cf. *infra* (§ 4.3).

⁶ L'escorte qui a conduit la personne éloignée du CRA du Mesnil-Amelot 3 à l'ULE.



Montée en position horizontale de la personne

1.1.8 CONDITION DE LA PERSONNE ELOIGNEE VERS L'ITALIE A L'EMBARQUEMENT DES PASSAGERS ET PENDANT LE VOL

Les passagers de l'avion n'ont pas manifesté de quelconques sentiments du fait de la présence d'un étranger en état d'éloignement.

Jusqu'à la fermeture des portes de l'avion, les mouvements de l'éloigné pouvaient être filmés par le policier de l'ULE qui a quitté l'avion.

Le vol devait partir du terminal 2F à 9h45 et arriver à Rome Fiumicino à 11h50.

L'embarquement, initialement prévu à 9h15, a débuté avec près de 15 minutes de retard, sans que ce délai soit lié à l'accès des personnes reconduites. Des personnes à mobilité réduite ont accédé à la cabine avant l'arrivée des autres passagers.

Un incident technique, nécessitant l'intervention de spécialistes de la maintenance de la compagnie, a provoqué une interruption de cet embarquement. La fermeture des portes a été retardée de plus de 30 minutes.

A l'arrivée des passagers, la dernière rangée était occupée :

- sur le côté gauche de l'avion, par la personne reconduite, installée sur le siège central, et les deux policiers d'escorte, placés de part et d'autre, sur les sièges voisins ;
- sur le côté droit, par deux personnes éloignées mais non escortées ; le troisième siège était inoccupé.

La quasi-totalité des places était occupée et aucune rangée ne séparait ces cinq personnes des autres voyageurs.

Les policiers ont indiqué qu'ils laissaient parfois le siège le plus proche du hublot à la personne reconduite, lorsqu'elle était très calme, pour lui permettre de regarder l'extérieur.

Durant le vol, la personne réadmise n'a jamais été menottée.

Elle a conservé un sac en matière plastique tenant lieu de bagage à main, sans le placer dans le coffre prévu à cet effet. Les policiers ont indiqué que, compte tenu de la perte de son titre de séjour cf. *supra* (§ 2.1), elle a préféré le conserver à ses pieds.

Une collation a été servie aux passagers, dont les trois personnes éloignées et les deux policiers. Ces fonctionnaires ont indiqué que telle était la règle, à une exception près : aucune boisson alcoolisée n'était autorisée.

Les policiers étaient en civil, sans le brassard de police qu'ils ont retiré avant l'arrivée des autres voyageurs, « par discrétion » ont-ils rapporté aux contrôleurs.

Les trois personnes éloignées ne se sont jamais manifestées et les passagers n'ont émis aucune observation. Selon les informations recueillies, tel n'est pas toujours le cas.

Le 9 octobre, l'homme éloigné n'a pas été menotté mais, est-il indiqué aux contrôleurs, la personne escortée l'est, avec les mains dans le dos, dans 90 % des cas. Elle est, alors, installée sur le siège et sa ceinture de sécurité est attachée. Lorsque la personne est calme, les menottes sont retirées après le décollage mais, lorsqu'elle est excitée, elles ne le sont pas. Les contrôleurs observent que voyager ainsi est particulièrement inconfortable.

Des différents entretiens conduits par les contrôleurs, il ressort qu'il arrive que la personne éloignée s'agite tellement que le commandant de bord refuse qu'elle prenne place. Cette décision peut éventuellement être prise dès qu'elle se présente à la passerelle. L'attitude du commandant de bord est plus ferme lorsque la personne reconduite a déjà refusé deux embarquements. Il a été précisé que l'avion pouvait rouler jusqu'au point d'alignement avec une personne reconduite qui hurlait mais retourner au parking si la situation perdurait. Il a été précisé que les personnes se calment généralement durant la phase de roulage au sol, leur espoir d'être débarquées s'amenuisant, et que le décollage peut alors se dérouler normalement.

Durant le vol du 9 octobre 2014, l'homme ne s'est pas déplacé durant les deux heures de trajet. Toutefois, il a été indiqué que la personne escortée pouvait quitter son siège pour marcher dans le couloir, lors des vols de longue durée, en étant alors accompagnée par un policier, sous réserve que son comportement soit calme.

Elle a également accès aux toilettes, situées à proximité, derrière la dernière rangée. Il a été précisé que, en fonction des risques préalablement évalués par l'escorte, la personne pouvait fermer la porte des toilettes, un dispositif extérieur permettant de l'ouvrir en cas de nécessité. Une autre solution, en présence d'une personne jugée à risque par l'escorte, est de ne pas fermer la porte et de glisser un pied dans l'entrebâillement mais, a-t-il été ajouté, cette méthode est difficilement acceptable pour les autres passagers.

Différents incidents ont été relatés aux contrôleurs : ainsi, il a été évoqué que, lors d'une opération d'éloignement, un homme reconduit avait profité de ce moment pour se taillader le bras et qu'ils devaient donc être vigilants.

L'homme éloigné le 9 octobre, de nationalité béninoise, s'exprimait en français et les échanges avec les fonctionnaires de police chargés de l'escorte en étaient facilités. Toutefois, selon les informations recueillies, les policiers de l'UNESI, qui doivent maîtriser au moins une langue étrangère pour être affectés dans cette unité, ne sont pas nécessairement choisis en fonction de leur compétence linguistique pour effectuer telle ou telle mission ; ils doivent alors faire face comme ils le peuvent pour établir un dialogue avec la personne escortée.

Il a été rapporté, au cours du vol contrôlé, que la situation des personnes éloignées sans escorte pouvait être préoccupante pour les personnels navigants commerciaux (stewards et hôtesses) qui ont parfois à gérer des situations tendues. Le cas d'un homme qui s'était tapé la tête contre les cloisons de l'appareil et qui s'était blessé a été cité.

Les personnels navigants commerciaux doivent alors être en capacité de réagir à l'incident, en liaison avec le commandant de bord, tout en veillant à la sécurité des autres passagers. Dans le cas précédemment évoqué, la personne avait été maintenue à bord.

Il a été indiqué que l'ensemble des personnels navigants de la compagnie Air France est formé à la gestion des incidents en vol et notamment à l'utilisation des menottes.

1.1.9 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE

Le chef d'escorte rédige au retour de la mission, un compte-rendu de mission d'escorte à l'étranger. Ce document comporte la date de la mission, le nom du chef d'escorte et de ses assistants, la destination avec l'heure prévue de départ et d'arrivée et l'heure réelle de départ et d'arrivée. Les différentes phases de l'éloignement sont détaillées :

- l'arrivée à l'ULE ou à la zone d'attente de Roissy du reconduit, avec des rubriques notamment sur son identité, les antécédents médicaux connus, les antécédents judiciaires, la présence de blessures, la tenue vestimentaire, les bagages, le comportement, la prise de contact avec l'équipe d'escorte ;
- la procédure d'embarquement du local au véhicule de police, dans le véhicule de police et du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage ;
- l'arrivée à l'aéroport de destination ;
- l'hébergement ;
- l'aspect médical de la mission.

L'emploi des moyens de contrainte est consigné pour chaque phase :

- à l'arrivée à l'ULE (soit les moyens d'entrave soit le dispositif de protection individuel – DPI - ou entraves en velcro) ;
- lors de la procédure d'embarquement : du local au véhicule de police, dans le véhicule de police, du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage et pendant le vol (menottes métalliques, menottes textiles, velcro, DPI).

Roissy-Rome

La traçabilité d'une mission d'escorte de reconduite est assurée par un compte rendu de mission d'escorte à l'étranger, qui a le mérite de consigner l'emploi des moyens de contrainte ainsi que le comportement de la personne à chaque phase de l'opération, à l'arrivée à l'unité locale d'éloignement ainsi que lors de l'embarquement.

1.5 REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION

A l'arrivée à Rome, à 12h20, les passagers sont sortis en premier. Les deux fonctionnaires de police et les trois éloignés, toujours non menottés, ont ensuite quitté le

bord. L'un des contrôleurs s'est positionné sur la passerelle avant l'arrivée des personnes reconduites. Un fonctionnaire d'une unité de police italienne est monté quelques instants après l'ouverture des portes de l'appareil et a attendu la descente des passagers.

Dès leur franchissement de la porte de l'avion, il a pris en charge les deux personnes voyageant sans escorte. Ils sont aussitôt descendus par un escalier situé au bout de la passerelle en contact avec l'aéronef, laissant aux deux escorteurs français le soin de conduire la personne escortée à un poste de police situé dans l'aérogare.

Aucun bagage n'ayant été placé en soute, ils se sont donc immédiatement dirigés vers le point de contact. Ils ont cheminé dans l'aéroport, qu'ils semblaient connaître, et se sont présentés aux policiers en tenue placés à la séparation entre la zone réservée aux vols intérieurs à l'espace Schengen et celle affectée aux autres vols. Ceux-ci leur ont indiqué le local où ils devaient se rendre. Ils ont dû poursuivre et rejoindre un autre local de police. Là, après un contact d'une extrême brièveté (moins d'une minute) un policier italien a pris en charge la personne éloignée pour la conduire à un autre endroit. Il a effectué une rapide vérification quant à la teneur des documents de passage dont disposaient les escorteurs français. Il n'est pas apparu qu'un quelconque document de prise en compte par les autorités de l'Etat de réadmission ait été remis.

A 12h50, les deux policiers français avaient alors achevé leur reconduite et devaient attendre l'avion prévu à 17h10 pour leur retour.

2. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - TBILISSI (GEORGIE), LE 3 DECEMBRE 2014

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, la mission des six contrôleurs portait sur un contrôle « de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination ».

Deux équipes ont été constituées :

- l'une de quatre contrôleurs pour les opérations d'embarquement effectuées au sein de l'unité locale d'éloignement (ULE), service de police implanté sur l'enceinte de l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle ;
- l'autre de deux contrôleurs pour les opérations d'escorte effectuées par l'unité nationale d'escorte de soutien et d'intervention (UNESI) pendant un vol international entre l'aéroport de Roissy et l'aéroport de Tbilissi (Géorgie) via Munich.

Les deux contrôleurs prévus pour embarquer le 3 décembre 2014 à 18 h30 sur le vol à destination de Tbilissi ont vu leur mission annulée. Le ressortissant géorgien, objet de l'escorte, s'est auto-mutilé au départ du centre de rétention administrative de Palaiseau où il était retenu. Son transport à l'hôpital a fait prendre à son escorte un retard tel qu'il n'était plus envisageable d'embarquer à l'heure.

Le présent rapport ne vise donc que la première partie de la mission, les opérations d'embarquement effectuées au sein de l'ULE.

2.1 LES CONDITIONS DE LA VISITE

Quatre contrôleurs se sont présentés le 3 décembre 2014 à 9h, à l'ULE de la direction de la police aux frontières (DPAF) de Roissy.

Ils ont été reçus par des fonctionnaires de l'unité. Le contrôle de l'ULE s'est déroulé en présence de l'adjoint au chef d'état-major de la DPAF Roissy.

L'ensemble des documents demandés a pu être mis à disposition des contrôleurs.

Sur place, les contrôleurs ont plus particulièrement examiné les procédures administratives des personnes qui transitaient par l'ULE et constaté les conditions de leur prise en charge à partir de l'arrivée à l'ULE jusqu'à la procédure d'embarquement et à leur installation dans l'avion. Le jour du contrôle, aucune personne n'a été escortée à bord de l'avion par des fonctionnaires de l'UNESI.

Ils ont rencontré les fonctionnaires de l'ULE qui leur ont présenté les missions et les caractéristiques de l'unité.

Ont été avisés :

- le secrétaire général du préfet chargé de la sûreté à l'aéroport Charles de Gaulle ;
- le centre des opérations de la gendarmerie des transports aériens.

Un rapport de constat a été adressé au contrôleur général, chef de la police aux frontières de Roissy. En l'absence de réponse de sa part, le présent rapport reprend l'intégralité des constats effectués lors de la visite.

2.2 L'UNITE LOCALE D'ÉLOIGNEMENT

L'unité locale d'éloignement (ULE) est un service de police rattaché à la direction de la police aux frontières de Roissy Charles de Gaulle et le Bourget. Depuis la note de service 204/14 du 1^{er} avril 2014, l'ULE est une des composantes des « unités spécialisées » au même titre que la compagnie d'intervention polyvalente et la brigade cynophile.

L'ensemble de ces unités spécialisées est placé sous le commandement d'un capitaine de police et se trouve rattaché organiquement à l'état-major de la direction de la police aux frontières de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle.

Les missions de l'unité sont les assistances liées à l'éloignement :

- l'accueil des personnes reconduites à la frontière, qu'elles soient libres ou escortées, et l'assistance technique aux opérations d'embarquement ;
- l'assistance en porte d'avion : présentation des personnes réacheminées, des personnes reconduites et de leurs escortes éventuelles, prise de contact avec le commandant de bord, formalités liées au vol.

2.2.1 Les locaux

Les locaux de l'ULE se situent au bord des pistes, éloignés des terminaux sur le territoire de la commune du Mesnil-Amelot (Seine et Marne), rue des Acacias.

Il s'agit de deux bâtiments en rez-de-chaussée de construction type préfabriqué de forme rectangulaire reliés par un passage central. L'ensemble est entouré d'une forte clôture grillagée, l'accès n'est pas ouvert au public qui doit se présenter à un portail muni d'un interphone.



Vue aérienne des locaux de l'U.L.E

La partie gauche sur l'illustration constitue l'espace administratif réservé en principe aux policiers de l'unité. Un long couloir central dessert les différents bureaux, vestiaires, salles de réunion du service de police.

De ces locaux, on accède à la partie « zone de maintien » par un couloir en coude sombre dans lequel se trouvent deux distributeurs de boisson et de nourriture, et une cabine téléphonique fonctionnant à carte.

L'espace « zone de maintien » est constitué par une salle centrale de 8 mètres sur 6 , autour de laquelle sont implantés quatre cellules collectives, quatre cellules individuelles, deux pièces servant de toilettes dont l'une en réfection et l'autre inutilisable, et le poste de police vitré.



Salle centrale de la zone de maintien

Cette salle sert de lieu d'attente pour les « escorteurs », leur permettant d'avoir une vue directe sur l'étranger dont ils ont la charge. Elle est équipée d'une grande table et de chaises. Les geôles d'attente individuelles sont numérotées de 1 à 4, les collectives de 5 à 8.

La cellule collective n°6 mesure 2,60 m sur 2,50 m soit 6,50 m². A gauche, en entrant, une baie vitrée de 1,10 m sur 0,83 m donne sur la cellule 5. Un banc, de 0,50 m de haut, fixé au sol, est accolé au mur du fond. Sur la porte d'accès, se trouve un fenestron de 0,70 m sur 0,30 m. Un poste de climatisation, à droite, un élément de chauffage, à gauche, deux plots de lumière, au plafond allumés, constituent les autres équipements de cet espace. Les murs sont partiellement recouverts de graffitis.

Les cellules collectives n°7 et 8 mesurent 3,10 m de long sur 2,30 m de large, soit 7,13 m². La porte présente une ouverture de 0,80 m de large. Le sol en linoléum est sale. Une baie vitrée (de 2,30 m de large et d'une hauteur de 0,82 m) donne sur la cellule d'à côté. Un banc, face à la porte, est scellé au mur et un climatiseur est présent. Deux petites fenêtres, positionnées en hauteur, de 0,10 m sur 0,30 m, laissent passer la lumière naturelle.

Les cellules individuelles mesurent 2,36 m sur 1,15 m soit 2,72 m². Elles disposent d'un bat-flanc en ciment. Le sol est recouvert d'une peinture grise. L'éclairage naturel est assuré par une petite fenêtre située à 1,50 m au-dessus du banc. La porte comporte également une ouverture vitrée de 0,40 m sur 0,16 m.



Une cellule individuelle

L'une des cellules individuelles a été aménagée pour pouvoir pratiquer des fouilles sur les personnes éloignées, l'ouverture vitrée de la porte ayant été occultée pour préserver l'intimité de la personne. Les contrôleurs ont constaté qu'il s'agissait du seul aménagement pratiqué, aucun ameublement particulier n'ayant été réalisé, tel que par exemple la pose d'un tapis de sol.



Le sas d'entrée côté parking

Un sas vitré assure la liaison entre la salle commune principale et le parking réservé aux véhicules administratifs d'escorte. Ce sas sert aussi de fumoir pour les personnels d'escorte et les personnes retenues.

Le parking dispose d'une entrée directe sur les pistes de l'aéroport.

2.2.2 Les personnels

L'ULE est composée de quarante-six fonctionnaires, soit quarante policiers gradés ou gardiens de la paix, quatre adjoints de sécurité et deux personnels administratifs. Elle est commandée par un major de police responsable d'unité locale de police.

L'unité comporte deux équipes de jour travaillant sur le cycle dit du 3-3, qui alterne trois vacations de travail d'une durée de 11 h 08 mn et trois journées de repos.

L'équipe « une » est composée de deux brigadiers-chefs, seize brigadiers ou gardiens de la paix, et deux adjoints de sécurité.

L'équipe « deux » est composée de deux brigadiers-chefs, dix-sept brigadiers ou gardiens de la paix, et deux adjoints de sécurité.

Les autres fonctionnaires de l'unité, soit le major de police, son adjoint, le personnel administratif, et une adjointe de sécurité, sont employés en rythme hebdomadaire.

Les horaires des équipes engagées en 3-3 ne sont pas fixes mais déterminés chaque soir pour le lendemain en fonction des missions annoncées. Le chef d'équipe prévoit des prises de service décalées et individualisées pour assurer tout d'abord une présence obligatoire pour les premières et dernières escortes de la journée, puis une présence maximale de son équipe aux horaires les plus chargés.

La direction centrale de la police aux frontières n'a pas établi de règles particulières de formation ou d'aptitude limitée dans le temps et validée régulièrement pour les fonctionnaires de l'ULE. Il a été estimé que leurs missions, à l'inverse de celles de l'unité nationale d'escorte de soutien et d'intervention, n'exigeaient pas de formation spécifique ou ne mettaient pas en application des techniques particulières.

2.2.3 Les missions dévolues à l'unité locale d'éloignement

Le principe de base qui régit le fonctionnement de l'ULE est que les personnes retenues restent sous la responsabilité des escortes qui les ont amenées jusqu'au décollage effectif de l'aéronef.

La mission de l'ULE est un soutien et une assistance technique à toutes les opérations :

- le transport à l'intérieur de la zone aéroportuaire ;
- la billetterie ;
- l'enregistrement des bagages ;
- la négociation de l'embarquement avec le commandant de bord ;
- l'installation de la personne devant quitter le territoire dans l'avion ;
- la surveillance de cette personne jusqu'au décollage.

Les embarquements forcés, quand il est fait usage de la contrainte, sont effectués par l'unité nationale d'escorte de soutien et d'intervention (UNESI). Les policiers de l'ULE n'assurent jamais l'escorte des personnes reconduites pendant le vol.

Selon les informations recueillies, trois critères président notamment au choix de faire intervenir une escorte de l'UNESI pour la reconduite de l'étranger :

- le comportement de l'étranger (lorsque celui-ci a manifesté une opposition à la mesure d'éloignement et est considéré comme dangereux) ;
- la provenance de l'étranger (en cas de sortie de prison, il est d'usage pour la préfecture de solliciter une escorte sans considération du comportement ou de la dangerosité présumée de l'intéressé) ;
- la destination de l'étranger (en cas d'escale dans un pays autre que le pays de destination, certains pays exigent que l'étranger soit accompagné d'une escorte).

L'ULE s'organise quotidiennement en fonction de cette activité ; en plus du chef de brigade qui supervise l'activité générale, deux postes sont systématiquement tenus : celui du chef de poste et celui de son assistant.

Les deux se trouvent dans un bureau vitré donnant directement sur la grande salle de la zone de maintien. Leurs missions consistent à recevoir toutes les escortes, à vérifier dans les procédures deux points essentiels et à aider les escortes à mener à bien leurs missions.

Concernant les personnes libres ou assignées en résidence qui prennent l'avion depuis les terminaux réservés aux voyageurs, la mission de l'ULE se borne à enregistrer le départ ou à constater la carence pour une bonne tenue statistique et l'information via le bureau central d'éloignement des préfectures.

L'ULE organise quotidiennement son activité en reportant chronologiquement sur un tableau mural effaçable et sur une feuille de service tous les embarquements prévus, liste communiquée par le bureau central d'éloignement de la direction centrale de la police aux frontières.

La feuille de service comporte les rubriques suivantes :

- l'heure prévue de décollage de l'avion ;
- la présence d'un service extérieur en escorte de l'étranger arrivé par avion ;
- « P » indiquant l'arrivée de province ;
- « O » indiquant l'arrivée depuis Orly ;
- les éventuels vols effectués antérieurement à l'arrivée à Roissy ;
- la provenance (CRA Mesnil, Fleury-Mérogis etc..) ;
- le nom de l'étranger ;
- son prénom ;
- son sexe ;
- la nature de la mesure de reconduite et la date ;
- le numéro de dossier ;
- le type de document permettant l'entrée de l'étranger dans son pays ;
- l'heure d'arrivée dans les locaux de l'ULE;
- la « récupération sur vol », qui indique, pour les étrangers arrivant en avion, le vol qui les a conduits à Roissy ;
- l'heure de récupération ;
- la présence ou non d'une escorte dans le vol à l'arrivée à Roissy ;
- la nationalité de l'étranger ;
- sa destination ;
- le numéro du vol qu'empruntera l'étranger au départ de Roissy ;
- la présence ou non d'escorteurs pour le vol de départ de Roissy (mission assurée par l'UNESI) ;

- l'état qui indique en fin d'opération l'issue des opérations (« BE » pour bien embarqué, « PV » pour pas venu, « ANN » pour annulé, « RPE » pour repris par escorte qui indique que l'étranger a refusé d'embarquer, sans qu'il soit diligenté de procédure judiciaire).

2.3 LES CONDITIONS MATERIELLES DE PRISE EN CHARGE

2.3.1 Les moyens de contrainte employés

Les étrangers arrivent à l'ULE avec ou sans escorte, selon leur situation.

Lorsqu'ils arrivent à Roissy par voie terrestre, ils sont systématiquement accompagnés par une escorte constituée par des policiers, des gendarmes ou des surveillants de l'administration pénitentiaire venus des services dans lesquels se trouvait l'étranger.

Par contre, lorsqu'ils arrivent à Roissy par voie aérienne, depuis les aéroports de province, ils ne sont pas accompagnés par une escorte sauf exception motivée par le comportement de la personne ou par la demande du personnel de bord.

Dans les cas où ils voyagent seuls, les étrangers sont accompagnés par une escorte à l'aéroport de départ, jusqu'à l'installation dans l'avion et sont récupérés par les fonctionnaires de l'ULE à l'atterrissage de l'avion à Roissy.

L'utilisation des moyens de contrainte durant le transfert à l'ULE est laissée à l'appréciation des escortes. Les contrôleurs ont pu constater que les personnes sortant de détention qui arrivaient à l'ULE escortées par la gendarmerie étaient toutes menottées, les menottes étant retirées à l'arrivée dans les locaux de l'ULE.

Pour les étrangers provenant de centres de rétention administrative, l'usage des menottes n'était pas systématique.

Les contrôleurs ont constaté que, dans tous les cas, les moyens de contraintes utilisés pour le transfert étaient retirés à l'arrivée à l'ULE et pendant la durée du placement en cellule d'attente.

Roissy - Tbilissi

Dans tous les cas, les moyens de coercition utilisés pour le transfert étaient retirés à l'arrivée à l'ULE et ce, pendant la durée du placement en cellule d'attente.

2.3.2 L'arrivée à l'ULE

Les étrangers arrivant à l'ULE font l'objet d'une fouille par palpation systématique, avec usage d'un magnétomètre.

Celle-ci est effectuée soit dans la cellule réservée à cet effet, dont la partie vitrée a été occultée, soit dans la cellule dans laquelle sera affecté l'étranger, seul le second cas a été plus observé par les contrôleurs.

La fouille est toujours effectuée par deux agents du même sexe que l'étranger : un personnel de l'ULE, qui procède à la palpation, et un personnel de l'escorte de la personne, qui assiste à l'opération.

Les contrôleurs ont pu assister à des fouilles pratiquées à l'arrivée des personnes éloignées. Elles ont toutes été effectuées dans la cellule d'affectation de l'étranger, la porte de la cellule étant laissée entrouverte par le personnel de l'escorte pour lui permettre d'assister à l'opération, celle-ci se déroulant de ce fait à la vue de la plupart des escortes se trouvant dans la zone de maintien, sans considération de leur sexe.

L'ULE met ses locaux à disposition des escortes qui patientent parfois plusieurs heures dans la salle commune jusqu'à l'embarquement.

La répartition des étrangers dans les cellules, ou la décision de laisser ou non les portes des cellules ouvertes sont prises conjointement par les différentes escortes et les policiers de l'ULE en fonction du comportement de l'étranger, mais aussi de sa volonté d'être seul ou de partager l'attente avec des compatriotes.

Il a été précisé aux contrôleurs que les affectations en cellule étaient décidées, en priorité, en fonction de la destination (les personnes prenant le même vol étant regroupées dans une même cellule), puis en fonction de la nationalité, des affinités et du comportement de la personne, les personnes opposantes au départ étant le plus souvent isolées.

Les policiers de l'ULE mettent tout en œuvre pour assurer une certaine sérénité dans les rapports avec les étrangers, seule garantie d'un embarquement aisé.

2.3.3 La gestion des effets personnels

L'étranger arrivé avec quelques effets personnels est invité à les déposer à l'entrée de sa cellule.

Les bagages de l'étranger sont laissés devant sa cellule tandis que l'argent, les cigarettes, téléphone et objets de valeurs qui lui ont été retirés pendant le transfert vers l'ULE sont déposés par l'escorte qui en avait la charge sur la table de la zone de maintien et font l'objet d'un inventaire qui est signé par la personne.

Ces objets sont ensuite conservés de nouveau par l'escorte jusqu'au départ de l'étranger, celui-ci devant solliciter son escorte lorsqu'il souhaite en faire usage.

Les effets personnels de l'étranger lui sont remis avant son embarquement lorsqu'il n'est pas escorté par les fonctionnaires de l'UNESI. En cas d'intervention des fonctionnaires de l'UNESI, ceux-ci conservent les effets personnels de l'étranger jusqu'à sa remise aux autorités du pays de destination.

Le moment exact de la remise des effets personnels est décidé par les fonctionnaires de l'ULE, en accord avec l'escorte et en fonction du comportement de l'intéressé, soit au moment du départ de l'ULE, soit à l'arrivée sur la piste.

2.3.4 L'accès au médecin

Il est fait appel au service médical d'urgence (SMU) de l'aéroport ou éventuellement aux pompiers si un étranger en fait la demande et que celle-ci paraît justifiée, si les fonctionnaires de l'ULE l'estiment nécessaire afin notamment de déterminer l'aptitude de la personne à prendre l'avion ou en cas d'urgence.

Il est également fait appel au SMU lorsque l'étranger dit devoir prendre des médicaments et ne dispose pas d'ordonnance.

Le médecin du SMU se déplace parfois à l'ULE. Aucune salle n'est prévue pour la réalisation de l'examen médical, qui se fait dans une cellule, celles-ci étant dépourvues de table d'examen.

Les fonctionnaires de l'ULE peuvent aussi emmener la personne dans les locaux du SMU.

Le médecin prend connaissance du dossier médical de la personne, qui est en principe apporté avec elle et conservé dans ses effets personnels.

Si le médecin l'estime nécessaire, la personne peut être transférée à l'hôpital de Versailles ou de Meaux.

Les contrôleurs ont constaté, par l'examen des comptes rendus d'incident, que l'examen médical était le plus souvent réalisé dans les locaux du SMU et que les fonctionnaires de l'ULE n'hésitaient pas à solliciter un avis médical lorsque l'état de la personne ne leur apparaissait pas compatible avec un transport aérien.

Ils ont notamment sollicité les services du médecin au mois d'octobre 2014 pour une personne présentant des hématomes au visage et points de suture à la suite d'une bagarre en prison, pour laquelle le médecin de l'établissement pénitentiaire n'avait pourtant pas établi de certificat médical d'incompatibilité avec le transport aérien.

Roissy - Tbilissi

L'ULE ne comporte pas de local pour réaliser un examen médical. Le déplacement du médecin du SMU est rare ; l'examen se fait dans une cellule, à la vue des escorteurs présents dans la salle. Il est nécessaire de préserver l'intimité de la personne.

Roissy - Tbilissi

La plupart des examens sont réalisés au SMU. Les fonctionnaires de l'ULE n'hésitent pas à le solliciter lorsque l'état de la personne ne leur apparaît pas compatible avec un transport aérien.

2.3.5 L'hygiène

Les cellules sont dépourvues de toilettes mais chaque demande, même formulée par un simple geste auprès des escortes, est suivie d'effet immédiat. La personne captive est conduite aux toilettes.

Au jour de la visite, les toilettes des personnes éloignées étant en travaux ou hors d'état de fonctionner, celles-ci utilisaient les toilettes du personnel (cf. *supra* § 2.1).

Les contrôleurs ont pu constater qu'une douchette était installée dans les toilettes en travaux, dont l'usage semblait devoir être limité aux personnes qui se souillent volontairement pour faire obstacle à l'exécution de la mesure d'éloignement (cf. *supra* § 2.1).

Il a été précisé aux contrôleurs qu'en l'attente de la mise en service des toilettes et de la douchette qui y est installée, les étrangers se souillant volontairement étaient acheminés jusqu'à la zone d'attente pour personnes en instance (ZAPI) de l'aéroport pour s'y laver ou y être lavés.

Il a également été précisé aux contrôleurs que la ZAPI était dotée de nécessaires à hygiène ainsi que d'un stock de vêtement dont les fonctionnaires de l'ULE pouvaient faire usage pour les personnes en attente dans leurs locaux.

Roissy - Tbilissi

Les deux toilettes de l'ULE ne peuvent pas être utilisées par les personnes reconduites, l'une étant en réfection et l'autre n'est pas disponible. Les personnes utilisaient les toilettes du personnel. Il est nécessaire de procéder sans délai à des travaux de maintenance pour la remise en l'état des locaux.

Roissy - Tbilissi

Une douchette dont l'usage semble limité aux personnes se souillant volontairement est installée dans les toilettes en travaux ; celle-ci ne fonctionnait pas le jour de la visite ; dans cette attente, les étrangers se lavent ou sont lavés à la zone d'attente de Roissy, également dotée de nécessaires d'hygiène et de vêtements de rechange. Il est indispensable de prévoir à l'ULE des nécessaires d'hygiène et de permettre aux reconduits de se laver

2.3.6 La gestion du tabac

Les personnes en attente d'éloignement peuvent faire usage du tabac dont elles disposent dans leurs effets personnels.

Celui-ci est conservé par leur escorte qui satisfait immédiatement à toute demande d'usage, à tel point que le sas d'entrée est constamment occupé par des personnes fumant leurs cigarettes.

Il a été précisé aux contrôleurs que l'usage du tabac par les personnes en attente d'éloignement était favorisé afin de limiter au maximum les tensions liées au départ.

Les contrôleurs ont pu constater que les escortes autorisaient également largement les dons et échanges de tabac ou de cigarettes entre les étrangers, dans le même but.

Roissy - Tbilissi

Les escorteurs favorisent l'usage du tabac afin de limiter au maximum les tensions liées au départ. Les fumeurs se positionnent dans le sas d'entrée de l'ULE.

2.3.7 L'alimentation

A l'heure des repas, les étrangers venus des centres de rétention administrative ou des établissements pénitentiaires ont à leur disposition des « repas-tampon » fournis par leurs lieux de départ. Ceux qui possèdent de l'argent liquide et qui le désirent, peuvent acquérir des denrées dans les distributeurs ou dans les enseignes de l'aéroport lorsque l'escorte accepte de les y accompagner, un distributeur de boissons et friandises étant installé dans les locaux de l'ULE à leur disposition.

Les contrôleurs ont pu constater que certains étrangers arrivés en avion, sans escorte, étaient dépourvus de repas. Les policiers de l'ULE ont confirmé qu'ils se trouvaient parfois confrontés à des situations difficiles du fait de l'absence d'argent et de repas de certains. Ils ont dit faire leur possible pour arriver à nourrir tout le monde, en faisant par exemple appel à la bonne volonté des autres étrangers.

La direction de la police aux frontières de Roissy Charles de Gaulle n'approvisionne pas l'unité locale d'éloignement en repas à destination des étrangers en transit dans cette unité.

Le principe toujours annoncé, selon lequel toute personne retenue est à la charge de son escorte, englobe également la prise en charge du repas, sans considération des réalités des situations et des moyens des dites escortes.

D'une part, les étrangers qui arrivent de la province en avion sont pendant le temps du réembarquement bel et bien sous la seule responsabilité de l'ULE, sans escorte. Il est difficile aussi d'imaginer qu'ils puissent avoir gardé pendant un transport aérien un repas que leur aurait fourni le matin le centre de rétention, compte tenu de l'interdiction d'apporter des denrées alimentaires en cabine de l'avion.

D'autre part, les carences en fourniture de repas des structures de privation de libertés sont toujours possibles.

Les contrôleurs ont pu constater que des personnes arrivées dans la matinée à l'ULE et repartant en fin d'après-midi étaient demeurées sans s'alimenter tout le temps de leur transit.

Une autre, réveillée à l'aube, a embarqué dans un avion l'après-midi pour arriver à destination en n'ayant rien mangé depuis près de 24 h.

Il a été précisé aux contrôleurs que, si les fonctionnaires de police de l'ULE ne disposaient pas de repas à destination des étrangers, il n'était pas prévu, non plus, de fonds à disposition des policiers constituant les escortes pour payer le repas des personnes qu'ils transportaient.

Roissy - Tbilissi

L'ULE n'est pas approvisionnée en repas pour nourrir les reconduits ; le principe selon lequel toute personne retenue est à la charge de son escorte, inclut notamment la prise en charge des repas, sans considération des circonstances entre le transfert à l'ULE et le délai d'attente de la personne jusqu'à son départ. Des dispositions doivent être prises pour que les personnes éloignées bénéficient de repas pendant leur présence dans le local de transit.

2.3.8 Les contacts avec l'extérieur (proches, avocat)

Aucune salle n'est prévue pour des entretiens avec un avocat ou la réception éventuelle de familiers, toutes possibilités exclues à ce stade de la procédure d'éloignement.

Une cabine téléphonique installée dans les locaux de l'ULE est à disposition des personnes en attente d'éloignement qui souhaitent contacter un proche. Celle-ci fonctionne à carte, soit par l'intermédiaire d'une carte bancaire, soit d'une carte téléphone qui peut être achetée dans l'enceinte de l'aéroport.

Il a été précisé aux contrôleurs que les étrangers demandaient rarement à en faire usage, faute notamment de moyens.

Les étrangers qui disposent d'un téléphone portable peuvent également en faire usage pour appeler leurs proches, avec l'autorisation de leur escorte mais sans contrôle de la conversation.

Il a cependant été précisé aux contrôleurs que très peu d'étrangers arrivaient à l'ULE en possession d'un téléphone portable.

Les contacts avec l'extérieur sont limités à l'usage du téléphone ; une cabine téléphonique à carte permet aux personnes en attente de contacter leur proche ; elle fonctionne au moyen d'une carte pouvant être achetée dans l'enceinte de l'aéroport, ou une carte bancaire ; les étrangers peuvent également utiliser leur téléphone portable, sous réserve de l'autorisation de leur escorte, sans contrôle de leur conversation.

2.3.9 Le recours à l'interprète

Les fonctionnaires de l'ULE n'ont jamais recours aux services d'un interprète, au motif que le temps de présence des personnes en attente d'éloignement est court (celles-ci restant rarement plus d'une demi-journée, les personnes en provenance de la région parisienne arrivant en général environ deux heures avant l'embarquement) et que la compréhension de l'étranger serait toujours suffisante.

Il a été précisé aux contrôleurs que certains fonctionnaires de l'ULE parlaient couramment l'anglais et l'arabe et que, pour les autres langues, il pouvait être fait appel, au besoin, aux autres étrangers en attente pour jouer le rôle de traducteur.

2.3.10 Le départ de l'ULE

Au départ de l'ULE, la personne éloignée fait l'objet d'une nouvelle fouille par palpation, dans les mêmes conditions qu'à son arrivée

Les palpations de sécurité sont effectuées à l'aide d'un détecteur de métal dans un local dédié et par un fonctionnaire de même sexe. Cette dernière mesure vise à remplacer le passage par le poste d'inspection filtrage (PIF) obligatoire pour tout voyageur empruntant un vol commercial. Les étrangers étant embarqués directement dans l'aéronef, il appartient à l'ULE de satisfaire aux prescriptions de l'aviation civile.

Le temps d'attente est mis à profit par l'ULE pour organiser le transfert des personnes éloignées vers les avions. Seuls les fonctionnaires de police de cette unité sont habilités à conduire des véhicules à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport. En fonction des disponibilités en personnel et en matériel, le véhicule utilisé pourra être un véhicule de l'ULE ou le véhicule de l'escorte conduit par un policier de l'ULE.

Au départ des locaux de l'ULE vers les pistes, le ou les étrangers sont entourés des personnels police ou gendarmerie ayant constitué l'escorte routière depuis le départ du CRA ou de l'établissement pénitentiaire ainsi que des policiers de l'ULE.

Selon le principe que chaque retenu est à la charge de son escorte, l'usage d'entraves ou de menottes ne fait l'objet d'aucune mesure systématique, ni d'aucune traçabilité globale. Seul l'examen un par un des comptes rendus écrits de mission d'escorte permet d'obtenir l'information.

La règle est qu'il appartient aux escortes d'apprécier l'opportunité d'entraver la personne captive en fonction des éléments sur sa dangerosité supposée.

Roissy - Tbilissi

Concernant les étrangers sans escorte, leurs documents sont transmis au commandant de bord pour remise à l'arrivée aux autorités de police locales. Les contrôleurs ont constaté que celles-ci avaient connaissance indûment, en sus des documents d'identité et des actes administratifs justifiant l'éloignement, de tous les procès-verbaux de la procédure judiciaire, mettant en cause non seulement la personne elle-même, mais également l'ensemble des personnes impliquées

et en l'espèce, d'autres ressortissants restés en France. Il est impératif que ces pratiques soient modifiées.

2.4 LES VERIFICATIONS DES PROCEDURES ADMINISTRATIVES

Les enveloppes contenant les documents des personnes à reconduire, remises par le centre de rétention administrative ou le greffe de l'établissement pénitentiaire de provenance, font l'objet d'un examen attentif par le personnel de l'ULE et, le cas échéant, par celui de l'UNESI quand la personne reconduite est escortée.

Les deux points systématiquement examinés dans les procédures par les policiers à chaque arrivée sont :

- la régularité juridique de la mesure restrictive de liberté dont fait l'objet l'arrivant (durée de la rétention, décision justifiant l'éloignement) ;
- le titre en possession de l'étranger qui lui permettra l'entrée dans son pays de destination (carte nationale d'identité, passeport ou, à défaut, laisser passer consulaire). Il s'agit d'éviter toute erreur qui entraînerait un refus d'admission et donc un retour sur le territoire national.

Le jour de la visite, aucune reconduite n'a fait l'objet d'une escorte par l'UNESI. Les personnes reconduites s'étaient inscrites dans une démarche volontaire de retour. Elles ont donc été accompagnées par des fonctionnaires de police, sans faire l'objet de mesure de contrainte.

2.4.1 Le contexte juridique des mesures de reconduites mises en exécution le jour de la visite

Pour la journée du mercredi 3 décembre 2014, les contrôleurs ont constaté que les départs de cinquante-six étrangers étaient programmés. Les policiers ont précisé à cet égard qu'il s'agissait quantitativement d'une activité de faible volume.

Dès le début de la journée, onze annulations étaient déjà enregistrées, ramenant le nombre potentiel d'étrangers reconduits ce jour-là à quarante-cinq personnes.

Dans le détail, trente arrivaient de centres de rétention administrative : sept du Mesnil-Amelot, sept de Vincennes, cinq de Calais-Coquelles, quatre de Marseille-Le Canet, deux de Palaiseau, les autres de Lyon, Lille, Rennes, Geispolsheim, et Toulouse.

Neuf étrangers reconduits provenaient d'établissements pénitentiaires, le plus souvent de la maison d'arrêt de Fleury-Mérogis, neuf autres provenaient d'une mesure d'assignation à résidence et cinq étaient libres, ne faisant l'objet d'aucune mesure de contrainte et ne passant donc pas par les locaux de l'ULE mais par le poste de police de l'aéroport.

Au niveau des nationalités, les plus représentés étaient les roumains (quinze), les pakistanais (six), les arméniens et les géorgiens (quatre).

Concernant les mesures administratives justifiant l'éloignement :

- trente-six étrangers faisaient l'objet d'une obligation de quitter le territoire sans interdiction de retour (OQTF sans IR)⁷ ;

⁷ CESEDA Articles L511-1, L512-5, L513-4, R511-2, R512-1, R512-1-1, R513-2 et R513-3

- neuf faisaient l'objet d'une « réadmission Schengen⁸ » ;
- six faisaient l'objet d'une « réadmission Dublin⁹ » ;
- deux faisaient l'objet d'une interdiction de territoire français (ITF)¹⁰,
- deux faisaient l'objet d'une obligation de quitter le territoire français avec interdiction de retour ;
- une faisait l'objet d'un arrêté préfectoral de reconduite à la frontière¹¹ (APRF).

2.4.2 L'examen des documents accompagnant les étrangers

Les documents contenus dans les sachets en plastique accompagnant les étrangers ont été examinés par les contrôleurs. L'attention s'est portée sur celles des personnes dont le parcours a été suivi depuis leur arrivée par avion, jusqu'à leur envol vers leur pays d'origine.

Ces examens ont conduit aux observations suivantes :

Pour les deux personnes de nationalité roumaine sortant de la prison des Baumettes à Marseille, et arrivant à Roissy par avion depuis l'aéroport de Marignane, les deux enveloppes contenaient les pièces d'identité, les OQTF et ainsi que pour l'un l'entier dossier d'enquête pénale le concernant.

Plus précisément, le dossier contenait une procédure établie pour un délit avec les procès-verbaux d'enquête, les procès-verbaux d'audition, et l'imprimé « *compte-rendu d'enquête après identification* » faisant apparaître les incriminations envisagées ainsi que les noms des mis en cause, soit l'étranger reconduit et d'autres ressortissants roumains restés eux en France.

Pour mémoire, un compte rendu d'enquête est établi par la police dès lors qu'une procédure dans laquelle des personnes ont pu être mises en cause est envoyée au parquet. Ce document établi avant visa judiciaire ne présume en rien de la culpabilité des personnes visées dans la rubrique « *mis en cause* ».

Dans le cas d'espèce, les autorités roumaines se sont donc vues ultérieurement remettre copie d'une procédure judiciaire française, mettant en cause non seulement la personne reconduite, mais également d'autres ressortissants roumains restés en France.

Ces deux enveloppes sont restées en l'état, en vue de leur remise au commandant de l'aéronef, qui devait les remettre aux autorités de police de Roumanie dès que l'avion serait posé.

Il a été porté à la connaissance des contrôleurs que les escorteurs de l'UNESI supprimaient des enveloppes tout document permettant de retracer le parcours pénal des personnes éloignées, avant remise aux autorités du pays de destination.

Pour la personne de nationalité kosovare qui faisait l'objet d'une « réadmission Dublin ».

8 Articles L531-1 à L531-4 du CESEDA

9 Retour vers le pays qui a enregistré une première demande d'asile

10 Sanction judiciaire prononcée par un tribunal pénal

11 Articles L533-1, L624-1, L624-2 et R533-1 du CESEDA

L'arrêté de réadmission mentionnait une rétention de cinq jours du 28 novembre au 3 décembre 2014 ; il était signé par l'intéressé et par le traducteur avec mention du jour et de l'heure (le 28 novembre à 09h50). Le procès-verbal de demande d'asile était daté du 28 novembre. Le tribunal administratif avait rejeté la requête le 1er décembre.

Pour la personne de nationalité pakistanaise qui faisait l'objet d'une mesure administrative d'obligation de quitter le territoire national sans interdiction de retour (OQTF sans IR).

Elle venait du centre de rétention administrative (CRA) de Geispolsheim qu'elle avait quitté le matin en voiture, accompagnée de trois fonctionnaires de la police aux frontières (une femme et deux hommes). Selon les informations détenues par l'ULE, cette personne disposait d'un laissez-passer consulaire.

L'examen des documents contenus dans le sachet en plastique remis par le fonctionnaire de la PAF du CRA a montré que :

- l'intéressé avait été présenté à l'ambassade du Pakistan le 12 novembre ;
- le laissez-passer était daté du 28 novembre ;
- l'intéressé avait fait l'objet de deux prolongations de maintien en rétention ;
- le passeport de l'intéressé était présent.

Après échange avec les fonctionnaires de police, il est apparu que, lors du trajet en voiture entre le CRA et Roissy, la personne de nationalité pakistanaise - dont le comportement était apparu exemplaire tant pendant sa rétention que pendant le trajet - avait demandé aux fonctionnaires s'il était possible que son passeport lui soit remis avant d'arriver à Roissy.

Compte tenu de la personnalité de l'étranger qu'ils escortaient et du bien-fondé de sa demande, les fonctionnaires de police ont donné leur accord pour un rendez-vous fixé pour le moment du déjeuner avec une tierce personne vraisemblablement de nationalité pakistanaise. A cette occasion, l'étranger en voie d'être reconduit a pu récupérer son passeport afin d'éviter, d'après lui, des difficultés avec la police de son pays à son arrivée.

Le passeport examiné par les contrôleurs était vierge de tout visa d'entrée sur le territoire national.

2.5 PARCOURS D'ETRANGERS RECONDUITS OBSERVES PAR LES CONTROLEURS

2.5.1 Prise en charge de trois personnes venant de Marseille par avion

Deux contrôleurs ont assisté à la prise en charge de trois personnes (deux Roumains et un Kosovar) venant de Marseille par le même aéronef. Ces personnes avaient accepté le principe du retour volontaire et étaient en transit à Roissy avant de regagner leurs pays de destination (Roumanie pour les deux Roumains et Hongrie pour le Kosovar).

Les deux personnes roumaines qui faisaient l'objet d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans interdiction de retour (IR) avaient passé deux jours au centre de rétention administrative (CRA) du Canet depuis leur départ du centre pénitentiaire des Baumettes.

Elles avaient été réveillées le matin du 3 décembre par les fonctionnaires de la PAF pour être conduits directement à l'aéroport de Marseille Marignane et embarquées dans l'avion à destination de Paris Roissy dont le décollage était prévu pour 07h40.

Leurs bagages étaient en soute et ont transité directement à Roissy vers l'avion dont le décollage était prévu à 12h25 vers Bucarest.

La troisième personne, de nationalité kosovare, avait passé cinq jours au CRA du Canet, puis avait été conduite la veille au soir à l'aéroport de Marignane. Elle avait été réveillée le matin du sixième jour pour embarquer directement dans le même avion à destination de Paris Roissy. Elle ne disposait d'aucun bagage.

Les trois personnes ont voyagé sans accompagnement ni contrainte. Elles sont sorties les dernières de l'aéronef et ont été réceptionnées à la porte avant de l'avion par des fonctionnaires de l'ULE. Le commandant d'aéronef a remis au chef des fonctionnaires de l'ULE les trois sachets en plastique transparent, contenant les documents remis par les fonctionnaires de la PAF de Marseille.¹²

Les trois personnes sont montées librement avec les fonctionnaires de police de l'ULE dans le véhicule de police, garé au pied de l'aéronef, qui a fait route directement vers l'ULE.

Les trois personnes sont sorties librement du véhicule, à l'invitation des fonctionnaires de police, pour être conduites dans une des cellules de l'ULE où elles ont fait l'objet d'une fouille rapide par palpation par un policier du même sexe (masculin).

Les trois sachets contenant les documents ont été confiés immédiatement au chef de l'ULE en vue de leur contrôle. Les trois personnes sont restées dans cette cellule.

Les deux contrôleurs ont demandé à s'entretenir avec elles de façon individuelle. Comme, sur les trois personnes, un des deux Roumains seulement avait une maîtrise certaine de la langue française, un des deux contrôleurs s'est entretenu avec les deux Roumains et le deuxième contrôleur s'est entretenu avec le Kosovar qui parlait quelques mots de français et d'anglais.

Les deux personnes roumaines provenant de la prison des Baumettes à Marseille via le centre de rétention administrative du Canet ont fait aux contrôleurs les déclarations suivantes :

¹² le détail de ces documents est explicité au chapitre 4.2

- les sommes qui leur avaient été remises par le greffe de la maison d'arrêt des Baumettes au moment de leur libération étaient inférieures aux soldes de leurs comptes nominatifs. Le premier, qui avait travaillé à la cuisine de la prison, avait reçu 376,26 euros et réclamait 120 euros supplémentaires correspondant à son dernier salaire ; le second, qui réclamait un mandat de 130 euros, n'avait reçu que 23,21 euros et devait, à son arrivée à Bucarest, faire un voyage de 700 km pour arriver chez lui ;
- Ils étaient arrivés au CRA du Canet le samedi 29 novembre en fin de journée et qu'ils n'avaient pu rencontrer un salarié de l'OFII que le lundi 1^{er} ; celui-ci leur avait déclaré que cette question d'argent était trop compliquée pour pouvoir être réglée avant leur éloignement ;
- ils avaient été réveillés le mercredi 3 décembre à 4h et il ne leur avait été expliqué qu'à ce moment-là qu'ils partaient pour la Roumanie ;
- ils avaient été conduits à l'aéroport de Marseille Provence, menottés l'un à l'autre, sans avoir pu s'alimenter et sans qu'il leur soit remis de panier repas ;
- ils avaient été démenottés dès leur sortie du véhicule ;
- au moment de l'entretien, en fin de matinée, ils n'avaient rien mangé depuis la veille au soir.

Les contrôleurs en ont donc déduit qu'ils allaient embarquer dans l'avion pour un vol de 12h30 à 15h30, sans repas et sans avoir pu manger quoi que ce soit avant le départ. L'un et l'autre n'étaient pas rasés depuis leur départ de la prison soit depuis cinq jours ; au centre de rétention administrative du Canet, il ne leur avait pas été indiqué la procédure pour pouvoir se raser.

Pour le Kosovar transféré du CRA du Canet vers l'aéroport de Marseille-Provence à Marignane, il ressortait de l'entretien que :

- quatre policiers étaient venus le chercher dans sa chambre à 21h le mardi 2 décembre pour l'emmener à l'aéroport à 22h sans information préalable ;
- le 3 décembre, il avait été réveillé à 06h pour être conduit vers l'avion l'emmenant à Roissy sans qu'aucun petit déjeuner ne lui soit proposé ;
- l'intéressé ne désirait pas être reconduit en Hongrie car il craignait d'être maltraité dans ce pays ;
- aucun repas ne lui avait été proposé à l'ULE.

2.5.2 [Prise en charge d'un ressortissant marocain arrivant par la route d'Angers.](#)

Une personne de nationalité marocaine a été conduite jusqu'aux locaux de l'ULE par une escorte du commissariat de police d'Angers.

Il s'agissait d'un jeune homme domicilié à Angers, qui a précisé aux contrôleurs que son épouse était enceinte. Faisant l'objet d'une obligation de quitter le territoire, il était assigné à résidence et se rendait depuis un mois, tous les matins au commissariat d'Angers pour signaler sa présence. Il avait demandé à être tenu informé dès qu'un retour vers le Maroc serait programmé. Il a déclaré avoir des parents proches résidant au Maroc.

Le mercredi 3 décembre au matin, il est allé au commissariat comme à l'accoutumée ; c'est là qu'il lui a été signifié qu'il partait immédiatement pour l'aéroport Charles de Gaulle sans possibilité de repasser chez lui. Une escorte de la police d'Angers l'a conduit jusqu'à l'ULE, où il est arrivé en fin de matinée.

2.6 LES PHASES D'EMBARQUEMENT

Les contrôleurs ont assisté de façon précise à quatre phases distinctes de transfert de personnes de l'ULE vers des aéronefs

2.6.1 Vers Budapest (Hongrie)

La personne de nationalité kosovare venant du CRA du Canet (cf. *supra* chapitre précédent) et une personne de nationalité serbe arrivée librement le matin étaient renvoyées à Budapest, en situation de « réadmission Dublin ».

A 11h50, tous deux ont embarqué sans contrainte dans une fourgonnette de l'ULE avec quatre fonctionnaires de police (deux du CRA de Metz et deux de l'ULE). Au départ, la personne de nationalité serbe avait fait savoir qu'elle n'était pas motivée pour aller à Budapest. La personne de nationalité kosovare, bien qu'ayant dit le matin à un contrôleur qu'elle n'était pas très heureuse de retourner en Hongrie, ne s'est aucunement manifestée pendant le restant de la procédure.

A 11h51, le véhicule était au pied de l'échelle d'accès à l'avion, un A321 de la compagnie Air France. Deux fonctionnaires de la PAF sont entrés dans le terminal alors que l'accès à l'avion n'était pas encore possible, les hôtesses n'étant pas présentes pour régler l'embarquement. Ils ont fait savoir au personnel naviguant présent que les deux personnes étaient prêtes à embarquer.

A 11h55, au retour au véhicule, un dialogue serein s'est instauré entre un des fonctionnaires de police et la personne de nationalité serbe, dans un vocabulaire français et anglais de quelques mots simples (la personne ne parlant guère ces deux langues) afin d'expliquer que le départ volontaire était la meilleure solution, car la demande d'asile avait été déposée en Hongrie et que seul ce pays pouvait désormais traiter la demande.

A 12h, un fonctionnaire de l'ULE est monté par la passerelle d'accès à l'avion pour rencontrer le commandant de bord et lui remettre les deux sachets en plastique contenant les documents des deux passagers. Les échanges ont été rapides et sereins. Il a été précisé au commandant de bord qu'il était possible que l'un des deux passagers refuse d'embarquer. Après cet échange, le fonctionnaire de l'ULE a rejoint rapidement le véhicule d'escorte.

A 12h15, le dialogue dans le véhicule s'est achevé par l'acceptation par la personne de nationalité serbe de son départ. Le ton est resté extrêmement courtois. Les policiers s'attendaient en cas de refus, à raccompagner la personne à l'ULE, sans faire usage de la contrainte.

A 12h25, l'ensemble des personnes de la voiture est monté par la passerelle d'accès à la porte de l'avion. Les deux personnes de nationalités kosovare et serbe ont pris place dans l'avion. Le reste des passagers est arrivé presque aussitôt après.

A 12h55, le dernier passager est embarqué.

A 13h05, les portes de l'avion sont fermées. Les fonctionnaires de police ont alors regagné leur véhicule venu se placer devant l'avion, à quelques mètres de la cabine de pilotage.

A 13h06, le pilote a fait un signe au véhicule de police et a commencé la séquence de roulage vers la piste de décollage. Le véhicule a fait route vers l'ULE.

A 13h08, les policiers étaient de retour à bord de leur véhicule dans les locaux de l'ULE.

2.6.2 Vers Islamabad (Pakistan)

A 14h, la personne de nationalité pakistanaise est montée libre de ses mouvements dans la voiture des trois fonctionnaires de police du CRA de Geispolsheim, conduite par un fonctionnaire de police de l'ULE. La voiture s'est arrêtée au pied de l'échelle d'accès avant de l'aéronef (A380 de la Qatar Airlines).

A 14h05, le fonctionnaire de police de l'ULE est allé chercher la carte d'embarquement de la personne de nationalité pakistanaise à l'intérieur du terminal.

A 14h10, le fonctionnaire de police de l'ULE est revenu avec la carte d'embarquement.

A 14h18, l'ensemble des personnes transportées est sorti de la voiture, puis est monté à bord par la passerelle donnant accès à la porte avant. Le fonctionnaire de police de l'ULE a pris contact avec le chef de cabine et lui a remis le sachet en plastique contenant les documents de la personne de nationalité pakistanaise.

A 14h22, la personne de nationalité pakistanaise est entrée dans l'A380 accompagnée par le fonctionnaire de police de l'ULE. Les autres passagers de l'avion ont commencé à embarquer.

A 14h32, les portes de l'aéronef ont été fermées.

A 14h35, les quatre fonctionnaires de police ont regagné leur véhicule qui a été positionné devant l'aéronef à quelques mètres.

A 15h03, l'aéronef a fait route pour se positionner vers la piste de décollage. Le véhicule de police a pris alors la direction de l'ULE.

A 15h10, après le retour à l'ULE, les trois fonctionnaires de la PAF affectés au CRA de Geispolsheim se préparaient à reprendre la route vers Strasbourg.

2.6.3 Vers Casablanca (Maroc)

Le ressortissant marocain arrivé par voie routière d'Angers est monté dans le véhicule de l'ULE qui l'emmenait à l'avion, librement et sans menotte, accompagné de l'escorte du commissariat de police d'Angers.

Durant le trajet entre l'ULE et l'avion, il était calme mais au bord des larmes.

Il a embarqué dans l'avion en empruntant la passerelle des passagers, avant ceux-ci, et a été accompagné jusqu'au fond de l'avion par l'escorte, qui l'a ensuite quitté et a attendu le départ de l'avion avant de repartir pour l'ULE.

Son dossier avait été remis au commandant de bord.

2.6.4 Vers Bucarest (Roumanie)

Les deux personnes de nationalité roumaine qui étaient arrivées le matin par un avion en provenance de Marseille-Provence (cf. paragraphe 5.1) ont embarqué dans une fourgonnette de l'ULE qui emmenait également dans le même avion deux autres Roumains provenant, l'un, du CRA du Mesnil-Amelot et l'autre, de la maison d'arrêt de Metz.

Arrivé au pied de l'avion, le gradé de l'ULE est allé chercher les billets et vérifier que les bagages des deux passagers de l'avion en provenance de Marseille avaient bien été enregistrés sur cet avion.

Puis il a remis les dossiers des quatre personnes à la correspondante de la compagnie aérienne. Il s'agit de la compagnie nationale roumaine Tarom. Celle-ci exige la présence de représentants de l'ordre public roumain dans les avions qui embarquent des personnes éloignées. C'est ainsi que deux Roumains en tenue civile se sont présentés à l'équipe de l'ULE en tant qu'agents de sécurité : la correspondante de la compagnie Tarom leur a remis les quatre dossiers des personnes éloignées, lesquelles ont embarqué par la passerelle des voyageurs avant ceux-ci, librement et sans menottes, et sont allées s'installer au fond de l'appareil.

2.7 INCIDENTS

Les contrôleurs ont consulté les comptes rendus d'incident dressés à l'ULE du 18 octobre 2014 au jour de la visite.

Sur les quarante-six jours qui ont précédés la visite, dix-neuf incidents ont été recensés. Seize de ces incidents ont conduit à l'annulation de la procédure d'éloignement pour les motifs suivants :

- six motifs d'ordre médical : trois en raison d'automutilation de l'étranger visant à faire échec à la procédure, trois en raison d'un état médical constaté incompatible avec le transport aérien (l'un du fait d'une blessure au pied, un autre du fait d'hématomes et points de suture sur le visage) ;
- trois refus du commandant de bord d'embarquer l'étranger éloigné : l'un précisant qu'il s'agissait d'instructions de sa direction, un autre précisant qu'il refusait d'embarquer un étranger de sexe féminin escorté par deux personnels de sexe masculin, le troisième en raison de la mise sous entrave de l'étranger et de ses cris (les fonctionnaires de l'UNESI ayant précisé que l'étranger n'avait pourtant pas crié à porté d'ouïe du commandant de bord) ;
- trois en raison de documents manquants ou d'erreurs dans la procédure après vérification à l'ULE : absence de laissez-passer consulaire, erreur de date sur le laissez-passer consulaire, absence d'original du laissez-passer consulaire ;
- deux arrivées tardives de la personne à l'ULE, ne permettant plus son embarquement pour le vol prévu ; l'une de ces arrivées tardive était consécutive à des actes d'automutilation ayant retardé le départ du centre de rétention ;
- un problème technique de l'avion, l'escalier arrière étant indisponible et le comportement de la personne n'ayant pas permis de l'embarquer par l'escalier passerelle ;

- une erreur dans l'heure mentionnée sur le *routing* par rapport à l'heure de départ réel de l'avion.

Les contrôleurs ont pu constater que les refus du commandant de bord faisaient l'objet d'une procédure spécifique, celui-ci devant être motivé par écrit par le commandant et étant doublé d'un compte rendu d'incident motivé établi par les fonctionnaires de l'ULE au sein duquel une appréciation est portée sur le refus du commandant.

Concernant les incidents n'ayant pas donné lieu à annulation de la procédure, deux ont consisté en des actes d'automutilation qui ont pu être jugulés et pour lesquels le médecin n'a pas établi de certificat médical d'incompatibilité avec le transport aérien ; le troisième a consisté en une tentative de mise en échec de la procédure d'éloignement par un étranger qui s'est recouvert d'excréments mais qui a pu être lavé avant l'embarquement.

Les fonctionnaires de l'ULE sont dotés d'un dispositif d'enregistrement vidéo pour pouvoir filmer l'éloignement des étrangers pour lesquels un risque d'incident est identifié. Il s'agit de deux gilets tactiques sur lesquels est installée une caméra, parfaitement visible, au niveau du thorax.



Le gilet tactique utilisé par les policiers de l'ULE

Seuls les fonctionnaires de l'ULE sont habilités à faire usage de ces gilets, lorsqu'un embarquement présente un risque d'incident important, notamment au regard de la nationalité de l'étranger et de la destination du vol. Dans ce cas, le départ de la personne de l'ULE est filmé jusqu'à son installation dans l'avion.

Il a été précisé aux contrôleurs que l'usage de ces gilets avait avant tout un effet dissuasif, la vision de la caméra incitant les étrangers à adopter un comportement moins agité.

Les images issues de ces prises vidéo sont conservées durant six mois, sans mention du nom de la personne filmée, sous la seule mention des références du vol.

2.8 NOTE D'AMBIANCE

Les contrôleurs ont pu constater que les rapports entretenus avec les étrangers en voie d'être reconduits étaient empreints de respect. D'autre part, les discours entendus étaient ceux de personnes totalement impliquées dans leurs missions, et conscients de la situation précaire des publics auxquels ils sont confrontés.

3. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE – ALGER (ALGERIE), LE 11 DECEMBRE 2014

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, quatre contrôleurs ont effectué un contrôle « de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination », entre l'aéroport de Roissy Charles-de-Gaulle et l'aéroport Houari Boumediene d'Alger, le 11 décembre 2014.

Un rapport de constat a été adressé au directeur de la police aux frontières (DPAF) de Roissy Charles de Gaulle le 20 novembre 2015. L'officier d'état-major de la DPAF a fait part de ses observations par courrier du 16 décembre 2015 dont il a été tenu compte dans la rédaction du rapport de visite.

3.1 CONDITIONS DE LA VISITE

Deux contrôleurs se sont présentés le 11 décembre 2014 à 9h10, à l'unité locale d'éloignement (ULE) de la direction de la police aux frontières (DPAF) de Roissy. Sur place, ils ont été reçus par les fonctionnaires présents : le major, chef de l'ULE, le major, représentant le chef de l'unité d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI) et son adjoint. Les deux contrôleurs, qui avaient rencontré des effectifs de l'unité locale d'éloignement (ULE) à l'occasion de la mission du 3 décembre 2014, se sont limités à présenter leur mission de suivi des escortes de l'UNESI.

La visite des contrôleurs avait pour objectif de suivre les procédures de reconduite de deux ressortissants tunisiens, objet d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans interdiction de retour (IR), devant embarquer dans le vol AF 1184 (décollage prévu à 13h), l'un provenant du centre de rétention (CRA) de Vincennes, l'autre, de la maison d'arrêt (MA) de Fleury-Mérogis. Ces deux personnes à reconduire devaient arriver vers 10h à l'ULE. Deux contrôleurs étaient chargés du suivi des procédures jusqu'à la montée dans l'aéronef, deux autres, depuis la montée dans l'aéronef jusqu'à la remise aux autorités tunisiennes à Tunis, qui devait intervenir à compter de 15h.

Les deux premiers contrôleurs, aussitôt arrivés à l'ULE, ont demandé à examiner la liste des reconduites de la journée. Ils ont constaté que la reconduite visée n'était pas mentionnée. Le chef de l'ULE a confirmé que l'absence de leur mention signifiait que les reconduites étaient annulées ou reportées. Il s'est avéré par la suite que cela n'était pas le cas : dans la matinée, le tableau des prévisions d'éloignements de la journée a été modifié et le vol pour Tunis a été ajouté. Entre temps, les deux contrôleurs avaient examiné les procédures en cours afin de suivre le travail des escorteurs de l'UNESI déjà arrivés à l'ULE ; les deux autres contrôleurs, chargés de suivre la phase en vol, avaient annulé leurs places pour Tunis et réservé des places dans le vol AF 1654 à destination d'Alger devant décoller à 12h35 avec une escorte de deux fonctionnaires de l'UNESI.

Les contrôleurs au sol ont suivi une partie des quatre procédures indiquées ci-après. Ils n'ont pas pu assister à la prise en charge par l'UNESI des personnes reconduites lors de leur arrivée à l'ULE, mais ont assisté aux embarquements dans les aéronefs.

Les décisions administratives mentionnées sur la liste établie pour la journée du 11 décembre pour les trois personnes qui ont été suivies par les contrôleurs étaient :

- une Camerounaise : obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans interdiction de retour (IR) ; elle était munie de son passeport et venait du centre de rétention administrative (CRA) de Vincennes ; l'escorte annoncée était composée de trois fonctionnaires de l'UNESI ;
- un Mauritanien : OQTF sans IR ; il était muni d'un laissez-passer et venait du CRA du Mesnil-Amelot ; l'escorte annoncée était composée de trois fonctionnaires de l'UNESI ;
- un Algérien : interdiction du territoire français (ITF) ; il était muni d'un laissez-passer et venait du CRA de Metz ; l'escorte annoncée était composée de deux fonctionnaires de l'UNESI.

A cette liste, ont été ajoutés les deux Tunisiens identifiés par le CGLPL sur les *routings* diffusés par la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) les jours précédents parmi les reconduites ; l'escorte annoncée pour chacun était de deux fonctionnaires de l'UNESI.

L'ensemble des documents demandés ont pu être mis à disposition des contrôleurs. Les contrôleurs ont plus particulièrement examiné la procédure administrative du ressortissant algérien, faisant l'objet d'une interdiction de territoire français selon les informations détenues par l'ULE, à destination d'Alger. Ils ont constaté les conditions de sa montée et de son installation dans l'avion, ainsi que celles de sa descente de l'avion et de sa remise aux autorités algériennes.

Les contrôleurs présents au sol ont rencontré les fonctionnaires de l'ULE, des escortes des centres de rétention administrative (CRA) de Vincennes, de Metz et du Mesnil-Amelot, de la maison d'arrêt de Fleury-Mérogis ainsi que de l'UNESI.

Ils se sont entretenus brièvement avec le ressortissant mauritanien pendant leur temps de présence dans les locaux de l'ULE.

Deux autres contrôleurs ont suivi l'escorte durant le vol de Paris à destination d'Alger (vol Air-France n° 1654). Ils ne se sont pas identifiés auprès de l'escorte et ont embarqué en même temps que les autres passagers pour suivre les conditions de la prise en charge des personnes reconduites pendant le vol et celles de leur remise aux autorités algériennes. Une heure après le décollage, les contrôleurs se sont rendus au fond de la cabine où étaient installés, à la dernière rangée de sièges, la personne reconduite du côté du hublot, encadré par un escorteur, en bordure du couloir, l'autre escorteur sur le siège devant ; ils se sont identifiés auprès des escorteurs de l'UNESI. Durant le vol entre Paris et Alger, les contrôleurs se sont entretenus avec des membres d'équipage puis, après l'atterrissage, avec les personnes éloignées et avec les escorteurs de l'UNESI.

3.2 L'ARRIVÉE À L'ULE

L'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière est formalisé par une instruction de la direction générale de la police nationale du 17 juin 2003. Cette instruction fixe notamment un certain nombre de règles s'imposant au cours des différentes phases visant à l'exécution de la reconduite (avant le départ, lors de l'embarquement, pendant le vol, à l'arrivée et au retour de l'escorte). Elle comporte également en annexe des fiches techniques portant sur les moyens de coercition.

Les contrôleurs ont demandé à disposer de la liste des reconduites de la journée du 11 décembre. Cette liste faisait apparaître les noms de quarante-cinq personnes à reconduire dans vingt-neuf vols ; dans la matinée, elle a été complétée par les deux Tunisiens mentionnés *supra*. Le nombre total de personnes à reconduire dans la journée s'est élevé à quarante-sept. Ce calcul ne prend pas en compte ni les escortes de non-admis, placés en zone d'attente, pour lesquelles l'UNESI est également sollicitée, ni les transits de personnes escortées par l'administration pénitentiaire, ni encore les personnes en transit escortées par des forces de police étrangères.

Les décisions administratives mentionnées sur la liste du 11 décembre pour les cinq personnes qui ont été suivies par les contrôleurs sont mentionnées dans le § 1 *supra*.

3.3 LA PHASE D'EMBARQUEMENT

3.3.1 La prise en charge de la personne (assistance ULE, escorte UNESI) :

Les personnes à reconduire sont arrivées avec leurs bagages qui sont restés dans les véhicules de police pendant le temps d'attente à l'ULE :

- la ressortissante camerounaise était dans sa cellule à l'arrivée des contrôleurs ; elle était libre de ses mouvements, sans menottes ;
- le ressortissant mauritanien a été rencontré dans sa cellule par les contrôleurs. Les escorteurs de l'UNESI avaient déjà établi le contact avec lui. Il était libre de ses mouvements, sans menottes ; les escorteurs avaient positionné un *scratch*, prêt à être déroulé, sur l'une de ses jambes, en vue de les immobiliser si cela s'avérait nécessaire. Le ressortissant mauritanien était calme et résigné, et déplorait d'être reconduit ;
- le ressortissant algérien et les deux personnes originaires de Tunisie n'ont pas été rencontrés par les contrôleurs dans leurs cellules.

A l'ULE, les contrôleurs ont dressé les constats suivants :

- dans la cellule qui fait face au sas donnant accès au parking, un coin d'un des panneaux métalliques est arraché sur une petite partie (8 cm sur 5 cm). Ce coin peut être utilisé pour une automutilation ;



Photo 1 : la plaque et la chaufferette d'une cellule

- dans plusieurs cellules, les chaufferettes électriques sont à même le sol, posées contre la cloison. Elles peuvent être utilisées pour une automutilation ;

- aucune des personnes reconduites n'a pu bénéficier d'un repas ou d'une collation lors du passage à l'ULE ;
les contrôleurs ont croisé dans le couloir de l'ULE des personnes en attente de reconduite se rendant aux toilettes réservées au personnel policier, les deux toilettes destinées aux personnes reconduites n'étant toujours pas disponibles : l'une étant condamnée, l'autre toujours en travaux sans date connue de remise en l'état ;
- les télécommandes des moteurs des deux portails roulants, qui commandent l'accès des véhicules à la piste et à la voie routière du Mesnil-Amelot ne fonctionnent pas. A chaque mouvement de véhicule, un fonctionnaire sort de son véhicule pour ouvrir puis fermer le portail en le poussant ;
- les toilettes des personnes retenues sont toujours indisponibles. Si l'une est en travaux, il semble qu'aucune réparation ne soit prévue pour la seconde. Dans celle qui a fait récemment l'objet de travaux mais qui n'est pas disponible, une douche a été mise en place : son flexible est utilisable comme une corde (automutilation, pendaison, fouet...) ;



Photos 2 et 3 : le flexible de la douche mise en place dans les toilettes en travaux

- dans le sas entre la sortie de l'ULE et le parking des véhicules de police, la plaque de tôle faisant office de plancher est mal fixée (une partie remonte légèrement du sol). Ainsi une des deux portes du sas, reste coincée ouverte tant que cette plaque n'est pas remise à plat (la pression d'un pied suffit) ;



Photo 4 : le sas

- les rideaux roulants extérieurs des vitres de ce sas ne fonctionnent pas : l'un des rideaux est baissé totalement, l'autre est baissé sur un quart de sa hauteur.



Photos 5 et 6 : les volets roulants des fenêtres du sas

Globalement les locaux doivent donc être considérés comme dégradés et porteurs de risques pour l'intégrité physique des personnes éloignées.

Dans ses observations, la DPAF indique que, dans l'attente du déménagement de l'unité locale d'éloignement sur le site de l'ancien CRA du Mesnil Amelot, des opérations de maintenance du site sont régulièrement menées pour garantir aux fonctionnaires et aux reconduits des conditions d'hygiène et de sécurité décentes. Des crédits spécifiques ont ainsi été délégués fin 2014 (27 204 euros) pour permettre la réalisation de travaux importants (installation de convecteurs, réfection des sanitaires des fonctionnaires et des sanitaires des reconduits). Depuis la venue des contrôleurs en décembre 2014, des travaux de maintenance ont été réalisés améliorant les conditions matérielles. Si des opérations ponctuelles de maintenance sont réalisées par les adjoints techniques du service (débouchage de

canalisations, réparation de la structure...), la structure même du bâtiment nécessite le déménagement rapide de l'unité.

Concernant les repas, la note de rappel de la DCPAF du 20 mai 2015 indique que les CRA doivent fournir aux retenus les repas tampons si, en raison des horaires, ce dernier ne sera pas en mesure de les prendre à bord de l'avion.

Il est précisé que la DPAF est dans l'attente de ce relogement sans avoir connaissance de la date de sa réalisation. Les travaux de l'ancien CRA devaient débuter courant avril 2015 mais semblent avoir été reportés suite à des demandes de modifications du projet d'aménagement à l'initiative de la DCPAF.

Roissy - Alger

Les locaux de l'unité locale d'éloignement de Roissy sont dégradés, de ce fait porteurs de risques pour l'intégrité physique des personnes à reconduire. Il est nécessaire d'engager des travaux de maintenance et de réhabilitation pour maintenir des conditions matérielles décentes aux reconduits et au personnel de police.

Roissy - Alger

Il est impossible de fournir une collation aux personnes de passage dans les locaux de l'ULE. Des dispositions doivent être prises par la DPAF Roissy pour permettre aux reconduits de prendre un repas

3.3.2 Prise en charge médicale de la personne à éloigner

Les contrôleurs n'ont vu aucune prise en charge médicale.

La tentative d'automutilation d'une des personnes reconduites (un des deux Tunisiens, voir *infra*) a été traitée avec des moyens de premier secours accessibles à toute personne disposant du brevet de secouriste PSC1¹³.

Roissy - Alger

Concernant la prise en charge médicale, des moyens supplémentaires doivent être fournis aux fonctionnaires de l'ULE pour pouvoir intervenir en cas de nécessité jusqu'à la phase d'embarquement : les fonctionnaires de police de l'ULE ne disposent que des moyens de premier secours à l'ULE. Les véhicules de l'ULE ne sont pas équipés d'une trousse de pharmacie

3.3.3 Phase de transfert de la personne de l'ULE

Toutes les personnes reconduites ont été menottées lors du transfert de leurs cellules à l'avion. Les personnes présentant des risques de refus d'embarquement avec manifestation possibles de gestes violents ont fait l'objet d'un sanglage des jambes, soit trois personnes sur les cinq :

¹³ PSC1 : prévention et secours civiques de niveau 1.

- la jeune femme camerounaise a embarqué dans le véhicule de son plein gré, menottée dans le dos avec des menottes métalliques ; des sangles avec bandes velcro avaient été mises en place et prêtes à être fixées autour des cuisses et des chevilles. Tout au long du trajet vers l'avion et dans l'attente de l'embarquement, elle était silencieuse mais pas agitée. Une des trois personnes de l'escorte de l'UNESI était une femme ; elle avait longuement discuté avec elle et lui avait expliqué qu'une OQTF lui permettrait de revenir en France si elle le souhaitait. Cette jeune femme éloignée n'avait aucune attache en France ; elle avait des parents qui l'attendaient au Cameroun ; son OQTF était apparemment due au fait qu'elle n'avait pas mené les démarches nécessaires pour pouvoir rester en France ; depuis plusieurs mois, elle était sans activité et sans domicile fixe ;
- le jeune homme mauritanien, selon l'escorte, avait été interpellé à l'occasion d'un contrôle d'identité, faisant suite à la commission d'un acte délictueux ; il ne disposait pas de titre de séjour lui permettant de rester sur le territoire français. Il avait été conduit au CRA du Mesnil-Amelot. A la suite d'un premier refus d'embarquement, il était éloigné avec une escorte pendant sa deuxième prolongation au CRA. Il a embarqué dans le véhicule de son plein gré, menotté dans le dos avec des menottes métalliques ; des sangles avec bandes velcro avaient été mises en place et prêtes à être fixées autour des genoux. Tout au long du trajet vers l'avion et dans l'attente de l'embarquement, il était silencieux mais pas agité ;
- le jeune homme algérien, selon l'escorte, avait été interpellé pour vente de drogue. Il avait été brièvement incarcéré et ne voulait pas a priori retourner en Algérie. Pendant le temps du transport, il a eu le même comportement que le jeune homme mauritanien suscité ;
- les deux Tunisiens, qui avaient manifesté leur refus de partir, ont été embarqués dans le véhicule, sanglés au niveau des cuisses et des chevilles, portés par l'escorte de l'UNESI. Dans le véhicule, tout au long du trajet jusqu'à l'avion, l'ambiance était très détendue entre les deux étrangers, les quatre agents de l'escorte de l'UNESI et les deux gendarmes qui avaient amené l'un des deux Tunisiens de la maison d'arrêt de Fleury (l'autre venait du CRA de Vincennes). Au moment d'embarquer dans l'avion, celui qui venait de Fleury s'est mis à hurler : il avait du sang sur la main gauche et criait que c'était à cause des menottes. Les policiers, aidés par les deux gendarmes, ont réussi, très péniblement car il se débattait violemment, à nettoyer sa main, désinfecter la plaie, bander son poignet et mettre du sparadrap autour de chaque ongle de chaque main : apparemment, il avait frotté son poignet gauche avec les ongles de sa main droite tout au long du trajet en voiture, ce qui avait provoqué de très légères coupures. L'UNESI a déploré l'absence de trousse de pharmacie dans le véhicule, obligeant le fonctionnaire de l'ULE à retourner en catastrophe à l'ULE pour rapporter les nécessaires de soins et conduisant à assumer le risque de voir le commandant décider de ne pas embarquer la personne pour ne pas retarder le vol.

3.3.4 Conditions d'accès à l'avion

Pour l'ensemble des quatre vols, une passerelle a été mise en place en porte arrière de l'aéronef ; ce positionnement permet d'accéder directement aux sièges les plus en arrière dans l'avion et en cas de débarquement de la personne éloignée avant la fermeture des portes, de pouvoir l'évacuer sans passer devant les passagers. La passerelle arrière a été enlevée quelques instants avant la fermeture de la porte d'accès des passagers à l'avant.

Des contacts ont été établis par le représentant du chef de l'UNESI — les escorteurs UNESI restant dans le véhicule de police avec la personne à reconduire — avec les commandants de bord et les chefs de cabine qui avaient tous été informés au préalable de l'embarquement de personnes reconduites avec escorte. A chaque fois, les contacts ont été courtois et simples.

Les constats des contrôleurs ont été les suivants :

- la jeune femme camerounaise, au moment de monter dans l'avion, a déclaré qu'elle ne voulait pas partir et les trois escorteurs de l'UNESI l'ont portée jusqu'à sa place après avoir fixé les sangles de velcro autour de ses jambes, sans qu'elle se débattre ;
- le jeune Mauritanien est resté silencieux et calme. Lorsque la passerelle a été mise en place, il est monté, soutenu par les bras à droite et à gauche par ses deux escorteurs ;
- le jeune Algérien a eu le même comportement et a subi le même traitement que le jeune Mauritanien ;
- le ressortissant tunisien qui venait du CRA a été porté du véhicule jusqu'à son siège sans opposer la moindre résistance. Le Tunisien sortant de l'établissement pénitentiaire de Fleury-Mérogis a été porté jusqu'à son siège ; il ne se débattait pas mais continuait à hurler. Une fois dans l'avion, il a tenté de se débattre et criait continuellement. Les contrôleurs ont constaté que les escorteurs sont restés calmes ; ils ont maîtrisé la personne en utilisant les gestes et techniques en intervention adaptés.



Photo7 : embarquement d'un étranger par l'escorte de l'UNESI depuis la passerelle arrière

Roissy - Alger

Concernant l'utilisation des moyens de contrainte, le choix des moyens ressort de l'observation de la personne éloignée et d'un entretien informel par les escorteurs de l'UNESI. Une réflexion approfondie sur les modalités de leur emploi est indispensable lors de l'embarquement de la personne à éloigner et lors de son installation. Lors du transfert de leur cellule à l'avion, le menottage des personnes reconduites de doit pas être systématique, mais lié à leur comportement.

3.4 LA PHASE DU VOL

3.4.1 Conditions d'installation dans l'aéronef avant l'embarquement des passagers

Concernant les conditions d'installation avant l'embarquement des passagers, les procédures suivies étaient identiques.

- la jeune Camerounaise, une fois assise, les menottes et les bandes de velcro toujours en place, s'est mise à pleurer silencieusement, la fonctionnaire de l'escorte de l'UNESI continuant à lui parler doucement. Lorsque les contrôleurs ont quitté l'avion, elle était toujours menottée et sanglée ; elle ne pleurait plus mais restait silencieuse et prostrée ;
- le jeune Mauritanien a rejoint sa place assise, un escorteur prenant place à sa gauche, un autre à sa droite. Les policiers escorteurs et ceux de l'UNESI en tenue civile portaient un brassard police sur une manche de leur blouson ou manteau. Deux sacs de voyage, appartenant à la personne reconduite, ont été placés par le policier dans un coffre à bagage placé au-dessus des sièges utilisés. Les policiers de l'UNESI ont proposé au jeune Mauritanien d'enlever leurs brassards de police sous réserve qu'il ne se manifeste pas. Il a donné son accord et les policiers ont enlevé aussitôt leurs brassards. Lors de l'embarquement des passagers intervenu quelques instants plus tard, les policiers de l'UNESI sont restés en retrait à l'arrière de l'avion, en dialoguant avec l'équipage et le contrôleur, tout en « gardant un œil » sur le reconduit et les passagers qui, apparemment, n'ont pas constaté la présence policière ni celle d'un homme menotté assis dans la dernière rangée de fauteuils ;
- concernant le jeune Algérien, il s'est passé exactement le même scénario que pour le ressortissant mauritanien ;
- concernant les deux Tunisiens : l'avion était complet et les deux fonctionnaires de l'UNESI détachés à l'ULE, autres que les escorteurs, ont proposé leur assistance aux passagers dont les places étaient proches de l'arrière de l'avion, les aidant à ranger leurs bagages et leur expliquant la situation. Au moment où les escorteurs ont quitté l'avion, un des deux Tunisiens criait toujours ; il lui avait été mis un masque (simple coquille recouvrant le nez et la bouche) pour l'empêcher de cracher sur un des policiers ; le personnel navigant, très calme, paraissait habitué à ce genre de situation et expliquait qu'une fois que les portes seraient fermées et que l'avion allait commencer à quitter son emplacement, il se calmerait.

Pour ces quatre vols, un escorteur de l'UNESI avait enveloppé un coussin dans une couverture fixée devant l'écran du siège face à chaque reconduit pour éviter qu'il ne se blesse en se cognant contre le dossier du siège.

3.4.2 Condition de la personne éloignée à l'embarquement des passagers et pendant le vol

Le 11 décembre, le vol Air France partait du terminal 2E à 12h35 pour arriver à l'aéroport Houari Boumediene à Alger à 14h50. L'embarquement des passagers a débuté à 12h10. L'Airbus A318/319 comportait sur le côté gauche de l'avion, 25 rangées de trois sièges et sur le côté droit, 24 rangées de trois sièges. A l'arrivée des passagers, la dernière rangée sur le côté gauche de l'avion était occupée par la personne reconduite, installée sur le siège central, et les deux escorteurs de l'UNESI en tenue civile, placés de part et d'autre, sur les sièges voisins. En face de la rangée, se trouvait l'emplacement des toilettes.

Les effets personnels de la personne reconduite, tous rangés dans un unique sac de voyage, ont été placés dans le porte bagage situé au-dessus de la rangée qu'elle occupait, avec les effets personnels des deux fonctionnaires de police.

La personne reconduite était menottée dans le dos pendant toute la durée de l'embarquement des passagers.

Une soixantaine de passagers étaient à bord de l'avion. Ils étaient calmes et ne se sont pas rendu compte de la présence de l'étranger éloigné. Deux rangées de trois sièges de chaque côté du couloir séparaient les trois personnes des autres passagers.

L'avion a décollé à 12h45. Les fonctionnaires de police ont indiqué qu'ils avaient retiré les menottes dans le dos à la personne éloignée au moment du décollage de l'avion, à un moment que les contrôleurs n'ont pu déterminer ; pour ces policiers, le menottage est une mesure de sécurité pour la personne et pour autrui, même si celle-ci est calme et accepte de partir de suite.

A 13h, l'étranger a pu se déplacer aux toilettes ; celles-ci ont été vérifiées préalablement par un des deux policiers. La personne privée de liberté a pu fermer normalement la porte sans la verrouiller, un dispositif extérieur permettant de l'ouvrir en cas de nécessité. Tout le temps que la personne est demeurée dans les toilettes, les deux fonctionnaires de police assuraient la surveillance dans le couloir, debout, à proximité immédiate. A la sortie de l'étranger, une autre vérification des toilettes a été opérée par chacun des deux fonctionnaires de police, successivement. Pendant ces mouvements, les personnels navigants interdisaient l'accès des toilettes aux autres passagers.

Alors que l'éloigné était au départ de l'avion, assis entre les deux escorteurs, à son retour des toilettes, celui-ci s'est ensuite assis contre le hublot, un siège était laissé libre entre lui et un escorteur, assis en bordure du couloir. L'autre escorteur était assis devant son collègue.

Une collation a été servie aux passagers, dont la personne éloignée et les deux policiers, composée d'un quart de sandwich au poulet et d'un gâteau au chocolat. La personne a consommé une boisson froide non alcoolisée de type « *Coca cola* ». Une boisson chaude lui a été proposée, qu'elle a refusé. Les contrôleurs ont constaté que pendant le vol, elle s'était assoupie. Sa tête était appuyée sur un coussin, proposé par le personnel navigant à chaque passager. Il ne s'est plus déplacé pendant le temps de vol restant.



Photo8 : collation servie à la personne éloignée

L'homme éloigné, de nationalité algérienne, s'exprimait en français, facilitant les échanges avec les fonctionnaires de police escorteurs.

Les contrôleurs ont relevé que les relations entre les personnels navigants et les escorteurs ainsi que la personne éloignée étaient bonnes ; les personnels de la compagnie aérienne semblaient coutumiers de ce genre de situation.

Roissy - Alger

Au cours du vol, les conditions de la prise en charge du reconduit par les escorteurs de l'UNESI se sont assouplies : au départ de l'avion, la personne était assise entre les deux escorteurs, ensuite elle a pu se déplacer contre le hublot, légèrement à l'écart de l'escorteur ; elle a pu bénéficier des mêmes conditions matérielles que les passagers (un coussin, une collation, des boissons).

3.5 LA REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DE DESTINATION

3.5.1 Éléments d'information sur la personne éloignée

Agé de dix-neuf ans, celle-ci faisait l'objet d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF) prononcée le 4 novembre 2014 à 15h10. Placée en rétention depuis le 4 novembre, elle se trouvait au centre de rétention administrative de Metz lorsque la procédure d'éloignement a été mise à exécution.

Les contrôleurs ont pu constater qu'une erreur avait été commise dans la demande d'éloignement éditée par la préfecture à destination des fonctionnaires de police : il était indiqué que la personne éloignée faisait l'objet d'une interdiction du territoire français (ITF) d'une durée de dix ans. Or, il ressort de l'examen de la procédure administrative jointe qu'il s'agit en réalité d'une OQTF sans interdiction du territoire français.

La procédure de placement en rétention succédait à un placement en garde à vue de la personne éloignée le 3 novembre 2014, pour des faits de vol à l'étalage commis le même jour. Le placement en rétention de la personne éloignée, initialement d'une durée de cinq jours, avait fait l'objet de deux prolongations prononcées par ordonnance du juge des libertés et de la détention du Tribunal de grande instance de Metz.

Les contrôleurs ont constaté que la personne éloignée avait fait usage des diverses voies de recours à sa disposition.

La personne éloignée ne disposait pas de passeport, ni de carte d'identité. Une demande de laissez-passer consulaire a été formée par la préfecture auprès du consulat d'Algérie le 4 novembre 2014 pour que celle-ci puisse entrer sur le territoire algérien. Celui-ci a délivré un laissez-passer le 27 novembre 2014, soit vingt-trois jours après la demande.

Le 28 novembre, avant l'expiration de la première prolongation du placement en rétention administrative, il a été proposé à l'étranger d'embarquer sans escorte pour l'Algérie. Celui-ci a refusé de monter dans l'avion à l'aéroport de Metz. En conséquence, un autre départ a été programmé le 11 décembre suivant, accompagné d'une escorte des fonctionnaires de police de l'UNESI.

3.5.2 La remise de la personne aux autorités de destination

L'avion a atterri à Alger à 14h45. A son arrivée, les passagers sont sortis en premier par la passerelle avant de l'avion. Les deux fonctionnaires de police et la personne éloignée, ont ensuite quitté le bord par le même trajet. L'étranger est sorti non menotté, avec son sac de voyage à la main.

Dès leur franchissement de la porte de l'avion, ils ont été pris en charge à la sortie de l'avion par un responsable de la sûreté algérienne et ont cheminé dans l'aéroport à sa suite jusqu'à la salle de contrôle des passeports. Le responsable de la sûreté a ensuite conduit le ressortissant algérien dans un local à la hauteur des aubettes de contrôle que les contrôleurs n'ont pu déterminer. Les escorteurs ont remis au responsable de la sûreté une enveloppe contenant l'original du laissez-passer consulaire et l'acte administratif d'obligation de quitter le territoire français. Ils ont conservé la procédure administrative pour destruction une fois de retour en France. Selon les informations recueillies, celle-ci n'est jamais remise aux autorités de destination par les escorteurs qui l'emportent pour le cas où il leur serait demandé de justifier d'une pièce.

En revanche, lorsque les étrangers éloignés ne bénéficient pas d'une escorte, la procédure administrative est donnée au commandant de bord qui la remet aux autorités de destination. Les pièces judiciaires et/ou pénales¹⁴ qu'elle comporte sont confidentielles ; celles-ci sont portées à la connaissance des autorités de police locales.

Les escorteurs de l'UNESI ont indiqué que la remise des personnes éloignées ne soulevait pas de difficulté en Algérie. Elle était effectuée auprès de la « police aux frontières » algérienne.

Concernant la remise de la procédure aux autorités de destination comportant des pièces administratives et pénales, celle-ci n'a pas été remise au responsable de la sûreté algérienne ; les escorteurs de l'UNESI ne lui ont remis qu'une enveloppe contenant l'original du laissez-passer consulaire et l'acte administratif d'obligation de quitter le territoire français. Il a été indiqué que lorsque les personnes reconduites ne sont pas escortées, l'ensemble de la procédure est remis au commandant de bord pour les autorités de destination, au mépris des règles de confidentialité.

¹⁴ A titre d'exemple : procès-verbaux d'enquête de police, billet de sortie d'établissement pénitentiaire.

Roissy - Alger

Des instructions écrites applicables à l'ensemble des services en charge des escortes d'éloignement doivent être prises pour interdire la remise des pièces judiciaires et pénales aux autorités de l'Etat de destination.

3.6 LA TRAÇABILITE DE LA MISSION D'ESCORTE (ELEMENTS A PORTER SUR LE COMPTE RENDU D'ESCORTE)

Le chef d'escorte rédige au retour de la mission, un compte-rendu de mission d'escorte à l'étranger. Ce document comporte la date de la mission, le nom du chef d'escorte et de ses assistants, la destination avec l'heure prévue de départ et d'arrivée et l'heure réelle de départ et d'arrivée. Les fonctionnaires escorteurs de la personne éloignée à Alger ont considéré que la personne était calme à son arrivée au local de l'ULE ainsi que pendant son transfert jusqu'à l'avion.

Les différentes phases de l'éloignement sont détaillées :

- l'arrivée à l'ULE ou à la zone d'attente de Roissy du reconduit, avec des rubriques notamment sur son identité, les antécédents médicaux connus, les antécédents judiciaires, la présence de blessures, la tenue vestimentaire, les bagages, le comportement, la prise de contact avec l'équipe d'escorte ;
- la procédure d'embarquement du local au véhicule de police, dans le véhicule de police et du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage ;
- l'arrivée à l'aéroport de destination ;
- l'hébergement ;
- l'aspect médical de la mission.

L'emploi des moyens de contrainte est consigné pour chaque phase :

- à l'arrivée à l'ULE (soit les moyens d'entrave soit le dispositif de protection individuel - DPI - ou entraves en velcro) ;
- lors de la procédure d'embarquement : du local au véhicule de police, dans le véhicule de police, du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage et pendant le vol (menottes métalliques, menottes textiles, velcro, DPI).

4. ORLY – ALGER (ALGERIE), LE 17 AVRIL 2015

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, quatre contrôleurs ont effectué un contrôle « de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination », entre l'aéroport d'Orly et l'aéroport Houari Boumediene à Alger, le 17 avril 2015.

4.1 CONDITIONS DE LA VISITE

Deux contrôleurs se sont présentés le 17 avril 2015 à 8h30, à la direction de la police aux frontières d'Orly. Ils ont été reçus par le directeur et un officier de la division « immigration » avant de rejoindre l'unité d'éloignement (UEL). Ils en sont repartis le même jour à 14h45, après avoir rencontré l'adjoint au directeur de la police aux frontières d'Orly, la commissaire responsable des divisions « immigration » et « sécurité générale » et le commandant, adjoint au chef de la division « immigration », pour leur faire part de leurs premières observations.

Ce jour-là, cinq éloignements étaient prévus mais trois ont effectivement été réalisés :

- le premier, qui était retenu au centre de rétention administrative du Mesnil-Amelot, est parti pour le Guatemala, à 7h40 ;
- le deuxième, qui était retenu au centre de rétention administrative d'Oissel et devait rejoindre Casablanca sans escorte durant le vol, a refusé d'embarquer ;
- le troisième, qui était retenu au centre de rétention administrative d'Oissel, est parti à 12h30 pour Alger ;
- le quatrième, à destination de Tunis, a refusé son éloignement avant l'arrivée à Orly ;
- le cinquième, qui était retenu au centre de rétention administrative d'Hendaye, est parti pour Alger à 14h05.

Les contrôleurs ont accompagné l'escorte du deuxième entre l'UEL et l'avion. Ce mouvement ayant débuté dès leur arrivée, ils n'ont pu effectuer aucun autre constat. En revanche, ils ont observé les conditions de prise en charge des deux personnes en partance pour Alger, de leur arrivée à l'unité d'éloignement (pour l'une, venant d'Oissel par voie routière) ou à l'aéroport (pour l'autre, venant d'Hendaye par voie aérienne) jusqu'à leur montée et à leur installation dans l'avion. Ils ont plus particulièrement examiné les procédures administratives concernant ces deux dernières personnes éloignées.

Ils ont rencontré les fonctionnaires de l'unité d'éloignement (UEL) et de l'unité nationale d'éloignement, d'escorte et d'intervention (UNESI) ainsi que ceux des escortes venant des centres de rétention administrative d'Oissel (Seine-Maritime) et d'Hendaye (Pyrénées-Atlantiques).

Ils se sont entretenus avec une personne retenue et n'ont pu avoir qu'un échange très limité avec l'autre qui ne s'exprimait pas en français.

Deux autres contrôleurs ont suivi l'escorte durant le vol entre Orly et Alger (vol ZI n°271 de la compagnie Aigle Azur).

Le cabinet du préfet du Val-de-Marne et le cabinet du procureur de la République près le tribunal de grande instance de Créteil ont été informés de la mission.

Un rapport de constat a été adressé au directeur de la police aux frontières d'Orly (DPAF) et au responsable de l'UNESI le 8 juillet 2015 par le Contrôle général des lieux de privation de

liberté. Aucune observation n'a été soulevée par le DPAF dans son courrier de réponse du 16 juillet 2015.

4.2 L'UNITE LOCALE D'ÉLOIGNEMENT D'ORLY

4.2.1 L'unité d'éloignement d'Orly

a) L'implantation

L'UEL est installée à Orly Sud, au niveau 0, dans la zone des arrivées. Elle est proche du poste de police de cette aéroport et jouxte la nouvelle zone d'attente de jour.

Les locaux de cette unité, accessibles par la zone internationale, se trouvent à l'extrémité Est de l'aéroport.

Un parking permet aux escortes venant des centres de rétention administrative de stationner leur véhicule.

b) Les locaux

Les locaux de l'UEL sont composés des éléments suivants :

- une pièce principale avec un comptoir de 5 m de long environ, derrière lequel sont postés les agents, permettant d'effectuer les formalités avec les personnes sujettes à une procédure d'éloignement ;
- le bureau du commandant de l'UEL et de son adjoint, accessible après avoir traversé un autre bureau ;
- cinq box d'attente :
 - quatre (trois de 5,2 m² et un de 8,1 m²) sont alignés le long d'un premier couloir ; deux font face au comptoir et deux font face à des sièges ;
 - l'autre (de 5,5 m²) étant situé le long d'un second couloir, perpendiculaire au précédent. Le sol est bétonné. Les box, dotés d'un bat-flanc en béton peint en vert, sont propres ; en l'absence de poignée intérieure, la porte ne peut s'ouvrir que de l'extérieur. L'éclairage est assuré par des tubes de néon installés à l'extérieur et commandé depuis le couloir ;
- une autre salle, de 7,7 m², inutilisée, servant de lieu de stockage ;
- un « salon », de 11,75 m², équipé de banquettes d'aéroport ainsi que d'un distributeur de boissons, utilisé par les escortes venant de l'extérieur ;
- une salle de repos, de 11 m², pour les fonctionnaires.

Un *point phone*, à carte, est installé dans un couloir, près du poste d'entrée. Le numéro d'appel de ce poste y est mentionné. Les contrôleurs ont observé qu'aucun dispositif ne permettait la confidentialité des conversations.



Le poste avec son comptoir faisant face à deux des box d'attente



Un box d'attente (photo de droite) et le couloir équipé de sièges d'aéroport (photo de gauche)



La salle d'attente des services d'escorte extérieurs

Des toilettes, sans fermeture intérieure, théoriquement prévues pour les hommes, sont réservées aux personnes éloignées. Un urinoir, un lavabo avec du savon et un essuie-mains et, dans un local fermé par une porte pleine (également sans fermeture intérieure), un WC à l'anglaise y sont installés.

D'autres toilettes, théoriquement prévues pour les femmes, sont affectées aux fonctionnaires.

L'ensemble est propre.

A l'extérieur, une cour de 40 m², accessible par une porte vitrée donnant dans la pièce principale, sert aussi de voie de circulation lors de l'arrivée du parking et lors des déplacements vers les pistes. Cet endroit, dont une partie est abritée, sert également aux fumeurs.

Orly - Alger

L'emplacement du point phone à carte installé dans le couloir de l'unité d'éloignement, à proximité du poste d'entrée, ainsi que son environnement acoustique, ne permettent pas de garantir la confidentialité des conversations téléphoniques. Un aménagement est nécessaire.

c) Les personnels

La police aux frontières (PAF) d'Orly est dirigée par un commissaire divisionnaire, directeur, secondé par un autre commissaire divisionnaire, directeur adjoint.

L'unité d'éloignement (UEL) est placée au sein de la division « immigration ». Dirigée par un major, secondé par un brigadier-chef, elle est composée de trois sections de trois policiers.

Six de ces onze fonctionnaires ont une qualification d'escorteur. En plus de la formation initiale relative, notamment, aux gestes et techniques professionnels d'intervention à effectuer face à une personne récalcitrante, ils suivent un recyclage trimestriel auprès de l'unité nationale d'éloignement, de soutien et d'intervention (UNESI).

Les policiers travaillent selon un cycle de travail dit « 4-2 » (quatre jours de travail suivis de deux jours de repos) : deux après-midis (de 11h à 19h) suivis de deux matins (de 5h à 13h) et de deux jours de repos.

Ainsi, outre le chef de l'unité et/ou son adjoint, au moins deux policiers assurent le service.

d) Les missions et le rôle de l'UEL lors des éloignements

Les fonctionnaires de l'UEL prennent en charge les escortes des personnes non admises.

Ils assurent également le soutien des policiers des centres de rétention administrative qui amènent les personnes devant être éloignées ou celles devant être présentées devant un consul ou un officier de protection de l'OFPPA ainsi que des fonctionnaires de l'UNESI en charge des reconduites par voie aérienne.

Pour les présentations dans un consulat implanté en région parisienne ou à l'OFPPA, une autre unité - l'unité centrale d'identification (UCI) qui ne relève pas de la direction de la police aux frontières d'Orly - est chargée de l'accompagnement.

Les éloignements sont programmés par la direction centrale de la police aux frontières. Elle diffuse des messages (appelés *routings*) pour annoncer ces missions, avec des délais de préavis variables. Sur cette base, le chef de l'UEL établit les prévisions de service la veille pour le lendemain et adapte les horaires des fonctionnaires pour faire face aux charges. Le 17 avril 2015, lors de la visite, des ajustements avaient dû être réalisés compte tenu du nombre des éloignements prévus dans la matinée (alors qu'aucun ne l'était l'après-midi - cf. paragraphe 1).

La veille du vol, une télécopie est adressée à la compagnie pour que les sièges du dernier rang de la cabine soient réservés à l'escorte et à la personne éloignée.

Le commandant de bord doit être averti au minimum quatre heures avant le vol, après quoi il peut refuser d'accepter l'éloigné à bord. Un accusé de réception de cette notification est conservé, afin de pouvoir ainsi lui être présenté en cas de litige.

Les policiers des escortes amenant une personne éloignée sont chargés de la garder et de l'accompagner. Ils conservent cette responsabilité jusqu'au départ de l'avion et attendent que celui-ci ait atteint son point de non-retour avant de quitter l'aéroport (car ils doivent être en mesure de la réacheminer vers le centre de rétention administrative de départ en cas de refus d'embarquement). Au sein de l'UEL, un affichage indique qu'« *un fonctionnaire de l'escorte assurera la surveillance constante de l'éloigné devant la geôle [...]* » ; un autre, qu'« *il appartient au personnel d'escorte d'assurer la garde de l'éloigné jusqu'au départ du vol, car l'étranger est placé sous leur responsabilité juridique jusqu'à ce terme* »¹⁵.

¹⁵ Conformément à la circulaire interministérielle n°NOR/INT/C-9500171C du 16 mai 1995.

Les contrôleurs ont constaté que les escorteurs, qui, restaient face à la cellule, assuraient une surveillance à vue. A aucun moment, les personnes n'ont échappé à leur regard.

Toutefois, le jour de la visite, l'escorte venant du CRA d'Hendaye, arrivée à Orly à 12h05, devait reprendre un vol en retour vers Biarritz à 14h30 et se présenter à l'embarquement à 13h50, heure théoriquement prévue pour le décollage de l'avion dans lequel devait prendre place l'homme éloigné. Cet horaire de retour, prévu par le *routing*, ne permettait pas à ces policiers de mener leur mission jusqu'à son terme. Les escorteurs de l'UNESI, informés de cette situation dès leur arrivée à l'unité d'éloignement, ont accepté de prendre aussitôt le relais de leurs collègues et de leur permettre d'aller se restaurer avant de repartir. Il a été indiqué qu'un centre de rétention administrative aurait dû être recherché en région parisienne si l'homme avait refusé d'embarquer.

Par ailleurs, il a été indiqué que l'UEL apportait une assistance limitée à la conduite de l'escorte et de la personne éloignée entre Orly et Roissy, en cas de changement d'aéroport.

Selon les informations recueillies, des départs volontaires seraient de plus en plus nombreux et cette formule serait de plus en plus utilisée par les préfectures : les personnes concernées, qui restent libres, acceptent de retourner dans leur pays et paient leur billet d'avion. Elles se présentent volontairement à l'UEL ; un policier les accompagne alors jusqu'à la salle d'embarquement et les y laisse. La police aux frontières vérifie ensuite que l'homme ou la femme est effectivement à bord et rend compte du départ à la préfecture.

4.3 LES CONDITIONS MATERIELLES DE PRISE EN CHARGE DES ETRANGERS

4.3.1 A l'arrivée à l'UEL

Les escortes arrivant par voie routière se présentent à l'entrée du parking réservé à la police, à Orly-Sud (cf. paragraphe 2.1.1). Après avoir appelé l'UEL par l'interphone et avoir été visuellement reconnu par le biais de la vidéo-surveillance, l'équipage stationne le véhicule dans la cour. De là, l'accès aux locaux de l'unité d'éloignement impose de traverser perpendiculairement, sur sa largeur, un couloir de la zone internationale, situé entre le hall où les passagers récupèrent leurs bagages et la porte de sortie, au risque de croiser des voyageurs.

Tel a été le cas le 17 avril 2015 lors de l'arrivée d'une escorte venant du CRA d'Oissel. Un gardien de la paix et une adjointe de sécurité (ADS), en uniforme, amenaient un homme reconduit en Algérie. Ce dernier n'avait pas été menotté car il était calme.

Lorsque la mise en place à Orly s'effectue par voie aérienne, un policier de l'UEL vient accueillir l'escorte et la personne éloignée en sortie d'avion et les dirige vers les locaux de l'unité.

Le 17 avril 2015, une escorte venant du CRA d'Hendaye a pris un vol entre Biarritz et Orly-Ouest. L'UEL a été informée de l'attitude de la personne éloignée au départ du CRA et de sa présence effective à bord au moment du décollage, confirmant ainsi que la mission se déroulait normalement.

Informé de l'atterrissage de l'avion, un policier est allé en véhicule jusqu'au point de stationnement. Il a directement accédé à la passerelle, par une échelle, et a pris contact avec ses collègues, sortis en dernier, après le débarquement des autres passagers. Les escorteurs étaient en tenue civile, sans brassard de police et sans arme.

L'homme éloigné n'était pas menotté et avait conservé sa valise en cabine.

Il a été indiqué que, lorsque le bagage est transporté en soute, les policiers de l'UEL, ceux de l'escorte et la personne concernée vont le récupérer : soit directement en sortie de soute, soit dans la zone située avant la distribution des bagages, soit, en dernier recours, sur le tapis de distribution, après les autres passagers ; la solution varie selon la situation du moment et de la rapidité des différentes opérations. La personne éloignée est toujours présente pour reconnaître sa valise.

Le recours aux moyens de contrainte est apprécié au cas par cas par les escorteurs. Le jour de la visite, les deux hommes n'avaient pas été menottés durant le trajet jusqu'à Orly. Lors de leur visite au CRA d'Oissel, en novembre 2012, les contrôleurs avaient déjà constaté que leur utilisation durant les déplacements vers les aéroports était rare.

Les étrangers arrivant à l'unité d'éloignement font l'objet d'une palpation de sécurité, effectuée dans le box d'attente. La fouille est toujours réalisée par un agent du même sexe, en présence de l'escorte. Le jour de la visite, seule la montre a été retirée à l'homme arrivant d'Oissel. Elle a été placée dans une boîte en carton, ensuite conservée sur le comptoir du poste, pour pouvoir la présenter à son propriétaire s'il le souhaite (cf. paragraphe 2.2.3.3). Ce souci de rassurer les personnes éloignées a été constant tant dans les propos des policiers rencontrés que dans leurs attitudes, dans le but de les apaiser et d'éviter les tensions : « *l'objectif est que le séjour à l'UEL se passe bien pour que rien ne bloque l'éloignement* ». La même observation avait déjà été faite par les contrôleurs lors d'une précédente visite menée dans le cadre de la zone d'attente.

4.3.2 La répartition dans les cellules

La répartition des personnes dans les cellules est faite au cas par cas. En effet, selon les informations recueillies par les contrôleurs, la finalité étant le renvoi des personnes concernées, tout est à mettre en œuvre pour leur donner de la sérénité, pour les rassurer en leur évitant de développer leur angoisse et leur sentiment de solitude ou d'isolement. En conséquence, si deux personnes sont de la même nationalité ou proviennent du même lieu de rétention, elles peuvent se voir proposer d'être ensemble dans la même cellule.

Les cellules utilisées de façon prioritaire sont celles qui sont visibles depuis les sièges utilisés par les fonctionnaires d'accompagnement venant des centres de rétention administrative ou par les escorteurs de l'UNESI (cf. paragraphe 2.1.2).

Par ailleurs, la durée du passage à l'UEL étant faible, certaines procédures telles que la palpation de sécurité ou l'entretien avec les escorteurs ne pouvant être conduites que par des fonctionnaires dans le respect de l'intimité de la personne, le placement d'une seule personne par cellule est très fréquent. Les personnes sortant de prison sont placées seules en cellule de façon systématique.

Le 17 avril 2015, les trois personnes à éloigner étaient seules en cellule.

4.3.3 Les moyens de contrainte

Le 17 avril 2015, les contrôleurs ont assisté à la conduite au pied de l'avion de trois personnes à éloigner :

- la première, qui devait être éloignée sans escorte durant le vol, a quitté l'UEL, sans menotte, pour rejoindre le véhicule stationné sur le tarmac avec les deux fonctionnaires du CRA et le fonctionnaire de l'UEL ; elle a exprimé son refus d'embarquer au pied de l'avion ; elle est revenue à l'UEL puis a été conduite au véhicule des fonctionnaires du CRA d'Oissel pour y retourner, sans moyen de contrainte ;

- les deuxième et troisième personnes, avant de quitter l'UEL pour aller vers les avions, ont été menottées dans le dos dans leur cellule et ont été pré-équipées de deux bandes auto-agrippantes sur une jambe (l'une au-dessus du genou et l'autre au-dessus de la cheville) par les escorteurs de l'UNESI (cf. paragraphe 2.3.2).

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, le menottage est systématique lors de la présence d'escorteurs de l'UNESI pour le transfert de l'UEL vers l'avion. Le démenottage est opéré dans l'avion.

Orly - Alger

Les personnes retenues ne sont menottées que si elles présentent des risques

4.3.4 La gestion des effets personnels

La personne à éloigner arrive à l'UEL avec un bagage à mettre en soute, un bagage à main et, le cas échéant, dans une enveloppe détenue par les fonctionnaires d'escorte, des objets « retirés » car pouvant présenter un danger pour la personne ou pour les escorteurs.

Le bagage à mettre en soute et le bagage à main sont placés devant la cellule de la personne à éloigner, de façon à ce qu'elle puisse les avoir en permanence dans son champ de vision. Les objets « retirés » sont placés dans un carton – le couvercle d'un carton de cinq rames de papier de format A4 ou une boîte à chaussures, par exemple - sur la banque dans le couloir, sous la surveillance du ou des fonctionnaires qui assurent la permanence à l'UEL. Les personnes à éloigner peuvent constater de visu depuis leur cellule que le carton est posé sur la banque, mais ne peuvent en vérifier le contenu.

Le bagage à mettre en soute est transporté par un fonctionnaire de l'UEL pour faire vérifier par passage dans un tunnel qu'il ne contient pas d'explosif ; il est ensuite rapporté à l'UEL. Le bagage à main fait l'objet d'un contrôle manuel par les fonctionnaires de l'UEL ou d'un contrôle aux rayons X. Trois magnétomètres sont disponibles à l'UEL pour compléter ces contrôles, si les fonctionnaires de l'UEL ou de l'UNESI l'estiment nécessaires.

Les téléphones portables sont laissés à disposition des personnes à éloigner en fonction de la perception de la situation et du comportement de la personne à éloigner, par les escorteurs de l'UNESI ou des fonctionnaires de l'UEL. Les éléments suivants sont pris en compte :

- la capacité de prise de photo ou de film ;
- la possibilité d'utiliser la carte SIM pour se blesser ou blesser un fonctionnaire ;
- la possibilité de démonter le téléphone ou de le casser pour utiliser tout ou partie de la vitre pour se blesser ou blesser un fonctionnaire ;
- l'influence positive ou négative des personnes jointes ou joignables par ce téléphone.

Le 17 avril, les contrôleurs ont constaté qu'un seul carton avait été mis en place pour l'une des trois personnes éloignées :

- la première personne avait un bagage à main ;
- la deuxième personne n'avait aucun bagage, mais un carton a été utilisé pour placer sa montre ;
- la troisième personne avait une valise et un bagage à main.

Les policiers ont aussi ajouté que des proches viennent parfois en apporter et que le contact s'établit alors sur le parking réservé à la police : « *il faut faciliter le départ pour qu'il se passe bien* ».

Orly - Alger

Les objets que les personnes retenues possèdent sur elles et qui peuvent présenter un danger, sont placés dans une boîte en carton posée sur le comptoir du poste. Cette boîte est accessible à toutes les personnes circulant devant le comptoir. La sécurisation de ces objets doit être améliorée.

Orly - Alger

Le placement de personnes retenues dans la même cellule fait l'objet d'une réflexion au cas par cas visant à créer un sentiment d'apaisement. Les bagages des personnes retenues sont placés à leur vue, dans le même but.

Orly - Alger

Les téléphones portables sont laissés à la disposition des personnes retenues sous réserve qu'ils ne soient pas équipés d'un appareil photo et sous réserve de garantir la sécurité tant des personnes retenues que des fonctionnaires de police. La réserve liée à la présence d'un appareil photo mérite d'être étudié au cas par cas.

4.3.5 L'alimentation

L'UEL ne dispose d'aucun moyen d'alimentation. Les personnes à reconduire reçoivent un panier-repas fourni, au départ, par le centre de rétention administrative. Les personnes éloignées prennent le repas délivré aux passagers dans l'avion ; si besoin, a-t-il été indiqué, les policiers peuvent leur acheter des sandwichs ou des gâteaux dans un magasin de l'aéroport, si elles ont de l'argent.

Les contrôleurs ont constaté que l'homme venant du CRA d'Hendaye avait eu la possibilité de s'alimenter à son arrivée à l'UEL. Il avait pu prendre un petit déjeuner, le matin, avant le départ pour l'aéroport de Biarritz et un sac en plastique contenant son déjeuner¹⁶ lui a été remis par l'escorte, à son arrivée dans le box d'attente de l'UEL, vers 12h15. Toutefois, préoccupé par son éloignement, il n'a rien consommé.

Orly - Alger

Aucun moyen d'alimentation n'est disponible au sein de l'unité d'éloignement. Il n'existe pas non plus de vêtements de rechange. Aucune douche ne peut être utilisée et l'ULE ne dispose d'aucun nécessaire d'hygiène. Ces moyens doivent être mis en place.

¹⁶ Ce sac contenait : une salade de thon, un paquet de chips, une portion de fromage, une boîte de compote, du pain et une bouteille d'eau.

4.3.6 L'hygiène

Les toilettes « hommes » destinées aux hommes sont utilisées par les personnes à éloigner (cf. paragraphe 2.1.2).

Il n'existe pas de douche. Aucun nécessaire de toilette n'est délivré.

Il n'existe pas de vêtement de rechange disponible. Selon les informations recueillies par les contrôleurs, quand une personne à éloigner a besoin de changer de vêtement, elle en dispose dans ses bagages qui sont à proximité.

Le 17 avril 2015, les contrôleurs ont constaté que l'ensemble était propre, que du papier hygiénique était disponible, que le sèche-mains avait du tissu propre, que le distributeur de savon était approvisionné.

4.3.7 La gestion du tabac

Les personnes à éloigner peuvent fumer quand les fonctionnaires estiment que cela facilite la réalisation de la mission d'éloignement. Elles sont alors conduites dans la cour de promenade attenante, extérieure (cf. paragraphe 2.1.2).

Quand elles ne disposent pas de tabac et qu'elles disposent d'argent, un fonctionnaire va acheter un paquet. Quand elles ne disposent pas de tabac, un fonctionnaire leur donne une cigarette.

Le 17 avril 2015, une personne à éloigner s'est fait offrir une cigarette par un fonctionnaire venant d'un CRA différent de celui de sa rétention.

4.4 LE RESPECT DES DROITS

4.4.1 L'accès au médecin

Les fonctionnaires disposent de peu d'éléments sur l'état sanitaire de la personne à éloigner. Des informations sont communiquées quand la personne suit un traitement.

En cas de problème de santé, selon les informations recueillies par les contrôleurs, il est fait appel aux pompiers qui interviennent dans un délai inférieur à dix minutes. Les pompiers peuvent faire appel au SMUR. Le médecin décide alors des suites à donner qui peuvent être des soins sur place, un envoi dans les locaux du SMUR ou une hospitalisation.

4.4.2 L'accès à l'avocat

Aucun accès à l'avocat n'est prévu, autre qu'un appel téléphonique.

La liste des avocats du barreau de Créteil n'est pas affichée.

4.4.3 Le maintien des liens avec l'extérieur

La conservation du téléphone mobile a été évoquée au paragraphe 3.2.1.3 *supra*.

Un *point phone* installé dans les locaux de l'UEL (cf. paragraphe 2.1.2) est à disposition des personnes en attente d'éloignement qui souhaitent contacter un proche. Celui-ci fonctionne à carte, soit par l'intermédiaire d'une carte bancaire, soit d'une carte téléphone qui peut être achetée dans l'enceinte de l'aéroport. Des fonctionnaires peuvent aller en acheter une sous réserve que la personne à éloigner dispose de l'argent nécessaire.

Il a été précisé aux contrôleurs que les étrangers demandaient rarement à en faire usage, faute notamment de moyens.

En fonction du comportement de la personne, un téléphone de service peut être prêté à une personne à éloigner pour téléphoner en France.

Le 17 avril 2015, une personne à éloigner a conservé son téléphone portable et a pu ainsi joindre sa famille.

4.4.4 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement

A l'arrivée dans les locaux de l'UEL, les policiers vérifient les documents pour s'assurer de la régularité de la mesure : l'arrêté prescrivant l'éloignement ; le laissez-passer délivré par le consulat, sa durée de validité ; les documents de voyage...

La personne étant toujours en rétention administrative, aucune mesure nouvelle ni aucun droit nouveau ne lui est notifié.

Le 17 avril 2015, le chef de poste a présenté un laissez-passer au chef de l'UEL car une difficulté lui apparaissait : le gradé l'a examiné avant de conclure à sa validité.

Le 17 avril 2015, les trois situations examinées étaient les suivantes :

- dans un cas : il s'agissait de la première reconduite pour un OQTF sans interdiction de retour, la personne ne devait pas être escortée durant le vol. Les contrôleurs n'ont pas eu le temps d'examiner le dossier administratif, son départ ayant lieu dès l'arrivée des contrôleurs (cf. paragraphe 1). La personne a fait un refus d'embarquer ;
- dans les deux autres : il s'agissait de la deuxième reconduite après un refus d'embarquement pour un OQTF sans interdiction de retour, la personne était escortée par deux fonctionnaires de l'UNESI.

L'examen du dossier administratif d'une personne à éloigner a révélé qu'elle avait été interpellée à l'occasion d'une vérification d'identité faite sur réquisition du procureur de la République pour lutter notamment contre les trafics de stupéfiants dans un lieu et un temps donnés.

Le laissez-passer établi par le consulat d'Algérie portait la mention suivante « *motif du voyage : infraction à la législation sur les étrangers et les stupéfiants* » alors que l'examen des différents procès-verbaux et des décisions judiciaires ou administratives n'ont pas fait apparaître de lien avec des stupéfiants.

Ce laissez-passer avait une durée de validité de deux jours.

Dans l'autre dossier, se trouvait le laissez-passer délivré par le consulat d'Algérie (d'une validité d'un mois) : il ne faisait état que d'un retour lié à une situation administrative irrégulière. Le procès-verbal d'interpellation du service de la police aux frontières faisant état de la situation irrégulière, l'OQTF et sa notification, la décision de placement en rétention administrative et la notification des droits, le procès-verbal d'audition par le juge des libertés et de la détention et l'ordonnance délivrée par ce même juge pour une première prolongation de la rétention y étaient placés.

4.5 LA PHASE D'EMBARQUEMENT

4.5.1 Le contact entre les policiers de l'UNESI et la personne éloignée

Les contrôleurs ont plus particulièrement observé l'action des policiers de l'UNESI pour l'éloignement de la deuxième personne reconduite à Alger. L'homme, qui avait refusé d'embarquer la semaine précédente, était encore réticent à la mesure.

A leur arrivée, ces fonctionnaires ont pris contact avec leurs collègues de l'unité d'éloignement puis avec ceux de l'escorte.

Un important travail de discussion et d'explication pour rassurer et apaiser la personne éloignée a été mené, avec professionnalisme. Ils l'ont convaincu de rejoindre Alger et de se comporter calmement durant le trajet.

Ils ont abordé sa situation et insisté sur le fait que l'obligation de quitter le territoire français ne s'accompagnait pas d'une interdiction de retour, ce qui lui permettait de régulariser sa situation avant de revenir. Ils lui ont aussi indiqué que le consul d'Algérie avait délivré un laissez-passer alors que l'homme pensait qu'il n'avait pas été établi ; les policiers lui ont demandé s'il souhaitait voir le document et, devant sa réponse positive, le lui ont présenté.

Face à ces arguments, l'homme a appelé son frère avec son téléphone mobile. Ce dernier a fini de le convaincre que c'était la meilleure solution.

Les policiers de l'UNESI lui ont également détaillé les modalités du déplacement entre l'UEL et l'avion puis celles du vol. Ils lui ont expliqué, pour dédramatiser, que des menottes lui seraient mises et que des bandes auto-agrippantes seraient préventivement installées sur une jambe, au départ de l'UEL mais ont aussitôt ajouté que, si tout se passait bien, ces moyens de contrainte seraient retirés dans l'avion, après le décollage. Ils ont précisé qu'ils ne porteraient pas leur brassard dans l'avion et que toutes ces mesures étaient prises pour banaliser leur présence à bord et « préserver ainsi sa dignité ». Ils ont indiqué qu'il serait considéré comme un passager ordinaire, bénéficiant des mêmes prestations mais que la consommation des boissons alcoolisées lui serait interdite.

Durant tout leur séjour dans les locaux de l'unité, ils n'ont cessé de discuter avec lui pour le préparer psychologiquement à cet éloignement. Les policiers ont expliqué qu'ils préféraient convaincre pour éviter le recours à la force.

4.5.2 Les moyens de contrainte et la palpation de sécurité

La première personne à éloigner, qui a refusé d'embarquer, n'a été soumise à aucun moyen de contrainte.

Avant le départ de l'ULE et de rejoindre l'avion, les policiers de l'UNESI ont menotté, dans le dos, les deux autres personnes éloignées. Ils ont également pré-positionné deux bandes auto-agrippantes sur une jambe (cf. paragraphe 2.2.3.2) par « *mesure de précaution, pour réagir plus rapidement en cas d'incident, sans avoir à le faire au dernier moment dans les pires conditions* ».

Contrôlés par palpation au départ du centre de rétention administrative et à l'arrivée à l'ULE, restés sous le regard constant des policiers, les deux hommes n'ont pas fait l'objet d'un nouveau contrôle.

4.5.3 L'accès à l'avion

Au départ de l'UEL, pour rejoindre le véhicule circulant sur les pistes, l'escorte et la personne éloignée doivent traverser perpendiculairement, sur la largeur, un couloir de la zone internationale, dans lequel circulent les voyageurs déjà sortis de leur avion et devant se présenter aux aubettes de contrôle de la police aux frontières. Il a cependant été précisé qu'un dispositif de blocage du flux des passagers pouvait être déclenché, si nécessaire, en fonction du risque.

Au départ des locaux de l'unité vers les pistes, l'étranger est normalement entouré des personnels ayant constitué l'escorte depuis le point de départ ainsi que des policiers de l'UNESI et de l'accompagnateur de l'UEL, seul habilité à conduire des véhicules à l'intérieur de l'enceinte de l'aéroport.

Le jour de la visite, lors du second embarquement pour Alger, l'homme était entouré des deux escorteurs de l'UNESI¹⁷ et le fourgon était conduit par un policier de l'UEL. Le chef de l'ULE est allé, en civil, chercher les cartes d'embarquement et a rejoint l'équipe sur le tarmac.

A l'arrivée au point de stationnement de l'avion, le conducteur a placé le fourgon à l'arrière de l'avion, près de l'échelle. L'homme reconduit est resté dans le véhicule, sous surveillance,

Un contact a été établi avec le commandant de bord pour lui expliquer la mission d'éloignement en lui précisant que l'homme était calme et consentant.

Un policier de l'UNESI est ensuite monté à bord pour prendre contact avec les personnels navigants commerciaux, leur présenter les cartes d'embarquement et préparer les trois sièges réservés, au dernier rang, du côté gauche de l'appareil. Les ceintures de sécurité ont été débouclées et, par mesure de précaution, une protection (un oreiller entouré d'un tissu) a été fixée sur le dos du siège situé devant celui de l'homme reconduit, pour éviter qu'il ne se tape la tête contre la tablette rabattable.

Il a été indiqué que les bagages n'étaient placés en soute qu'au dernier moment, pour éviter d'avoir à les ressortir en cas de refus d'embarquement.

Dans le cas présent, la valise ayant été placée en cabine durant le vol entre Biarritz et Orly, la même solution était envisagée pour le vol entre Orly et Alger. Voulant ainsi ranger ce bagage dans le coffre à bagages, au-dessus du siège, le policier n'a pu que constater l'impossibilité de l'y mettre, sa taille ne le permettant pas. Il a alors été décidé de la placer en soute. Le fonctionnaire de l'unité d'éloignement s'est alors chargé des contacts pour récupérer les bandeaux nécessaires et les a posés sur la valise pour permettre son identification à l'arrivée. Le coupon destiné au passager a été collé sur le talon de la carte d'embarquement. Craignant que cet événement imprévu n'inquiète la personne reconduite, le policier de l'UNESI est retourné auprès de lui, dans le fourgon, pour lui expliquer et le rassurer.

¹⁷ Les deux escorteurs du CRA d'Hendaye étant déjà repartis – cf . Paragraphe 2.1.4.

La montée à bord de cet homme a été retardée par des réparations menées par des agents de maintenance dans les toilettes, situées derrière les sièges du dernier rang. Dès que ces travaux ont été achevés, les deux policiers de l'UNESI ont encadré l'homme, le tenant fermement par les bras (un de leur bras sous chacun de siens) lors de la montée pour accéder à la porte arrière. Cette méthode est adoptée pour interdire que la personne se jette dans le vide par-dessus l'un des côtés de l'escalier ou de se frapper la tête contre une marche ou la porte de l'avion. Ils se sont ensuite installés aux trois places réservées : l'homme éloigné était alors entre les deux policiers. Cette mise en place s'est effectuée dans le calme.

Dès que les premiers passagers sont entrés dans la cabine, le policier de l'UEL, en tenue, s'est retiré pour ne pas attirer leur regard et a rejoint son véhicule.

L'installation dans l'avion de l'autre homme en partance pour Alger s'est déroulée dans des conditions similaires. Toutefois, en l'absence d'écran de vidéo sur les repose-tête des sièges, aucun coussin ni couverture n'a été mis en place sur le siège situé devant le sien.

Orly - Alger

L'accès au tarmac depuis les locaux de l'unité d'éloignement impose la traversée d'un couloir dans lequel circulent les passagers que les personnes retenues sont appelées normalement à croiser. La confidentialité n'est pas préservée, sauf si le flux de passagers est bloqué. Ce point doit être amélioré.

Orly - Alger

Le comportement des fonctionnaires de police vise à apaiser les personnes retenues, parfois en apportant des explications juridiques sur le contenu des décisions

4.6 LA PHASE DU VOL

Le 17 avril, les premiers passagers du vol Aigle Azur numéro ZI 271 à destination de l'aéroport Houari Boumediene à Alger ont patienté une vingtaine de minutes dans le bus qui les acheminait au pied de l'avion, le temps de la montée de la personne éloignée. Le personnel de la compagnie a justifié l'attente auprès des passagers du bus ainsi : « on attend la police ».

Les passagers ont assisté à sa descente du fourgon de police, stationné au pied de la passerelle arrière de l'avion, et à sa montée encadrée par les escorteurs de police ; la personne était menottée mais non entravée et semblait calme.

L'embarquement des passagers a débuté à 13h50. L'Airbus A320 comportait trente rangées de trois sièges séparées par un couloir, soit une capacité de 180 passagers. Les contrôleurs ont constaté que la dernière rangée sur le côté gauche de l'avion était occupée par la personne reconduite, installée sur le siège central, encadrée par les deux escorteurs de l'UNESI en tenue civile. La personne était calme ; elle était menottée dans le dos pendant la durée de l'embarquement des passagers. Un oreiller avait été placé par un fonctionnaire de l'escorte devant le siège avant, afin d'éviter des blessures éventuelles.

Les contrôleurs ont constaté que l'éloigné s'exprimait en français et que le dialogue avec les escorteurs était continu.

Aucun bagage n'était placé dans le coffre à bagages au-dessus de la rangée. Selon les informations recueillies, ses bagages se trouvaient en soute.

Le nombre important de passagers n'a pas permis de neutraliser une rangée de sièges « tampon » séparant l'escorte et la personne éloignée des passagers. Aucun passager n'a constaté les conditions de la personne éloignée à l'embarquement et pendant le vol.

Le roulage de l'avion a débuté à 14h15 ; il a décollé à 14h25. Les fonctionnaires de police ont indiqué que l'oreiller avait été rapidement enlevé et qu'ils avaient retiré les menottes au moment du roulage de l'avion. Selon ces policiers, le menottage systématique est une mesure de sécurité préventive pour la personne éloignée elle-même et pour autrui, même si celle-ci est calme et a manifesté son désir de partir de suite.

Pendant les deux heures de vol, l'étranger ne s'est pas déplacé aux toilettes, situées à proximité immédiate. Dès que les mouvements des passagers ont été autorisés, la personne privée de liberté s'est assise contre le hublot, avec les deux escorteurs assis à ses côtés.

Une collation a été servie aux passagers, dont la personne éloignée et les deux policiers, quarante-cinq minutes après le décollage. Celle-ci, accompagnée d'une boisson chaude et froide, était composée de deux petits pains, d'une barquette de penne, d'un fromage, d'un gâteau au chocolat et d'une briquette de jus d'orange de 20 cl.

Les contrôleurs ont relevé que les relations entre les personnels navigants et les escorteurs ainsi que la personne éloignée étaient bonnes ; les personnels de la compagnie aérienne semblaient coutumiers de ce genre de situation. Ces derniers ont cependant constaté que le nombre de personnes à reconduire tendaient à se raréfier.

Pendant le vol, les contrôleurs ont pris attache avec la personne éloignée.

D'abord étonnée de la présence des contrôleurs, cette personne, jeune homme d'une trentaine d'année, a immédiatement compris et acquiescé aux explications qui lui furent données sur l'objectif de la mission.

Avec une discrétion empreinte d'émotion et une parfaite maîtrise de la langue française, le jeune homme a précisé ne pas craindre, puisque n'ayant rien à se reprocher, la remise aux autorités algériennes. Il a toutefois déploré être éloigné, estimant qu'une telle mesure était vouée à l'échec puisqu'il n'entendait pas rester en Algérie ; à voix basse il a fait part de son intention de revenir au plus vite sur le continent européen et de transiter par la France pour rejoindre les pays scandinaves où il souhaite travailler dans le tourisme (il est titulaire d'un BTS hôtelier).

Célibataire et sans enfant, ses réserves financières lui permettront, a-t-il dit, de loger à l'hôtel à Alger et peut-être d'aller voir sa sœur à Tizi Ouzou avant de repartir.

Il a souhaité rester taisant pendant la fin du vol, en suivant par le hublot l'approche vers l'Algérie.

4.7 LA REMISE DE LA PERSONNE AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION

L'avion a atterri à Alger à 16h30 (heure française) avec un retard de trente-cinq minutes. Les causes de ce retard restaient indéterminées, dues selon les sources d'information, soit à des problèmes techniques (toilettes bouchées), soit à une grève du zèle de la part de personnels en cours de négociations salariales.

Dans l'attente du débarquement des passagers, la personne éloignée, qui avait conservé son portable, était en train de téléphoner à sa famille

Les passagers sont sortis en premier par la passerelle avant de l'avion. Les deux fonctionnaires de police et la personne éloignée ont ensuite quitté le bord par le même trajet. L'étranger est sorti non menotté sans bagage à main.

Aucune autorité de la police algérienne n'attendait l'escorte et la personne éloignée à la sortie de l'avion. Le contact avec la police algérienne a eu lieu ultérieurement à l'entrée des aubettes de contrôle ; les escorteurs ainsi que les contrôleurs ont rempli une fiche d'entrée, en présence de la personne reconduite.

Il a été remis le laissez-passer consulaire ainsi que l'acte administratif d'obligation de quitter le territoire français. Ils ont conservé la procédure administrative laquelle est remise à l'UNESI au retour de la mission.

Les contrôleurs ont assisté à la prise en charge de la personne qui a accompagné librement un policier algérien pour la récupération de ses bagages en soute.

Les escorteurs ont indiqué que la remise des personnes éloignées ne soulevait pas de difficulté en Algérie.

Pendant le temps d'attente dû aux vérifications effectuées par les autorités de police algériennes, les escorteurs et les contrôleurs ont discuté de manière détendue avec le jeune homme raccompagné dans son pays.

Ce dernier a fait remarquer « *il est plus facile de rentrer en Algérie que d'en sortir* » ; il a réaffirmé sa volonté de quitter au plus vite ce pays.

Sans crainte devant les escorteurs nullement étonnés, et les contrôleurs, il a précisé : « *dans moins d'un mois je serai en France* ».

Après avoir serré la main des escorteurs et des contrôleurs, il a rejoint la zone de récupération des bagages.

4.8 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE

Le chef d'escorte rédige au retour de la mission, un compte-rendu de mission d'escorte à l'étranger. Ce document comporte la date de la mission, le nom du chef d'escorte et de ses assistants, la destination avec l'heure prévue de départ et d'arrivée et l'heure réelle de départ et d'arrivée. Les fonctionnaires escorteurs de la personne éloignée à Alger ont considéré que la mission s'est bien déroulée, que la personne était calme à son arrivée au local de l'UEL, pendant son transfert jusqu'à l'avion ainsi que pendant la durée du vol.

Les différentes phases de l'éloignement sont détaillées :

- l'arrivée à l'ULE ou à la zone d'attente de Roissy du reconduit, avec des rubriques notamment sur son identité, les antécédents médicaux connus, les antécédents judiciaires, la présence de blessures, la tenue vestimentaire, les bagages, le comportement, la prise de contact avec l'équipe d'escorte ;
- la procédure d'embarquement du local au véhicule de police, dans le véhicule de police et du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage ;
- l'arrivée à l'aéroport de destination ;
- l'hébergement ;
- l'aspect médical de la mission.

L'emploi des moyens de contrainte est consigné pour chaque phase :

- à l'arrivée à l'UEL (soit les moyens d'entrave soit le dispositif de protection individuel - DPI - ou entraves en *velcro*) ;
- lors de la procédure d'embarquement : du local au véhicule de police, dans le véhicule de police, du véhicule de police jusqu'à son siège, dans l'avion avant le décollage et pendant le vol (menottes métalliques, menottes textiles, *velcro*, DPI).

5. LE BOURGET - TIRANA (ALBANIE), LE 22 MAI 2015

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, deux contrôleurs ont effectué un contrôle de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination, entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Tirana (Albanie), le 22 mai 2015.

Le rapport de constat a été adressé le 25 août 2015 au commandant de bord de l'avion BEECHCRAFT 1900, au bureau de police aéronautique de la direction centrale de la police aux frontières de Toussus-le-Noble et au brigadier-chef chef de l'escorte de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention au commissariat du marché d'intérêt national de Rungis. Aucune observation n'a été reçue en retour.

Le présent document est le rapport de visite faisant suite à la présence des contrôleurs à cette mission d'éloignement.

5.1 CONDITIONS DE LA VISITE

Les deux contrôleurs se sont présentés le 22 mai 2015 à 6h15 aux bureaux de la société LANDMARK à Dugny (Seine-Saint-Denis), qui assure le soutien logistique de l'avion BEECHCRAFT 1900 affrété par la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF).

Ils ont été reçus par le commandant de bord de l'avion, commandant de police appartenant à l'état-major de la DCPAF, et par le chef d'escorte, de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI). Ils ont embarqué dans l'avion à 7h avec deux personnes éloignées, le chef d'escorte et huit escorteurs de l'UNESI (sept hommes et une femme). L'avion a fait escale à l'aéroport de Lille-Lesquin de 7h45 à 8h20 pour embarquer trois autres personnes éloignées avant de se poser à Bastia de 11h à 12h, pour un ravitaillement de carburant, puis à 14h20 à Tirana. Les cinq personnes éloignées, des hommes de nationalité albanaise âgés de 18 à 37 ans, ont été remises à la police albanaise en sortie d'avion. Le BEECHCRAFT est reparti à 15h30 après avoir complété ses pleins et s'est posé au Bourget à 19h05. A l'issue du vol, les contrôleurs se sont réunis avec le commandant de bord et le chef d'escorte pour leur faire part de leurs premières observations ; la réunion s'est achevée à 19h50.

Les deux premières personnes éloignées provenaient du centre de rétention administrative de Rennes, les trois autres, du centre de rétention administrative de Calais-Coquelles.

L'équipage du BEECHCRAFT, le commandant de bord, commandant de police, et le copilote sont arrivés indépendamment entre 6h et 6h15. Les escorteurs de l'UNESI sont arrivés indépendamment entre 6h15 et 6h30.

Les contrôleurs ont accompagné les personnes éloignées depuis leurs arrivées dans les aéroports du Bourget et de Lille-Lesquin, pendant leurs montées dans l'avion, leurs installations, leurs sorties, les pauses dans les aéroports de Lille-Lesquin et de Bastia, jusqu'à leur remise aux autorités albanaises.

Ils ont examiné les procédures administratives concernant les personnes éloignées.

Ils se sont entretenus avec le commandant de bord, le chef d'escorte, les fonctionnaires de police venant des centres de rétention administrative et assurant les escortes jusqu'à l'embarquement dans l'avion et les fonctionnaires de la police aux frontières des aéroports de Lille-Lesquin et de Bastia.

Ils ont eu des échanges limités avec les personnes éloignées, celles-ci ne s'exprimant pas en français et disposant d'une connaissance limitée de l'anglais.

5.2 LE COMPTOIR DE LA SOCIÉTÉ LANDMARK AU BOURGET

La société LANDMARK est implantée au 600, avenue de l'Europe à Dugny. De nombreux parkings sont disponibles à proximité.

La société LANDMARK assure l'accueil des équipages et des passagers et le fret pour des avions appartenant à des sociétés privées ainsi que leur soutien logistique.

Des salons sont disponibles. Les pilotes accomplissent les formalités de vol sur des terminaux d'ordinateurs mis à leur disposition.

Des hangars sont contigus aux locaux d'accueil et permettent d'assurer la maintenance des aéronefs.

Les personnes éloignées ne passent jamais par les locaux de la société LANDMARK.

Les escorteurs de l'UNESI se sont regroupés dans ces locaux et se sont soumis aux contrôles – passage des personnes sous un portique détecteur de métaux et examen des bagages par passage dans un tunnel à rayons X pour les bagages.

L'avion BEECHCRAFT était stationné à proximité immédiate de la porte de la société LANDMARK donnant sur le tarmac.



Photo de la société LANDMARK : vue de l'avenue de l'Europe et vue intérieure

5.3 LES CONDITIONS DE PRISE EN CHARGE DES PERSONNES ELOIGNEES

5.3.1 Le respect des droits

a) L'accès au médecin

Le chef d'escorte n'avait pas connaissance d'éventuels problèmes de santé des personnes éloignées. Les dossiers, constitués dans le CRA, ne contenaient aucune information à caractère médical, comme ont pu le constater les contrôleurs par la suite.

En cas d'urgence médicale, le chef des escorteurs ou le commandant de bord utilise les moyens de la plateforme aéroportuaire :

- avant la montée dans l'avion, le chef d'escorte prend contact avec l'unité de la PAF du Bourget ou avec le service médical de l'aéroport où l'avion fait escale ;

- pendant les phases de vol, le commandant de bord prend contact avec le contrôleur radio.

b) L'accès à l'avocat

Rien n'est prévu pour que les personnes éloignées puissent joindre un avocat, l'ensemble des procédures de recours et d'asile ayant normalement été achevé avant le départ du centre de rétention administrative.

c) Le maintien des liens avec l'extérieur

Les personnes éloignées ont accès à leur téléphone portable, si elles en expriment la demande auprès des fonctionnaires de police.

Dès lors que les personnes éloignées sont menottées par les escorteurs, elles ne peuvent plus téléphoner.

Il n'existe pas de cabine téléphonique dans le commissariat de police de la PAF du Bourget ni à proximité, comme à Bastia ; la question ne se pose pas pour Lille-Lesquen où le transfert se fait sur le parking, éloigné de toute infrastructure.

Le Bourget – Tirana 1

Les personnes éloignées ont eu accès à leur téléphone portable quand elles le demandaient aux escorteurs, quand elles n'étaient pas menottées.

5.3.2 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement

a) La finalité des vérifications

Dès que les fonctionnaires de police du centre de rétention ont pris contact avec le chef d'escorte, ils lui ont remis les enveloppes contenant les documents et les « fouilles ».

Le chef d'escorte a vérifié les documents pour s'assurer de l'existence des mesures d'éloignement et de leur régularité : les arrêtés prescrivant l'éloignement, les laissez-passer délivrés par les consulats et leurs durées de validité, ou les passeports.

Les personnes éloignées étant toujours en rétention administrative, il n'est pas prévu de leur notifier de mesure nouvelle ni de nouveau droit.

b) Le contexte juridique des mesures de reconduites mises en exécution le jour de la visite

Les cinq personnes éloignées le 22 mai faisaient l'objet d'une obligation de quitter le territoire français sans délai ; deux étaient interdites de retour pour une durée d'un an.

c) L'examen par les contrôleurs des documents accompagnant les personnes éloignées

Les documents réunis dans les enveloppes constituées par les CRA permettaient de reconstituer le parcours des personnes reconduites.

Les enveloppes des deux personnes venant du CRA de Rennes contenaient les documents suivants :

- les passeports et carte nationale d'identité albanaise, ainsi que les récépissés de remise de ces documents de voyage au CRA ;

- les procès-verbaux de gendarmerie d'interpellation, d'audition et de placement en rétention ;
- les arrêtés de placement en rétention ;
- le document mentionnant que les personnes ne sont pas connues dans les fichiers AGDREF, SURENE et SIRENE ;
- les notifications de droits en rétention signées par les personnes éloignées ;
- le règlement intérieur du CRA signé par les personnes éloignées ;
- les ordonnances du juge des libertés et de la détention prolongeant la rétention de vingt jours, signées par les intéressés et par l'interprète ;
- les documents concernant la demande d'asile et son rejet avec des traductions en albanais, dont les notifications, signées par les intéressés ;
- une photocopie des pages du registre de rétention administrative concernant les intéressés ;
- les documents concernant les requêtes au tribunal administratif de Rennes et la décision (rejet) de celui-ci ;
- les arrêtés portant obligation de quitter le territoire français (OQTF) avec interdiction de retour d'un an, portant les signatures des personnes éloignées ;
- les « *routings* » émis par le bureau éloignement de la DCPAF définissant les paramètres de l'éloignement.

Les enveloppes des personnes venant du CRA de Calais-Coquelles contenaient les documents suivants :

- les passeports, carte d'identité et permis de conduire, ainsi que les récépissés de remise de ces documents de voyage au CRA, ou le laissez-passer délivré par le consulat de Paris ;
- les procès-verbaux de police d'interpellation, de placements en garde à vue, d'auditions et de placements en rétention, signés des intéressés et de l'interprète ;
- les procès-verbaux de réquisitions d'interprètes ;
- les arrêtés de placements en rétention ;
- les décisions et notifications du tribunal de grande instance de Calais, de maintien en rétention administrative, signées des intéressés et de l'interprète ;
- les documents concernant les requêtes au tribunal administratif de Rennes et la décision (rejet) de celui-ci ;
- pour l'une, le procès-verbal de notification des droits en rétention avec le *nota bene* « lors du transfert au CRA de Calais-Coquelles, M. X ne sera pas menotté. Toutefois, s'il devait se montrer dangereux pour lui-même ou pour la sécurité des escorteurs, il pourra être recouru à son menottage » ;
- les ordonnances du juge des libertés et de la détention prolongeant les rétentions de vingt jours ;
- le rappel à la loi par officier de police judiciaire pour l'une des personnes ;
- les arrêtés portant obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans interdiction de retour portant les signatures des personnes éloignées ;
- les « *routings* » émis par le bureau éloignement de la DCPAF définissant les paramètres de l'éloignement.

5.4 LES PHASES AVANT LE PREMIER VOL

5.4.1 Arrivée au Bourget

a) *Les conditions matérielles*

Le véhicule banalisé, du type Renault Espace, transportant les deux personnes éloignées du centre de rétention administrative (CRA) de Rennes, avait quitté le CRA vers 2h30. L'équipage de la voiture était composé de quatre fonctionnaires de police dont le conducteur, tous quatre appartenant à l'équipe du CRA de Rennes.

Il a été indiqué aux contrôleurs que, durant le trajet, les personnes éloignées n'étaient pas menottées.

Les deux personnes éloignées avaient pour bagage un simple sac en matière plastique.

Selon les informations qui ont été données aux contrôleurs, à l'arrivée au Bourget vers 6h, les deux personnes éloignées ont été conduites au commissariat de la PAF. Elles ont pu utiliser les toilettes du poste de police.

Les fonctionnaires les ont autorisées à fumer à l'extérieur, en leur présence.

Elles sont restées dans le poste pour attendre l'arrivée des escorteurs de l'UNESI.

Quatre escorteurs de l'UNESI sont allés de la société LANDMARK au commissariat pour initier la procédure de prise en compte des deux personnes éloignées :

- ils ont récupéré les documents des deux personnes à éloigner ;
- ils ont opéré une palpation de sécurité de ces deux personnes ;
- ils les ont menottées et sont retournés à l'accueil de la société LANDMARK, où ils ont rendu compte de leurs actions au chef des escorteurs.

Le passage au commissariat de la PAF a duré moins d'une demi-heure.

Les personnes éloignées sont remontées dans le véhicule du CRA de Rennes avec les fonctionnaires de police du CRA, qui a pris la direction de l'aéroport. Le véhicule s'est arrêté devant la barrière d'entrée sur le tarmac et a attendu l'arrivée d'une voiture de la société LANDMARK, chargée d'assurer le guidage sur le tarmac et dans laquelle avait pris un place un contrôleur. Ce dernier a embarqué à bord du véhicule de la PAF puis les deux voitures se sont engagées sur le tarmac et se sont rangées à côté du BEECHCRAFT.

i) *La gestion des effets personnels*

Le bagage des personnes éloignées, les enveloppes contenant leurs « fouilles » et celles comportant les documents sont restés dans le véhicule du CRA jusqu'à la rencontre des escorteurs et des fonctionnaires du CRA sur le tarmac, au pied de l'avion. Les bagages ont ensuite été placés dans la soute de l'avion, facilement accessible de l'intérieur.

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, les téléphones portables sont remis aux personnes éloignées si elles demandent à téléphoner.

Le Bourget – Tirana 1

La gestion des objets personnels des personnes éloignées est faite de façon à ce qu'elles puissent en permanence les localiser : les bagages sont mis en soute sous leurs yeux et les enveloppes de la fouille sont dans les mains d'un fonctionnaire identifié.

ii) L'alimentation

Selon les informations recueillies, les deux personnes éloignées venant du CRA de Rennes se sont vues proposer un repas (petit-déjeuner) au moment de leur départ du CRA vers 2h du matin, qu'elles auraient refusé ; en revanche, elles ne disposaient pas de repas pour la journée.

Quand le chef d'escorte a pris connaissance de cette information, il a pris contact avec la direction de la PAF de Lille afin que deux repas froids soient livrés à l'avion lors de l'escale à Lille-Lesquin.

Le poste de police de la PAF du Bourget ne dispose pas de nourriture ni de boisson chaude pour les personnes éloignées.

5.4.2 La phase d'embarquement au Bourget

i) La montée dans l'avion

Les escorteurs et l'équipage de l'avion sont arrivés ensemble au pied de l'avion, quelques instants avant le véhicule du CRA.

Les escorteurs ont fait descendre les personnes éloignées du véhicule du CRA de Rennes dès leur arrivée et les ont prises en charge en échangeant quelques phrases sur le déroulement du voyage.

Les bagages ont été mis en soute sous les yeux des personnes éloignées, qui ont été embarquées menottées, chacune précédée et suivie par un escorteur. Elles ont été invitées à s'asseoir dans l'avion ; leurs ceintures de sécurité ont été mises en place par les escorteurs.



Le BEECHRAFT 1900 sur le tarmac du Bourget

ii) Le placement dans l'avion

La porte d'accès à l'avion sert de passerelle.

Dix-huit sièges sont disposés de part et d'autre d'un couloir central. Les sièges sont numérotés de 1A à 9A sur bâbord et de 1C à 9C sur tribord. Les sièges 6A, 4C et 6C donnent sur des issues de secours. Chaque siège dispose de la vue à travers un hublot. Un dix-neuvième siège est placé de façon transversale, face à la porte d'accès ; conçu pour recevoir un steward, il n'est jamais utilisé.

Pour des raisons de sécurité, les personnes éloignées ne sont jamais placées dans les sièges suivants :

- le premier rang (1A et 1C), proche du poste de pilotage, dont la porte n'est jamais fermée et proche de la porte de sortie ;
- le dernier rang (9A et 9C), proche de la porte de la soute, dont la porte est fermée en vol et qui contient les WC ;
- les sièges 6A, 4C et 6C donnant sur des issues de secours.

Un escorteur prend toujours place sur la même rangée que le siège d'une personne éloignée. Un contrôleur s'est installé sur un siège du dernier rang, l'autre au milieu de la cabine.



La montée de personnes éloignées menottées

Le couloir du BEECHCRAFT avec, au fond, la soute



La soute et le siège de wc

5.5 LA PHASE DU VOL

5.5.1 Phase du vol avant la première escale à Lille-Lesquin entre 7h et 7h45

Les deux personnes éloignées ont été démenottées dès que l'avion a commencé le roulage.

Les téléphones portables ont été remis aux personnes éloignées ainsi que le contenu de leur fouille, après la phase de décollage, pendant laquelle l'usage des téléphones est prohibé pour des raisons de sécurité.

Aucune nourriture n'a été servie ni aux personnes retenues ni aux escorteurs.

L'avion est bruyant :

- le niveau de bruit mesuré en vol par l'instrument de mesure personnel – non calibré - des contrôleurs est de 83dB ;
- le chef d'escorte dispose de casques antibruit – casques pour les séances de tir – destinés aux escorteurs et de bouchons d'oreilles ; des escorteurs possèdent à titre personnel des casques réducteurs de bruit ;
- l'équipage ne possède pas de bouchons antibruit consommables à remettre aux passagers¹⁸.

L'accès aux toilettes est possible pendant le vol mais rien n'indique leur existence. Les personnes éloignées n'ont pas émis de demande pour les utiliser.

Le Bourget – Tirana 1

L'avion Beechcraft est bruyant. Les personnes reconduites doivent disposer d'une protection antibruit identique à celle que l'on estime nécessaire pour l'escorte.

¹⁸ **Article R4431-2 du code du travail.** Les valeurs limites d'exposition et les valeurs d'exposition déclenchant une action de prévention sont fixées dans le tableau suivant :

VALEURS D'EXPOSITION	NIVEAU D'EXPOSITION
1° Valeurs limites d'exposition	Niveau d'exposition quotidienne au bruit de 87 dB (A) ou niveau de pression acoustique de crête de 140 dB (C)
2° Valeurs d'exposition supérieures déclenchant l'action de prévention prévue à l'article R. 4434-3 , au 2° de l'article R. 4434-7 , et à l'article R. 4435-1	Niveau d'exposition quotidienne au bruit de 85 dB (A) ou niveau de pression acoustique de crête de 137 dB (C)
3° Valeurs d'exposition inférieures déclenchant l'action de prévention prévue au 1° de l'article R. 4434-7 et aux articles R. 4435-2 et R. 4436-1	Niveau d'exposition quotidienne au bruit de 80 dB (A) ou niveau de pression acoustique de crête de 135 dB (C)

5.5.2 Escale à Lille-Lesquin entre 7h45 et 8h20

L'avion a stationné sur un parking, dit éloigné, de l'aéroport de Lille-Lesquin. Afin de procéder au ravitaillement en carburant de l'avion, tous les passagers sont sortis du BEECHCRAFT, les deux personnes éloignées non menottées.

Les trois personnes éloignées du CRA Calais-Coquelles attendaient non menottées dans le véhicule de police banalisé du CRA. Il a été précisé aux contrôleurs qu'elles n'avaient pas été menottées pendant le transit du CRA à l'aéroport. Les escorteurs les ont fait sortir sur le tarmac et ont procédé à une palpation de sécurité en les faisant se placer contre le grillage clôturant l'aéroport.

Ce « parking éloigné » ne comporte aucun abri, ni aucune cabine téléphonique. Les personnes désirant se soulager d'un besoin naturel ont été invitées à le faire à proximité du grillage. Les personnes éloignées ont été menottées aussitôt après la palpation.

Le chef d'escorte a vérifié les documents et récupéré les cinq sacs de repas froid ainsi que les enveloppes de la fouille. Les bagages des personnes éloignées ont été embarqués dans la soute en leur présence.

Les personnes éloignées sont montées dans l'avion ; chacune était précédée et suivie par un escorteur. Celles venant du CRA de Rennes étaient démenottées, celles venant du CRA de Calais-Coquelles étaient menottées.



Le parking éloigné de l'aéroport de Lille-Lesquin

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, deux parkings éloignés sont fréquemment mis à disposition à Lille-Lesquin lors des escales du BEECHCRAFT ; l'un dispose d'un abri avec des toilettes, mais cet abri n'est pas toujours ouvert, l'autre – celui utilisé le 22 mai 2015 - ne dispose d'aucun abri. Il a été précisé aux contrôleurs que ces parkings « *avaient l'avantage d'assurer une discrétion du passage de cet avion vis-à-vis du public* ».

5.5.3 Phase du vol entre Lille-Lesquin et Bastia de 8h20 à 11h

Les personnes éloignées provenant du CRA de Calais-Coquelles ont été démenottées pendant le roulage, avant le décollage.

Le contenu des enveloppes de la fouille a été remis aux personnes éloignées après le démenottage.



Personne n'a demandé à aller aux toilettes.

Une personne ayant signalé qu'elle avait froid, un escorteur s'est rendu dans la soute et a pris dans le sac de cette personne un sweet-shirt qu'il lui a remis.

Lors de la descente sur Bastia, des personnes éloignées se sont interrogées sur le nom de l'aéroport vers lequel l'avion descendait. Deux escorteurs ont donné en anglais des explications qui ont été traduites en albanais pour les autres personnes éloignées.

5.5.4 Escale à Bastia de 11h à 12h

L'avion s'est posé à Bastia pour un ravitaillement de carburant. Tous les passagers sont allés dans le hall de récupération des bagages qui jouxte le poste de la PAF de l'aéroport, à proximité immédiate du parking de l'avion. Les personnes éloignées sont restées démenottées.

Les toilettes de la PAF (celles de la cellule de garde à vue et celles des fonctionnaires), avec un lavabo, ont été utilisées ; les fumeurs ont pu fumer dehors sous la surveillance des escorteurs.

Le renfort des trois fonctionnaires de la CRS 48 et le capitaine de police, chef de poste, étaient présents dans le poste de police lors de l'escale. Ils ont rencontré les contrôleurs.

Aucune cabine téléphonique n'était accessible dans les espaces ouverts aux personnes éloignées. Les personnes éloignées auraient pu utiliser leurs téléphones portables si elles l'avaient souhaité.

Le poste de la PAF de l'aéroport de Bastia ne dispose pas de nourriture à délivrer aux passagers du BEEHCRAFT en mission d'éloignement, si en particulier une des personnes retenues ne dispose pas de repas froid pour son déjeuner. En effet le poste dispose uniquement de nourriture pour les personnes placées en garde à vue.

Par ailleurs, le poste de la PAF de l'aéroport de Bastia ne dispose pas de gobelet pour que les personnes placées en garde à vue ou les personnes en transit puissent boire l'eau du robinet.

Lorsque les pleins ont été achevés, les passagers sont remontés dans le BEEHCRAFT. Les personnes éloignées sont restées sans menottes.

Le Bourget – Tirana 1

Les personnes éloignées ont pu fumer pendant les escales, dès lors que ce n'était pas interdit en raison d'opérations de ravitaillement de l'avion.

Le Bourget – Tirana 1

Un stock de repas tampon devrait être positionné dans le poste de police du Bourget et dans celui de Bastia

Le Bourget – Tirana 1

Les parkings éloignés de l'aéroport de Lille-Lesquin ne disposent d'aucun abri ; les fouilles par palpation et les procédures administratives ont lieu en plein air sur le tarmac ; il convient d'y remédier.

Le Bourget – Tirana 1

Le parking de Bastia est situé à proximité du poste de police de l'aéroport dont les commodités sont utilisées par les passagers et l'équipage de l'avion

5.5.5 Phase du vol entre Bastia et Tirana de 12h à 14h20

En vol, un quart d'heure après le décollage, les repas froids ont été remis aux personnes éloignées ; les escorteurs n'ont pas pris de repas. Le déjeuner a duré un quart d'heure. Les restes ont été ramassés dans un sac poubelle par un escorteur. Personne n'a demandé à accéder aux toilettes.

5.5.6 Retour de Tirana au Bourget de 15h30 à 19h05

Après avoir embarqué dans le BEECHCRAFT, les escorteurs ont déjeuné. Chacun disposait d'un plateau repas et de boissons hygiéniques. A l'arrivée au Bourget, le chef d'escorte, le commandant de bord et le copilote ont tenu une réunion de restitution avec les contrôleurs ; les escorteurs ont reçu liberté de manœuvre.

5.6 LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION

Lorsque le BEECHCRAFT a coupé ses moteurs, un fourgon de la police albanaise s'est approché. Le chef d'escorte est sorti de l'avion, leur a remis les documents de voyage et les arrêtés portant obligation de quitter le territoire français. Aussitôt, l'ensemble des passagers sont descendus sur le tarmac et les personnes éloignées ont embarqué, non menottées, dans le fourgon, qui est parti pour une destination inconnue. Cette opération a duré moins d'une minute.



Vue de l'aéroport de Tirana depuis l'avion



Vue du fourgon de la police albanaise

Les escorteurs ont rejoint à pied la zone internationale de l'aéroport en attendant la fin de l'opération de ravitaillement en carburant du BEECHCRAFT.

Les personnes éloignées n'ont pas été menottées pendant les transferts des centres de rétention (Rennes et Calais-Coquelles) aux aéroports (Le Bourget et Lille). Elles ont été menottées depuis leur prise en charge par les escorteurs de l'UNESI jusqu'au roulage de l'avion pour décollage. Elles n'ont pas été menottées pendant l'escale à Bastia ni après.

Le Bourget – Tirana 1

Le menottage systématique des personnes éloignées – même pour une durée limitée – quand elles sont prises en charge par les escorteurs de l'UNESI apparaît excessif.

Le chef d'escorte a remis aux autorités albanaises les documents de voyage et les arrêtés portant obligation de quitter le territoire en même temps que les personnes éloignées descendaient de l'avion pour rejoindre le véhicule de la police albanaise. La remise d'un extrait de ces arrêtés serait sans doute suffisante.

Le Bourget – Tirana 1

La liste des documents remis aux autorités de l'État de destination doit faire l'objet d'une circulaire.

Avant la remise de la personne éloignée aux autorités locales, aucun contact n'est établi entre le chef de l'escorte et les autorités françaises pour savoir si cette personne éloignée serait en définitive admise à demeurer sur le sol français.

5.7 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE

Selon les informations recueillies auprès du commandant de bord, un compte rendu de mission n'est établi après chaque vol qu'en en cas d'incidents, technique ou humain. Le vol du 22 mai, s'étant déroulé sans incident, n'a pas donné lieu à la rédaction de compte rendu.

Le chef d'escorte a fait parvenir au Contrôleur général des lieux de privation de liberté les deux comptes rendus établis par ses soins à l'issue de sa mission :

- le rapport de mission du 22 mai 2015 destiné au chef de l'UNESI, relatif à la mission de reconduite à destination de Tirana ; ce document retrace les différentes étapes de la mission et notamment l'absence d'incident ;
- le compte rendu du 22 mai 2015 destiné au chef de l'UNESI, relatif à la présence de deux contrôleurs du Contrôleur général des lieux de privation de liberté lors de la mission de reconduite à destination de Tirana du 22 mai 2015 ; ce document retrace les actions des deux contrôleurs pendant la mission d'éloignement et leurs constats lors de la réunion de restitution qui a été organisée *in fine*.

6. ROISSY CHARLES-DE-GAULLE - DOUALA (CAMEROUN), LE 28 SEPTEMBRE 2015

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, le 28 septembre 2015, quatre contrôleurs ont effectué un contrôle de l'exécution d'une mesure d'éloignement prononcée à l'encontre d'une personne originaire du Cameroun, jusqu'à sa remise aux autorités de cet Etat.

Le rapport de constat a été adressé le 22 octobre 2015 au chef du centre de rétention administrative du Mesnil-Amelot, au chef de l'unité locale d'éloignement de la police aux frontières de Roissy-Charles-de-Gaulle et au sous-brigadier, chef des escorteurs, sous couvert du chef de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention de la direction centrale de la police aux frontières à Rungis. Aucune observation n'a été reçue en retour.

Le présent document est le rapport de visite faisant suite à la présence des contrôleurs lors de cette mission d'éloignement.

6.1 PRESENTATION GENERALE DE LA MISSION

Deux contrôleurs se sont présentés de manière inopinée le 28 septembre 2015 à 7h30 au centre de rétention administrative (CRA) II du Mesnil-Amelot – où se trouvait la personne faisant l'objet de la mesure d'éloignement – puis à 9h05 à l'unité locale d'éloignement (ULE) de l'aéroport de Paris - Charles de Gaulle et à 10h15 sur les pistes de l'aéroport, au pied de l'avion assurant le vol vers Douala, au Cameroun. Ils y ont rencontré, outre la personne reconduite, le responsable d'astreinte du CRA II du Mesnil-Amelot, le responsable de l'ULE et les deux responsables de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI). Ils ont quitté le tarmac à 11h30 et l'ULE à 12h30.

En parallèle, deux autres contrôleurs ont embarqué le lundi 28 septembre 2015 à 10h15 dans l'avion assurant la liaison commerciale entre Paris - Charles de Gaulle et Douala (Cameroun) avec la personne à éloigner et trois escorteurs de l'UNESI. L'avion s'est posé à 17h (heures locales) à Douala. Les escorteurs, la personne éloignée et les contrôleurs ont été accueillis en descente d'avion par un fonctionnaire de la police camerounaise et l'attaché de police français, conseiller « sûreté et immigration » auprès de l'ambassadrice de France à Yaoundé, appartenant au service de coopération technique internationale de la police (SCTIP) du ministère de l'intérieur, en poste au consulat général à Douala, en vue de la remise de la personne éloignée aux autorités camerounaises. Les contrôleurs ont pu s'entretenir avec la personne éloignée, les escorteurs et les membres de l'équipage de l'avion. Ils ont pu examiner la procédure administrative concernant la personne éloignée. A la fin du vol, les contrôleurs se sont réunis avec le chef des escorteurs pour lui faire part de leurs premières observations. Ils se sont réunis également avec le commandant de bord et le chef de cabine, ainsi que le lendemain, mardi 29 septembre, avec l'attaché de police français. Ils ont également rencontré le consul général de France à Douala, le colonel attaché de sécurité intérieure (gendarmerie, police, sapeurs-pompiers) près l'ambassadrice de France à Yaoundé et pris contact avec la secrétaire particulière de l'ambassadrice.

Le chef d'escorte a fait parvenir au Contrôleur général des lieux de privation de liberté une copie du compte rendu établi par ses soins à l'issue de sa mission le 1er octobre 2015 et destiné au chef de service de l'UNESI.

6.2 LES CONDITIONS DE L'ÉLOIGNEMENT

Monsieur M. est de nationalité camerounaise. Il a été interpellé et placé en garde-à-vue, à Lyon, le 9 juin 2015, pour violences aggravées et dégradation volontaire de bien public, affaire traitée en flagrant délit.

Le 10 juin 2015, le préfet du Rhône a émis à son encontre une obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans délai de départ volontaire et sans interdiction de retour, pour troubles à l'ordre public et défaut de possession d'un passeport revêtu du visa obligatoire pour pénétrer sur le territoire français ou d'un titre de séjour en cours de validité. Monsieur M. a déclaré être arrivé en France en janvier 2015, en provenance d'Espagne, sans pouvoir justifier d'une entrée régulière sur le territoire français. Par ailleurs, il n'était pas non plus admissible de plein droit sur le sol espagnol. Enfin, le préfet du Rhône, dans la décision d'OQTF, estimait que Monsieur M. ne pouvait justifier de la réalité de ses moyens d'existence ni d'un hébergement stable et clairement établi sur le territoire français.

Une décision de placement en rétention a été émise ce même 10 juin 2015 par le préfet du Rhône.

Ces deux décisions ont été notifiées à Monsieur M. le 10 juin à 15h30, ainsi que ses droits (voies de recours et assistance d'un interprète, d'un avocat, de son consulat et d'un médecin).

Monsieur M. a été placé au CRA de Lyon - Saint-Exupéry, où il est resté quarante-quatre jours, du 10 juin au 24 juillet 2015. Ce dernier jour, il a été condamné par le tribunal de grande instance (TGI) de Lyon, en comparution immédiate, à deux mois d'emprisonnement pour non communication de document ou de renseignement permettant l'exécution d'une reconduite à la frontière et il a été incarcéré à la maison d'arrêt de Lyon-Corbas durant un mois et demi, du 24 juillet 2015 à 23h08 au 10 septembre 2015 à 10h35.

A l'issue de sa détention, le 10 septembre 2015, une nouvelle décision de placement en rétention a été émise par le préfet du Rhône. Cette décision et les voies de recours lui ont été notifiées le jour de sa levée d'écrou, soit le 10 septembre à 10h35, à la maison d'arrêt de Lyon-Corbas. Il a donc réintégré le CRA de Lyon - Saint-Exupéry à 10h35. Ses droits lui ont été notifiés le 10 septembre à 11h15 (asile) et 11h16 (voies de recours et assistance d'un médecin, de son consulat, d'un interprète et d'un avocat). Monsieur M. a été présenté devant le juge des libertés et de la détention (JLD) du tribunal de grande instance de Lyon le 15 septembre, en présence d'un avocat de permanence ; ce même jour à 12h06, le JLD a émis une ordonnance de prolongation de la rétention administrative jusqu'au 5 octobre 2015.

Une première tentative d'éloignement s'est déroulée le 22 septembre, sous la responsabilité de la police aux frontières (PAF) du Rhône, en deux étapes : un premier vol entre l'aéroport de Lyon - Saint-Exupéry et celui de Paris - Charles de Gaulle puis un second vol entre ce dernier aéroport et celui de Douala. Il semblerait que, durant le vol Lyon-Paris, Monsieur M. ait fait l'objet d'un port constant de menottes et d'entraves de la part des escorteurs du CRA de Lyon, mesures qu'il aurait contestées. Ces moyens de contrainte auraient été retirés par les mêmes escorteurs lors de la préparation du second vol et Monsieur M. aurait pris la fuite lors de la montée à bord de l'avion à destination du Cameroun. Le procès-verbal établi le 22 septembre 2015 par un officier de police en fonction à l'ULE fait état du refus d'embarquer de l'intéressé en ces termes : « *sur piste, l'individu a tenté de prendre la fuite et dans l'aéronef, l'individu s'est montré particulièrement violent et a tenté de mordre les escorteurs. Celui-ci persiste dans son refus jusqu'au départ de l'aéronef* ». Dans ces circonstances, le commandant de bord a opposé un refus de transporter Monsieur M. et ses escorteurs par voie aérienne au motif que le comportement de Monsieur M. était incompatible avec du transport de passagers.

Monsieur M. a donc été débarqué de l'avion et conduit au CRA II du Mesnil-Amelot, ce même 22 septembre à 14h10, par la PAF de Roissy. Le chef du CRA II du Mesnil-Amelot et le préfet du Rhône ont avisé le parquet de Meaux du déplacement de Monsieur M. d'un lieu de rétention à un autre, respectivement à 14h11 et 14h26. Ses droits lui ont été notifiés le 22 septembre 2015 à 14h20 en français, Monsieur M. comprenant cette langue mais ne la lisant pas. Ce même jour

à 16h20, il a déposé une demande de mainlevée de la décision de maintien en rétention administrative. Cette requête a été examinée le 23 septembre 2015 par le JLD du TGI de Meaux, en présence d'un avocat de permanence. Le JLD a émis une ordonnance de rejet le jour-même à 13h57.

Le vendredi 25 septembre à 9h09, par télécopie, le personnel du CRA II du Mesnil-Amelot a reçu le *routing* prévoyant les nouvelles modalités d'éloignement de Monsieur M., le lundi 28 septembre à 11h10, sur un vol de la compagnie Air France reliant Paris - Charles de Gaulle à Douala. Il n'a pas été possible de déterminer à quel moment cette information lui a été délivrée oralement, l'intéressé ayant précisé aux contrôleurs avoir pris connaissance de cette mesure d'éloignement en consultant une liste affichée au CRA, le samedi 26 septembre. Le dimanche 27 au soir, Monsieur M. a ingéré des corps étrangers et s'est occasionné des coupures superficielles au niveau du cou. Il a fait l'objet d'une évacuation sanitaire vers le centre hospitalier de Meaux à 19h25 ; il est retourné au CRA à 23h17. Une radiographie de contrôle était prévue dans les 24 heures ; une ordonnance médicale et un compte rendu sanitaire ont été remis aux policiers chargés de l'évacuation sanitaire. Ces derniers ont transmis ces documents à l'infirmierie du CRA à leur retour, après en avoir conservé une copie au greffe, qui a été versée au dossier de Monsieur M. Le compte rendu de l'évacuation sanitaire précise que Monsieur M. a été mis en mesure de téléphoner à tout moment grâce au téléphone de service mis à sa disposition.

6.3 LA PRISE EN CHARGE EN SORTIE DU CRA

La première équipe de contrôleurs a pénétré dans le CRA II du Mesnil-Amelot à 7h30 le 28 septembre, jour prévu de l'éloignement. Elle a rencontré le responsable d'astreinte du CRA II et a pu consulter le dossier de Monsieur M. Ce dernier, tel que documenté à son départ du CRA II du Mesnil-Amelot, le 28 septembre 2015 au matin, était constitué des documents suivants :

- décision portant obligation de quitter le territoire français sans délai émise par le préfet du Rhône le 10 juin 2015 ;
- notification d'une obligation de quitter le territoire français sans délai de départ volontaire et d'une décision de placement en rétention administrative, signée et datée du 10 juin 2015 ; la décision de placement en rétention administrative n'était, quant à elle, pas versée au dossier ;
- télécopie de la fiche pénale volet 1 de Monsieur M. envoyée le 4 septembre 2015 (expéditeur et destinataire inconnus) ;
- décision de placement en rétention émise par le préfet du Rhône le 10 septembre 2015 ;
- notification d'une décision de maintien en rétention administrative, des voies de recours et des droits, signée et datée le 10 septembre 2015 à la maison d'arrêt de Lyon-Corbas ;
- fiche de levée d'écrou émise par la maison d'arrêt de Lyon-Corbas le 10 septembre 2015 ;
- fiche de contrôle de la procédure par le CRA de Lyon – Saint-Exupéry le 10 septembre 2015 ;
- rappel des droits en rétention, signé et daté du 10 septembre 2015 au CRA de Lyon – Saint-Exupéry ;
- notification des droits en matière de demande d'asile, signée et datée du 10 septembre 2015 depuis le CRA de Lyon - Saint-Exupéry ;
- ordonnance de prolongation de rétention administrative émise par le JLD du TGI de Lyon le 15 septembre 2015 ;

- note du pôle central d'éloignement du ministère de l'intérieur à la préfecture du Rhône, le 15 septembre 2015, concernant le *routing* pour l'éloignement de Monsieur M. le 22 septembre 2015 (les noms des escorteurs n'étaient pas encore connus) ;
- laissez-passer émis par le consulat du Cameroun à Marseille le 18 septembre 2015 ;
- refus de transport par voie aérienne opposé par le commandant de bord le 22 septembre 2015 sur le vol Paris-Douala ;
- procès-verbal concernant le déroulement du refus d'embarquement du 22 septembre 2015 et sa télécopie, datés du 22 septembre 2015 ;
- télécopies des avis à parquet du déplacement d'un étranger d'un lieu de rétention à un autre faits par le préfet du Rhône et par le chef du CRA II du Mesnil-Amelot le 22 septembre 2015 ;
- fiche de renseignement du CRA II du Mesnil-Amelot ;
- procès-verbal de notification des droits en rétention au CRA du Mesnil-Amelot, signé et daté du 22 septembre 2015 ;
- télécopie du bureau de l'éloignement de la préfecture du Rhône à destination du CRA II du Mesnil-Amelot au sujet de la réservation d'une nouvelle place à la suite d'un refus d'embarquement, envoyée le 22 septembre 2015 ;
- télécopie du document envoyé par le greffe du TGI de Meaux au CRA II du Mesnil-Amelot concernant l'audience fixée le 23 septembre devant le JLD ; télécopie envoyée le 22 septembre ;
- ordonnance statuant sur une demande de mainlevée d'une mesure de rétention administrative émise par le JLD du TGI de Meaux le 23 septembre 2015 ;
- notes du pôle central d'éloignement du ministère de l'intérieur à la préfecture du Rhône, les 24 et 25 septembre 2015, concernant le *routing* pour l'éloignement de Monsieur M. le 28 septembre 2015. La note du 25 septembre apporte des précisions quant à la composition de l'escorte (les noms des trois policiers de l'UNESI y sont inscrits) ;
- document rendant compte de l'évacuation sanitaire de Monsieur M. vers le centre hospitalier de Meaux, rédigé par un policier du CRA II du Mesnil-Amelot le 27 septembre 2015 ;
- courrier rédigé par un médecin du centre hospitalier de Meaux à ses confrères à la suite de l'admission de Monsieur M. au service des urgences le 27 septembre 2015 ;
- deux ordonnances médicales émises par le médecin ayant rencontré Monsieur M. au service des urgences du centre hospitalier de Meaux le 27 septembre 2015.

Constatant que des documents à caractère médical étaient présents au dossier de Monsieur M. et souhaitant s'enquérir de sa prise en charge dans ce domaine, les contrôleurs se sont rapprochés des infirmiers présents au CRA II du Mesnil-Amelot le 28 septembre au matin. Ceux-ci ont regretté, avec les contrôleurs, que les éléments médicaux relatifs à l'évacuation sanitaire du 27 septembre 2015 aient été remis aux policiers puis, en l'absence d'infirmiers durant la nuit au CRA, aient été déposés au greffe. S'agissant des dossiers médicaux gérés par l'équipe soignante, il a été indiqué aux contrôleurs qu'ils n'étaient pas conservés à l'infirmerie mais versés à la fouille, avec les affaires personnelles des personnes retenues, afin qu'ils puissent être acheminés avec elles en cas d'éloignement survenant en dehors des horaires de présence des personnels soignants. Des copies sont néanmoins conservées à l'infirmerie.

S'agissant de la prise en charge sanitaire des retenus, il a été indiqué aux contrôleurs que les infirmiers ne convoquaient pas systématiquement les personnes lors de leur arrivée au CRA, hormis si elles possédaient des médicaments ou des ordonnances nécessitant la remise d'un traitement médical. En ce qui concerne plus spécifiquement Monsieur M., il a été reçu en consultation dès le 22 septembre, jour de son arrivée au CRA, et un examen médical spécialisé avait été programmé pour le 28 septembre. Ce rendez-vous avait été fixé avant que le personnel soignant ait connaissance de la date prévue pour l'éloignement de Monsieur M. (ce même 28 septembre au matin) ; ils ont en effet été informés de la date de reconduite de Monsieur M. le samedi 26 septembre 2015.

L'équipe médicale a également confirmé aux contrôleurs qu'une radiographie de contrôle avait été préconisée par le médecin des urgences du centre hospitalier de Meaux lors de l'admission de Monsieur M. dans la nuit du 28 au 29 septembre. Néanmoins, ils ont précisé que la programmation de ce rendez-vous médical, tout comme celle de l'examen médical spécialisé du 28 septembre, ne constituait pas un obstacle à la mise en œuvre de l'éloignement, prévu le même jour, car aucun médecin n'avait émis de contre-indication médicale à cette mesure en toute connaissance de cause.

Lorsque les contrôleurs ont quitté l'infirmerie, vers 8h10, Monsieur M. s'y rendait. Il a en effet été rapporté aux contrôleurs que, lorsqu'une personne était prise en charge par les urgences durant la nuit, les policiers du CRA l'invitaient généralement à aller consulter l'équipe médicale lors de l'ouverture de l'infirmerie, le lendemain matin. La consultation avec les infirmiers s'est effectuée en présence d'un policier présent au niveau de la porte, laissée grand ouverte. Monsieur M. est sorti de l'infirmerie en possession d'une enveloppe contenant, vraisemblablement, les documents médicaux relatifs à son hospitalisation de la veille.

La consultation avec les infirmiers s'est effectuée en présence d'un policier présent au niveau de la porte, laissée grand ouverte.

Roissy – Douala

La confidentialité des soins est à respecter en toute circonstance.

A l'issue de la consultation infirmière, Monsieur M. est allé dans le couloir accueillant les bureaux de la Cimade, de l'office français de l'immigration et de l'intégration (OFII) et les salles de visites. Il souhaitait connaître le nom de l'un des référents de sécurité¹⁹ du CRA. Celui-ci a inscrit son prénom sur une feuille tendue par Monsieur M. Il lui a ensuite été demandé de préparer ses affaires en vue de son départ du CRA et de son éloignement.

Les contrôleurs ont suivi Monsieur M. durant son trajet jusqu'au bâtiment où il avait été affecté. Ils se sont enquis de ses conditions de prise en charge.

La préparation de son bagage s'est avérée rapide car il ne disposait que d'un sac à dos contenant une tenue de rechange. Il semblerait en effet que ses vêtements aient été déposés à la laverie du CRA de Lyon - Saint-Exupéry et que, réveillé à 4h du matin le 22 septembre, jour de la première tentative d'éloignement, il n'aurait pas pu les récupérer avant son départ. Un pantalon, un tee-shirt et un caleçon lui auraient été remis au CRA II du Mesnil-Amelot, où il n'est arrivé vêtu que d'un caleçon, d'un pantalon, d'un mince tee-shirt et d'une veste.

¹⁹ Policiers du CRA qui, en tenue civile, sont chargés de veiller au bon déroulement du séjour en zone de vie, de résoudre les conflits, de fluidifier les relations, etc. Lorsque des personnes manifestent leur refus d'être éloignées, ils ont pour mission de les rassurer, leur expliquer le déroulement de la mesure, etc.

Interrogé quant à sa capacité à téléphoner, Monsieur M. a affirmé que son téléphone portable était tombé dans l'avion qui était supposé le ramener à Douala le 22 septembre et qu'il ne lui avait pas été restitué quand, déjà sorti de l'avion, il avait signalé sa disparition aux escorteurs. Ce téléphone disposait d'une puce téléphonique, contrairement à son second téléphone qui lui a été retiré et déposé à sa fouille parmi les objets dangereux ou interdits à son arrivée, en raison de la présence d'un appareil de prise de photographie. Dès lors, il indiquait ne pas être en mesure de téléphoner car ne disposant ni d'argent ni des numéros de téléphone de ses proches – inscrits sur la carte à puce de son téléphone perdu – hormis celui de sa sœur, mentionné sur un document en sa possession. Néanmoins, il a par suite précisé aux contrôleurs avoir pu joindre sa sœur grâce au prêt d'un téléphone par un autre retenu du CRA.

Les contrôleurs se sont également intéressés à la restauration prévue pour Monsieur M. en ce jour de départ. Le petit-déjeuner étant servi à 7h et étant annoncé par haut-parleur (servant ainsi de réveil pour les personnes retenues), il aurait été possible à Monsieur M. de se sustenter avant son départ. Néanmoins, celui-ci a affirmé aux contrôleurs qu'il ne mangeait plus depuis sept jours. Il a également signalé avoir fait une grève de la soif d'une durée de quatre jours. Cette information n'a pas été portée à la connaissance des contrôleurs par d'autres interlocuteurs – infirmiers et fonctionnaires du CRA – donc ils ignorent si les autorités médicales et administratives en étaient informées.

Sollicité à propos du comportement des forces de l'ordre chargées des mesures dont il a fait l'objet, Monsieur M. s'est uniquement plaint des mesures de contrainte qui lui ont été appliquées durant le vol Lyon-Paris (menottes et entraves durant tout le trajet). En revanche, il s'est amèrement plaint de la procédure administrative et judiciaire qui lui était appliquée, estimant qu'il s'agissait d'une injustice qui justifiait qu'il ait tenté de se suicider la veille au soir. Ultérieurement il fera savoir aux contrôleurs qu'il n'avait pas eu connaissance des documents qui seraient remis aux autorités camerounaises, notamment qu'il ignorait l'existence du laissez-passer établi à son nom.

A 8h45, Monsieur M. était conduit au local de fouilles. Il a fait l'objet d'une fouille par palpation à l'intérieur de l'un des boxes prévus à cet effet. Cette fouille s'est probablement accompagnée d'un déshabillage et d'une fouille de ses vêtements car Monsieur M. est sorti du box en terminant de reboutonner ses vêtements. Il a été conduit à l'extérieur du CRA, jusqu'à un véhicule de police, à 8h50.

L'un des contrôleurs a pris place dans la voiture de police non banalisée chargée de conduire Monsieur M. à l'ULE. L'escorte était assurée par deux policiers du CRA du Mesnil-Amelot ; l'un conduisait tandis que l'autre avait pris place à l'arrière à côté de Monsieur M. qui ne s'est vu imposer aucun moyen de contrainte durant son trajet du CRA à l'ULE. L'un des policiers détenait la fiche de transfèrement, partiellement renseignée au moment du départ.

6.4 LA PRISE EN CHARGE A L'ULE

A son arrivée à l'ULE à 9h00, soit deux heures avant l'heure prévue du décollage de l'avion à destination de Douala, Monsieur M. a été pris en charge par les fonctionnaires de l'ULE. Il a fait l'objet d'une palpation de sécurité et d'un contrôle de ses effets vestimentaires au sein d'une cabine disposant d'une vitre opacifiée. Les fonctionnaires du CRA – lesquels restent présents jusqu'au départ de l'avion afin de ramener l'intéressé au centre en cas de refus d'embarquement – détenaient, dans un carton ouvert, les objets qui lui avaient été retirés au CRA, à savoir notamment ses ordonnances et médicaments, son téléphone portable – sans carte SIM – et son chargeur, ainsi que tous les autres objets interdits ou jugés dangereux au sein du centre.

L'ensemble de ces effets a été remis aux fonctionnaires de l'UNESI, qui les a rangés ultérieurement dans le bagage de Monsieur M. Cette opération s'est déroulée à proximité de Monsieur M. mais celui-ci était en pleine conversation avec les escorteurs et n'a donc pas prêté attention à la manipulation de ses biens.

Les contrôleurs se sont ensuite entretenus avec le chef de l'ULE et les responsables de l'UNESI. En effet, les éloignements internationaux sont le plus souvent effectués par des escorteurs de l'UNESI, à l'inverse des éloignements à destination de l'Europe, qui peuvent être réalisés par les policiers des CRA où étaient précédemment maintenues les personnes. Par ailleurs, lors des éloignements qui peuvent s'annoncer difficiles, les deux responsables de l'UNESI (un brigadier et un brigadier-chef) participent à l'embarquement de la personne aux côtés des escorteurs, notamment pour informer et rassurer les passagers et le personnel navigant.

Les responsables de l'ULE et de l'UNESI ont indiqué avoir été informés par téléphone le matin même de l'automutilation de Monsieur M. et de son hospitalisation la veille au soir pour avoir ingéré des corps étrangers. Il a été précisé aux contrôleurs qu'au regard des informations ainsi communiquées et en fonction de l'état de santé apparent de l'éloigné, l'UNESI était susceptible de le présenter à un médecin du service médical d'urgence et de soins (SMU) de l'aéroport Paris - Charles de Gaulle afin que ce dernier établisse un certificat de comptabilité avec l'éloignement ; concernant Monsieur M., la présentation à un médecin n'a pas été jugée utile. Ils ont également été avertis du refus opposé par Monsieur M. à sa première tentative d'éloignement, une semaine auparavant, laquelle avait été encadrée par les fonctionnaires du CRA de Lyon - Saint-Exupéry.

Le chef de mission²⁰ et un responsable de l'UNESI contrôlent, durant la prise en charge de l'intéressé par les fonctionnaires de l'ULE, si l'ensemble des documents relatifs à la procédure sont en règle ; ils vérifient notamment que les délais de maintien en rétention ne sont pas dépassés, que la mesure d'éloignement est en règle et qu'il n'existe pas de contre-indication médicale.

Vers 9h20, la « prise en compte », soit le transfert de la prise en charge de Monsieur M. des fonctionnaires de l'ULE à ceux de l'UNESI, a débuté par le placement de l'intéressé dans l'un des grands boxes vitrés de l'ULE. Les trois escorteurs de l'UNESI prévus pour partir avec Monsieur M. ainsi qu'un quatrième, venu en renfort, ont commencé à s'entretenir avec lui puis, vers 9h25, ont effectué une nouvelle fouille par palpation et un contrôle vestimentaire ; ainsi, un portefeuille, un chapelet et un stylo ont-ils été sortis de ses poches et placés dans son bagage. A l'issue de cette fouille minutieuse, Monsieur M. s'est vu imposer des moyens de contrainte. Des menottes métalliques maintenant ses mains dans le dos ont été apposées à 9h30 et les escorteurs ont disposé deux bandes auto agrippantes lesquelles enserraient l'une ses cuisses (au-dessus des genoux) et l'autre ses chevilles préalablement croisées. Il a été indiqué aux contrôleurs que, si les menottes étaient systématiquement utilisées lors du trajet des éloignés de l'ULE à l'avion au motif de leur transport dans un véhicule de police, la mise en place des bandes auto agrippantes précédemment décrites était exceptionnelle²¹ et découlait de la connaissance par l'UNESI de l'échec de la précédente tentative d'éloignement de l'intéressé. Il a par ailleurs été souligné que la mise en place de ces moyens de contrainte dès le début de la prise en charge de l'éloigné par l'UNESI, accompagnée d'explications données oralement, pouvait avoir un effet apaisant sur son comportement. Les contrôleurs ont constaté que Monsieur M., opposé à son éloignement, n'avait cependant jamais fait preuve d'agitation à compter de sa prise en charge par l'UNESI jusqu'au départ de l'avion. Durant toute la durée de l'attente à l'ULE, les escorteurs n'ont cessé

²⁰ Sur cette mission, celui-ci appartenait à l'UNESI ; il était également le chef des escorteurs.

²¹ Il arrive plus fréquemment que les bandes autoagrippantes soient préventivement positionnées sur une seule jambe pour faciliter, en cas d'agitation, leur utilisation en vue d'immobiliser les deux jambes de l'éloigné.

de parler avec Monsieur M., adoptant des gestes apaisants (mains sur l'épaule, dialogue en position accroupie afin d'être à sa hauteur, etc.) et lui expliquant dans le détail comment la montée dans l'avion et le vol allaient se dérouler (enregistrement vidéo de la montée dans l'avion, destruction de ces enregistrements si la procédure se déroule calmement, retrait des brassards « police » en cas de comportement correct, démenottage dans l'avion sauf agitation particulière, présentation aux autorités camerounaises sans moyens de contrainte, etc.).

Dans son compte rendu de mission, le chef des escorteurs mentionne : « Dès le départ, ce dernier [Monsieur M.] a manifesté son refus total de partir. Suite au comportement du reconduit et de ses antécédents, j'ai pris immédiatement l'initiative de le menotter pour la sécurité de mes effectifs, de moi-même, ainsi que pour la sienne. J'ai aussi positionné au niveau des genoux et des chevilles deux bandes velcros conformes aux matériels fournis par mon service, de manière à bloquer les membres inférieurs de ce dernier ».

Il a été indiqué aux contrôleurs que, dès lors que l'éloigné était ainsi menotté et sanglé, l'usage du téléphone ou de l'espace sanitaire restait possible, avec certains aménagements. Ainsi, le démenottage ne serait pas systématique : un fonctionnaire serait le plus souvent sollicité pour former l'appel et tenir l'appareil à l'oreille de l'éloigné, qu'il s'agisse de son téléphone personnel ou de l'un des deux téléphones de l'UNESI. En effet, les escorteurs disposent d'un abonnement pour les appels internationaux et peuvent mettre leur appareil à la disposition des personnes éloignées souhaitant joindre leurs proches pour qu'ils préparent leur arrivée dans le pays de destination. Quant à l'accès aux toilettes, il a été indiqué que, quand la décision était prise de ne pas démenotter la personne, l'aide d'un fonctionnaire était nécessaire pour la déshabiller et l'assister ; que, quand la décision était prise de démenotter une seule main, un fonctionnaire maintenait le bras menotté plié dans le dos et conservait la porte des toilettes ouvertes. Les contrôleurs n'ont cependant été témoins d'aucune de ces actions car Monsieur M. n'a ni téléphoné ni utilisé l'espace sanitaire durant son maintien à l'ULE.

Il est néanmoins à noter que l'état du seul sanitaire en état de fonctionner au jour de la visite était particulièrement dégradé.



Toilettes de l'ULE au 28 septembre 2015

Roissy – Douala

L'état de propreté du seul sanitaire disponible à l'ULE peut laisser à désirer. L'entretien des sanitaires est à renforcer.

A 10h05, les escorteurs de l'UNESI ont transporté Monsieur M. – toujours menotté et entravé aux cuisses et aux chevilles – à l'horizontale jusqu'à un fourgon de police non banalisé. Un fonctionnaire de l'ULE, équipé d'une caméra sur l'épaule, a filmé l'opération. Monsieur M. a été assis à l'arrière du fourgon, sur le siège central, dans le sens inverse de la marche. Le bagage de l'éloigné ainsi que ceux des escorteurs ont également été chargés dans la camionnette. L'un des contrôleurs a effectué le trajet jusqu'à l'avion avec l'éloigné, les trois agents d'escorte de l'UNESI en tenue civile, un personnel de l'UNESI venu en renfort, également en tenue civile, un policier du CRA et deux fonctionnaires de l'ULE, tous trois en uniforme ; un des deux fonctionnaires de l'ULE était équipé de la caméra et l'autre conduisait le véhicule. L'autre contrôleur a fait le trajet dans une voiture de police non banalisée avec le deuxième policier du CRA en uniforme, ainsi qu'avec le brigadier et le brigadier-chef, responsables de l'UNESI, en tenue civile.

L'un des escorteurs de l'UNESI, dès sa montée dans le fourgon, a discuté avec l'éloigné, sa main posée sur son épaule tout au long du trajet. La conversation portait sur l'accès à un appel téléphonique. Il a été indiqué au contrôleur que l'éloigné souhaitait joindre sa sœur domiciliée à Lyon, afin qu'elle puisse appeler ses proches au Cameroun et les informer de son arrivée. Cette information a été confirmée par l'intéressé. L'escorteur a précisé que Monsieur M. aurait la possibilité de la joindre dès son arrivée au Cameroun, à l'aide, si besoin était, du téléphone de l'escorte disposant d'un forfait international. Les motifs invoqués devant Monsieur M. pour justifier le refus de téléphoner étaient l'impact psychologique que l'annonce de son éloignement pouvait avoir sur sa sœur, elle-même probablement en situation irrégulière. D'autres explications ont par suite été données aux contrôleurs, à savoir la nécessité de conserver l'apaisement de la personne obtenu par le dialogue constant instauré par les agents de l'UNESI depuis le début de la « prise en compte » (en évitant que des conseils sur la nécessité ou sur les moyens de refuser l'embarquement lui soient ainsi donnés) voire d'éviter que ne puisse s'organiser la formation d'un « comité d'accueil » à l'arrivée de l'avion, ce qui serait susceptible de mettre en danger les escorteurs.

A 10h15, le véhicule s'est garé au pied de l'avion, à proximité immédiate de la passerelle positionnée à l'arrière de l'aéronef en prévision de son utilisation par les escorteurs et l'éloigné. Les passagers du fourgon ont patienté plusieurs minutes, le temps que les responsables de l'UNESI discutent avec le commandant de bord et le personnel navigant. Un contrôleur a assisté à cette opération.

Les responsables de l'UNESI, après avoir salué le commandant de bord et lui avoir succinctement décrit le comportement de l'intéressé (précédent refus d'embarquer mais attitude dorénavant calme), se sont enquis de la localisation des enfants non accompagnés, du nombre de siège non réservés et de la possibilité de créer une « zone tampon » entre les passagers traditionnels et les escorteurs et l'éloigné ; une rangée et demie a finalement été laissée vacante à cet effet. Ils ont ensuite rassemblé onze des personnels composant l'équipage. Ils leur ont expliqué la mission de l'UNESI, précisant qu'eux-mêmes serviraient d'interface avec les passagers, fluidifieraient leur installation dans l'avion tout en répondant à leurs questions et ne quitteraient l'avion que lorsque la situation serait sous contrôle. Ils leur ont également expliqué que l'éloigné serait démenotté et désentravé dès que l'avion serait sur la piste de décollage.

Le commandant de bord se montrait peu inquiet quant à la présence d'une personne à éloigner à bord de son appareil. En revanche, deux personnels navigants ont fait montre d'une certaine

contrariété à l'arrivée des fonctionnaires de l'UNESI en raison d'expériences difficiles en la matière par le passé. Le discours de ceux-ci semblait néanmoins les avoir rassérénés.

Une fois cette présentation achevée, vers 10h25, les deux responsables de l'UNESI ont préparé le siège destiné à accueillir l'éloigné, situé au centre de la dernière rangée, à l'arrière de l'aéronef. Pour ce faire, ils ont relevé tous les accoudoirs de la rangée, ont détaché les ceintures de sécurité puis ont enroulé un coussin dans une couverture et attaché l'ensemble sur la partie haute du siège situé immédiatement devant l'éloigné afin que celui-ci ne puisse se blesser en se frappant la tête contre l'écran de télévision encastré dans ledit siège. Il est à noter qu'un casque en mousse avait été transporté depuis l'ULE jusqu'au tarmac dans le cas où les escorteurs auraient jugé utile d'en doter l'éloigné. Cela n'ayant pas été le cas, il a été remis par le chef des escorteurs à un responsable de l'UNESI peu de temps après l'installation de Monsieur M. dans l'avion.

Les bagages de l'éloigné et des escorteurs ont été acheminés et rangés dans les coffres de la cabine de l'avion par l'un des agents d'escorte de l'UNESI. Celui de Monsieur M. a été placé dans le coffre correspondant à son siège.

A 10h30, Monsieur M. a été transporté depuis le tarmac jusqu'à l'avion, porté à l'horizontale, face vers le sol, par les trois escorteurs de l'UNESI (deux le portant par les bras, suivis d'un troisième maintenant ses pieds) dans les escaliers de la passerelle arrière, puis positionné sur son siège. Ce déplacement, filmé par le policier de l'ULE, s'est déroulé en un temps très bref, de manière calme, sans heurt ni cri. Deux des escorteurs se sont assis de part et d'autre de l'éloigné et ont attaché sa ceinture de sécurité, tandis que le chef de mission, à genoux sur le siège avant et accoudé à son dossier, face à l'éloigné, discutait avec eux. Monsieur M. est resté menotté et entravé ; une couverture a été posée sur ses jambes et des coussins disposés dans son dos, au niveau des menottes, afin d'éviter qu'il ne se blesse. Ce dernier ayant néanmoins manifesté une douleur au niveau des poignets, les escorteurs ont desserré les menottes mais ne les ont pas ôtées.

A l'issue de cette installation, toujours vers 10h30, avant l'arrivée des passagers, les escorteurs ont retiré leurs brassards. Les responsables et l'agent de l'UNESI venu en renfort se sont pour leur part positionnés dans les travées, à l'avant de la « zone tampon », avec leur brassard « police » en vue d'accueillir les passagers, de les aider à trouver leur siège et à ranger leurs bagages. Il a été indiqué aux contrôleurs que cette aide apportée aux passagers, tout en permettant le dialogue avec ces derniers, avait considérablement pacifié le climat avant le vol tant avec les passagers qu'avec les compagnies commerciales, initialement réfractaires à ces mesures d'éloignement.

L'installation des passagers s'est effectuée dans un climat serein, l'éloigné n'ayant pour sa part jamais manifesté son opposition à son éloignement de manière ostentatoire depuis son départ du CRA et ayant même affirmé, une fois dans l'avion, qu'il acceptait cette mesure. Le chef de mission des escorteurs n'a par ailleurs cessé de dialoguer avec l'éloigné et les autres escorteurs durant toute la durée de l'installation des passagers.

A 11h, soit dix minutes avant le décollage de l'avion, les responsables de l'UNESI, les deux personnels de l'ULE, l'escorteur de renfort, les deux policiers du CRA ainsi que les deux contrôleurs sont descendus de l'avion. Ils sont restés sur le tarmac jusqu'au moment du roulage. Arrivés avec les premiers passagers, les deux autres contrôleurs se sont installés à l'arrière de l'avion après s'être présentés au commandant de bord et au chef de cabine.

La première partie de l'éloignement entre le CRA et l'embarquement dans l'avion s'étant déroulé sans heurt, il a été précisé aux contrôleurs que l'enregistrement vidéo de l'intervention serait probablement détruit dans les prochains jours. Seules les vidéos des éloignements « agités » sont

conservées durant plusieurs mois, en vue de permettre le visionnage de l'opération en cas de plainte.

Roissy – Douala

Il convient de souligner la préoccupation constante des escorteurs de l'UNESI pour le dialogue et la délivrance d'informations sur le déroulement des opérations, tant à l'égard de la personne éloignée que de l'équipage ou des passagers.

Roissy – Douala

Les enregistrements vidéo de l'embarquement sont détruits dans des délais non précisés. Les modalités et les délais de conservation de ces images devraient être encadrés, que l'embarquement se soit bien ou mal passé.

6.5 LE VOL

6.5.1 Le placement dans l'avion

Monsieur M. a donc été assis sur la dernière rangée centrale de quatre sièges de l'appareil, en queue de l'aéronef.

Il est à noter que les quatre dernières rangées latérales contre les hublots comptent deux sièges tandis que les autres rangées, plus à l'avant, en comptent trois.

Aucun des sièges de la dernière rangée centrale ni de l'avant-dernière rangée n'était occupé par d'autres passagers à l'exception des deux contrôleurs qui occupaient les sièges d'une des deux dernières rangées latérales. Le chef des escorteurs a occupé le siège de cette rangée se trouvant devant celui de Monsieur M. Il s'est maintenu debout et a dialogué avec Monsieur M. jusqu'au début du roulage qui a commencé à 11h20. L'antépénultième rangée centrale n'a accueilli qu'un seul voyageur, sur un siège donnant sur un couloir.

L'avion, un Boeing 777, était rempli aux trois quarts de sa capacité.

6.5.2 La gestion des effets personnels

Comme indiqué ci-dessus au § 4.1.1, le sac à dos de Monsieur M. était placé dans le coffre à bagages au-dessus de lui ; cet emplacement lui permettait de suivre tout éventuel mouvement de ses affaires.

Au milieu du vol, après le déjeuner, Monsieur M. a demandé son téléphone portable. Un des escorteurs a pris le sac à dos et Monsieur M. a récupéré son téléphone portable – sans carte SIM, cf. supra § 2 – et a procédé au rechargement de la batterie en utilisant la prise de courant de son fauteuil.

Roissy – Douala

La gestion des effets personnels de la personne éloignée a été assurée de façon respectueuse de ses intérêts, que ce soit à l'embarquement, pendant le vol comme à la descente de l'avion.

6.5.3 Le vol entre Paris - Charles de Gaulle et Douala

Entre la montée des passagers dans l'avion, vers 10h30, et la fermeture des portes, à 11h, Monsieur M. était calme, avec l'air inquiet.

Le roulage a commencé à 11h20 ; un quart d'heure plus tard, l'avion était au point d'attente pour le décollage. Monsieur M. est demeuré silencieux et calme. Les escorteurs ont alors enlevé les bandes autoagrippantes entravant les jambes.

A 11h50, l'avion s'est présenté sur la piste pour le décollage. Les escorteurs ont alors démenotté Monsieur M., qui a alors souri. L'avion a décollé. Ultérieurement, les escorteurs ont indiqué aux contrôleurs ne procéder au démenottage avant décollage que si le comportement de l'éloigné s'y prêtait, contrairement à ce qui avait été présenté comme systématique au personnel navigant.

Les contrôleurs ont examiné ultérieurement la paire de menottes et ont pu constater que le modèle utilisé était à verrouillage par bouton poussoir, ce qui permet aux escorteurs de régler le serrage de façon à laisser du jeu évitant des douleurs. Ces menottes diffèrent de celles²² utilisées le plus couramment dans les CRA et donc par les escorteurs qui n'appartiennent pas à l'UNESI.

Le déjeuner a été servi vers 12h30. Monsieur M. a pris son repas, sans alcool, comme les escorteurs. La personne éloignée a ensuite regardé des films.

Après le déjeuner, vers 14h, les contrôleurs se sont présentés au chef des escorteurs et à nouveau au commandant de bord. Ils ont demandé à consulter les documents concernant Monsieur M., ce que le chef des escorteurs a permis immédiatement.

Monsieur M. a demandé une fois à aller aux toilettes. Il a utilisé les toilettes arrière, proches de son siège, les trois escorteurs étant debout à proximité et interdisant l'utilisation du loquet de fermeture de la porte ; cette dernière étant néanmoins tirée, l'intimité de la personne éloignée a été préservée.

Monsieur M. a dit aux contrôleurs qu'il avait accepté le principe de son départ le 28 septembre car les escorteurs lui avaient présenté le laissez-passer établi par le consul général du Cameroun ; une telle présentation ne lui aurait pas été faite le 22 septembre, avant son refus d'embarquement. Cette personne a également dit aux contrôleurs que, le 22 septembre, elle avait été sortie de son lit vers 4h du matin au CRA de Lyon - Saint-Exupéry sans être informée ce qui allait se produire ; sa crainte d'être mise en prison en arrivant à Douala aurait été alors très élevée, ce qui n'était pas le cas le 28 septembre après ses échanges nombreux avec les escorteurs.

Les circonstances d'un précédent refus d'embarquer et l'expérience de nombreux incidents auto ou hétéro-agressifs dans le cadre d'autres éloignements ont été avancés par les escorteurs de l'UNESI pour justifier que des moyens de contrainte exorbitants (menottage dans le dos et bandes autoagrippantes) soient apposés sur l'éloigné dès le début de sa prise en charge et jusqu'au roulage de l'avion, soit durant plus d'une heure et demie. Le CGLPL considère que de telles pratiques font obstacle à l'exercice des droits de l'éloigné dans des conditions assurant le respect de sa dignité (accès au téléphone et aux commodités notamment). Par ailleurs, ces pratiques semblent entrer en contradiction avec le principe selon lequel il ne doit pas y avoir d'éloignement « à tout prix ». Dès lors, le CGLPL estime que le recours à ces mesures répond davantage à un principe de précaution qu'à une évaluation des risques liés au comportement de l'éloigné et recommande qu'une réflexion plus approfondie soit engagée au sein de la PAF sur les modalités d'utilisation des moyens de contrainte.

²² Ce modèle de menottes nécessite une clé spécifique pour les verrouiller. Si cette clé n'est pas utilisée ou pour les menottes plus anciennes qui ne possèdent pas un tel dispositif, les menottes se serrent dès qu'elles reposent sur un point quelconque et génèrent ainsi un serrage excessif donc douloureux.

Roissy – Douala

Le recours aux moyens de contrainte ne doit pas résulter d'un simple principe de précaution ou de la volonté de réaliser l'éloignement « à tout prix », mais d'une analyse au cas par cas des risques liés au comportement de la personne éloignée.

6.5.4 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement

Les documents étaient agrafés en un seul bloc. C'étaient les mêmes que ceux examinés par les contrôleurs présents au CRA en début de matinée avec quelques différences, car n'étaient pas dans la liasse les pièces suivantes :

- la fiche de renseignement du CRA II du Mesnil-Amelot ;
- le document rendant compte de l'évacuation sanitaire de Monsieur M. vers le centre hospitalier de Meaux, rédigé par un policier du CRA II du Mesnil-Amelot le 27 septembre 2015 ;
- les deux ordonnances médicales rédigées au centre hospitalier de Meaux le 27 septembre 2015.

Dans la liasse demeurait néanmoins le courrier rédigé par un médecin du centre hospitalier de Meaux à ses confrères à la suite de l'admission de Monsieur M. au service des urgences le 27 septembre 2015. Alors que l'intéressé était en possession des originaux, des documents comportant des informations à caractère médical ont été conservés au greffe du centre de rétention (§ 2) puis versés au dossier administratif remis à l'escorte chargée de l'éloignement (§ 3 et 5.4) sans garantie quant au respect de leur confidentialité.

Roissy – Douala

Les documents médicaux remis à l'escorte doivent être placés sous pli fermé afin de respecter le secret médical.

6.5.5 Le débarquement à Douala

Les escorteurs, Monsieur M. et les contrôleurs sont sortis les derniers de l'avion, la personne éloignée portant son sac à dos et étant libre de ses mouvements. Ils ont été accueillis par un inspecteur de la police camerounaise et le commandant de police, conseiller « sûreté et immigration » auprès de l'ambassadrice de France, auquel le chef des escorteurs a remis l'enveloppe contenant les trois documents suivants :

- le laissez-passer établi le 18 septembre 2015 par le consul général du Cameroun à Marseille (un original et une copie) ;
- la décision portant OQTF sans délai ;
- la notification de l'OQTF sans délai et du placement en rétention.

Le chef des escorteurs a fait le choix de communiquer ces trois documents parmi les vingt-et-un contenus dans l'enveloppe remise par le chef de l'ULE de Paris - Charles de Gaulle.

Les contrôleurs ont dressé les constats suivants :

- la décision portant OQTF sans délai²³ et sa notification²⁴ font mention, la première, d'un placement en garde à vue « pour violences aggravées et dégradation volontaire de bien public, affaire traitée en flagrant délit » et, la seconde, de « troubles à l'ordre public », alors que la décision d'éloignement est fondée sur l'absence de document de voyage ; ces deux mentions sont de nature à porter préjudice aux personnes éloignées si les autorités de l'Etat de destination le décident ;
- la liasse de documents remise au chef des escorteurs nécessite l'enlèvement de l'unique agrafe et son exploitation attentive afin d'en retirer les seules pièces utiles aux autorités de l'Etat de destination. Ce travail a été fait dans des conditions qui sont loin d'être optimales car les sièges des avions et leurs tablettes ne sont pas adaptées pour faire ce tri et les escorteurs n'ont emporté ni ôte-agrafe ni agrafeuse ni trombone.

Selon les informations recueillies, les personnes retenues n'ont pas connaissance des documents qui sont contenus dans leur dossier et qui sont susceptibles d'être remis aux autorités du pays de destination ; éventuellement certains escorteurs communiquent cette information à leur initiative. Le CGLPL considère que le contenu de l'enveloppe devrait être connu de la personne retenue ainsi que la nature des pièces qui seront remises aux autorités de l'Etat de destination. A ce sujet, il est à noter que le chef d'escorte a choisi de remettre aux autorités locales de l'Etat de destination trois documents : le laissez-passer, l'arrêté portant obligation de quitter le territoire français (OQTF) et sa notification ; ces deux derniers documents faisaient mention du motif de placement en garde à vue alors que la décision d'éloignement était fondée sur l'absence

²³ « Considérant que cet étranger qui a été interpellé et placé en garde à vue le 9 juin 2015 pour violences aggravées et dégradation volontaire de bien public, affaire traitée en flagrant délit, et faits pour lesquels il a été personnellement impliqué, déclare être arrivé en France il y a cinq mois, en provenance d'Espagne, mais ne peut pas justifier d'une entrée régulière sur le territoire français puisqu'il ne démontre pas être détenteur d'un passeport revêtu du visa obligatoire ni être titulaire d'un titre de séjour en cours de validité »

²⁴ « Monsieur X ... est informé en langue française qu'il parle, qu'il comprend, lit et écrit, qu'il fait l'objet : - d'une décision en date du 10 juin 2015 portant obligation de quitter le territoire français sans délai de départ volontaire, pour troubles à l'ordre public, à compter de la date de notification de la présente décision »

de document de voyage. Cette situation n'est pas normale ; en particulier les motifs de placement en garde à vue ne devraient pas apparaître dans les documents remis.

Roissy – Douala

La liste des documents susceptibles d'être remis aux autorités de l'état de destination doit être définis par une circulaire. Les personnes reconduites doivent en être informées.

6.6 LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION

Accompagnée du policier camerounais et de l'attaché de police français, la délégation s'est rendue directement au commissariat de police de l'aéroport, en franchissant, sans devoir s'y arrêter, l'ensemble des dispositifs de douane et de police.

Au commissariat, devant les escorteurs et l'attaché de police, Monsieur M. a pénétré dans un bureau pour être entendu par des fonctionnaires de la police camerounaise.

Selon les informations communiquées par l'attaché de police, la mention de l'arrivée de Monsieur M. a été enregistrée dans la main courante. Selon la même source, sa famille était présente dans l'aéroport et attendait sa sortie. L'audition de la personne éloignée dure en général de l'ordre de deux heures et conduit – sauf si la personne est manifestement trop connue de la police camerounaise – à sa libération.

La présence du commandant de police, conseiller sûreté et immigration auprès de l'ambassadeur de France, a, selon les informations recueillies par les contrôleurs, permis d'accélérer considérablement les procédures : les escorteurs n'ont pas eu à patienter avant de confier la personne éloignée aux autorités camerounaises ni pour obtenir le timbre visa sur leurs passeports. Les contrôleurs ont obtenu leur timbre visa de la même façon.

7. LE BOURGET - TIRANA (ALBANIE), LE 1^{ER} OCTOBRE 2015

En application de l'article 1 modifié de la loi du 30 octobre 2007, deux contrôleurs ont effectué un contrôle « de l'exécution par l'administration des mesures d'éloignement prononcées à l'encontre d'étrangers jusqu'à leur remise aux autorités de l'Etat de destination », entre l'aéroport du Bourget et l'aéroport de Tirana (Albanie), le 1^{er} octobre 2015.

7.1 CONDITIONS DE LA VISITE

Deux contrôleurs se sont présentés le 1^{er} octobre 2015 à 7h15, au Bourget, à l'accueil de la société SIGNATURE, qui assure le soutien logistique de l'avion DASH 8 de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) du ministère de l'intérieur, mis à disposition de la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) et déployé sur l'aéroport du Bourget pour les missions d'éloignement. Ils ont été reçus par le commandant de bord de l'avion et par le capitaine de police, du pôle central éloignement de la DCPAF, chef de mission. Ils ont embarqué dans l'avion à 7h45 avec cinq personnes à éloigner, vingt fonctionnaires de police dont dix-huit escorteurs de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI), et une interprète (français - albanais).

L'avion a fait escale à l'aéroport de Lille-Lesquin de 8h30 à 9h45 pour embarquer quatorze personnes à éloigner et dix escorteurs appartenant à la direction départementale de la police aux frontières du Nord. L'avion a atterri à l'aéroport de Tirana à 13h. Les dix-neuf personnes éloignées, de nationalité albanaise, ont été remises à la police albanaise. L'avion est reparti le même jour à 14h20 et s'est posé au Bourget à 17h30.

A Tirana, les contrôleurs se sont entretenus avec la directrice du « mécanisme national de prévention de la torture » (MNPT) de l'Albanie et sa collaboratrice. Un contrôleur a pu, sur invitation de la directrice du MNPT et en sa présence, suivre le début du processus de prise en compte des personnes éloignées par la police albanaise, depuis leur remise par les escorteurs à la police albanaise à la descente de l'avion jusqu'à la mise en œuvre de la procédure de prise en compte au sein du commissariat de police de l'aéroport.

A l'issue du vol, les contrôleurs ont tenu une réunion de restitution avec le chef de mission, trois escorteurs de l'UNESI et le commandant de bord, pour leur faire part de leurs premières observations.

Les contrôleurs se sont entretenus avec le commandant de bord, l'équipage du DASH 8, le chef de mission, les escorteurs, les fonctionnaires de police venant des centres de rétention administrative et assurant les escortes jusqu'à l'embarquement dans l'avion, l'interprète et la directrice du MNPT.

Selon les informations recueillies auprès du commandant de bord, un compte-rendu de mission n'est établi après chaque vol qu'en cas d'incident. Le vol du 1^{er} octobre, s'étant déroulé sans incident, n'a pas donné lieu à la rédaction de compte-rendu.

Le chef de mission a fait parvenir au Contrôleur général des lieux de privation de liberté la copie du compte rendu établi par ses soins à l'issue de sa mission, destiné au chef du pôle central éloignement de la direction centrale de la police aux frontières, daté du 2 octobre 2015, dans lequel il relate le déroulement de la mission. Il mentionne en particulier la présence des deux contrôleurs du Contrôleur général des lieux de privation de liberté, de la directrice du MNPT et de sa collaboratrice.

7.2 LE COMPTOIR DE LA SOCIÉTÉ SIGNATURE AU BOURGET

La société SIGNATURE est implantée au 45 avenue de l'Europe 93440 Dugny.

La société SIGNATURE assure l'accueil des équipages, des passagers et du fret pour des avions appartenant à des sociétés privées. Elle assure également le soutien logistique des avions et de leurs équipages.

Des salons sont disponibles. Les pilotes accomplissent les formalités de vol sur des terminaux d'ordinateurs mis à leur disposition.

Les personnes éloignées ne passent jamais par les locaux de la société SIGNATURE.

Les escorteurs de l'UNESI et les officiers de la DCPAF se sont regroupés dans ces locaux et se sont soumis aux contrôles : passage des personnes sous un portique détecteur de métaux et examen des bagages par passage dans un tunnel à rayons X pour les bagages.

L'avion DASH 8 était stationné à proximité immédiate de la porte de la société SIGNATURE donnant sur le tarmac.

7.3 LES CONDITIONS DE PRISE EN CHARGE DES PERSONNES A ELOIGNER

7.3.1 Le respect des droits

a) L'accès au médecin

Le chef de mission n'avait pas connaissance d'éventuels problèmes de santé des personnes éloignées. Les dossiers, constitués dans le centre de rétention administrative (CRA) d'origine, ne contenaient aucune information à caractère médical, comme ont pu le constater les contrôleurs par la suite.

En cas d'urgence médicale, le chef des escorteurs ou le commandant de bord utilise les moyens de la plateforme aéroportuaire :

- avant la montée dans l'avion, le chef d'escorte prend contact avec l'unité de la PAF du Bourget ou avec le service médical de l'aéroport où l'avion fait escale ;
- pendant les phases de vol, le commandant de bord prend contact avec le contrôleur radio.

b) L'accès à l'avocat

Rien n'est prévu pour que les personnes éloignées puissent joindre un avocat, l'ensemble des procédures de recours et d'asile ayant normalement été achevé avant le départ du CRA.

c) Le maintien des liens avec l'extérieur

Les personnes éloignées ont accès à leur téléphone portable si elles en expriment la demande auprès des fonctionnaires de police.

Il n'existe pas de cabine téléphonique dans le poste de police de la PAF du Bourget ni à proximité, ni sur le lieu de parking du DASH 8 à proximité de la société SIGNATURE.

A l'aéroport de Lille-Lesquin, où le transfert se fait sur le parking du tarmac, éloigné de toute infrastructure, aucune cabine téléphonique n'a été mise en place.

Les personnes éloignées ont eu accès à leur téléphone portable quand elles le demandaient aux escorteurs, quand elles n'étaient pas menottées. Cet accès au téléphone portable constitue une bonne pratique.

7.3.2 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement

a) La finalité des vérifications

Dès que les fonctionnaires de police des CRA – au Bourget, deux personnes éloignées venaient du CRA de Rennes, une du CRA de Paris-Vincennes, une du CRA du Mesnil-Amelot II, une du CRA du Mesnil-Amelot III ; à Lille-Lesquin, treize venaient du CRA de Calais-Coquelles, une du CRA de Lille-Lesquin – ont pris contact avec le chef de mission, ils lui ont remis les enveloppes contenant les documents administratifs.

Les enveloppes contenant les « fouilles » ont été remises par le fonctionnaire venant du CRA à l'escorteur en charge d'une personne éloignée devant cette personne.

Le chef de mission a vérifié les documents pour s'assurer de l'existence des mesures d'éloignement et de leur régularité : les arrêtés prescrivant l'éloignement, les passeports et/ou carte nationale d'identité albanais.

Les personnes éloignées étant toujours en rétention administrative, il n'est pas prévu de leur notifier de mesure nouvelle ni de nouveau droit.

b) Le contexte juridique des mesures de reconduites mises en exécution le jour de la visite

Les dix-neuf personnes éloignées faisaient l'objet d'une obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans délai ; deux étaient interdites de retour pour une durée d'un an. L'une d'elles avait déposé une demande d'asile hors délai.

Le courriel récapitulatif de la mission, dont le Contrôleur général des lieux de privation de liberté n'a pas reçu copie, précisait que les dix-neuf ressortissants albanais étaient titulaires de leur passeport ou de leur carte nationale d'identité et que les OQTF étaient « sans interdiction de retour ».

c) L'examen par les contrôleurs des documents accompagnant les personnes éloignées

Les documents réunis dans les enveloppes constituées par les CRA permettaient de reconstituer le parcours des personnes reconduites.

Tous les éloignés possédaient soit un passeport soit une carte nationale d'identité, qui avaient été placés dans un enveloppe en plastique transparent différente de celle contenant les enveloppes avec les dossiers. Les principaux documents contenus dans ces enveloppes sont les suivants :

- pour les deux personnes venant directement du CRA de Rennes Saint-Jacques de la Lande :
 - o le procès verbal de police d'interpellation pour franchissement de la grille d'accès au port d'Ouistreham ;
 - o le procès-verbal de notification des droits en rétention rédigé en français et en albanais, le règlement intérieur du CRA, avec la mention de la présence de l'interprète ;

- l'OQTF avec interdiction de retour pendant un an ;
- pour la personne venant du CRA de Paris-Vincennes après avoir été retenue dans le CRA de Rennes Saint-Jacques de la Lande :
 - les procès-verbaux de police faisant état de falsification de document et de placement en garde à vue ;
 - le procès-verbal de notification des droits en rétention rédigé en français et en albanais, l'ordonnance de prolongation de maintien au CRA, avec la mention de la présence de l'interprète ;
 - l'OQTF sans interdiction de retour ;
- pour la personne venant du CRA du Mesnil-Amelot II :
 - les procès-verbaux de police faisant état de falsification de document et de placement en garde à vue en présence d'un interprète ;
 - les documents établis par les services de l'immigration de Grande Bretagne faisant état du refus d'admission sur le territoire et du renvoi en France pour falsification de documents d'identité ;
 - le dossier de demande d'asile hors délai et le rejet de cette demande avec motivation (le non respect des délais) ;
 - les demandes de consultation du fichier des personnes recherchées (FPR), du fichier Schengen et du fichier automatisé des empreintes digitales (FAED) et les réponses d'absence d'enregistrement ;
 - le procès-verbal de notification des droits en rétention, sans document de traduction ;
 - l'OQTF sans interdiction de retour ;
- pour la personne venant du CRA du Mesnil-Amelot III :
 - une note du CRA faisant état d'insultes envers des fonctionnaires de police et du placement de la personne à l'isolement, ainsi que la note d'information du procureur de la République du placement à l'isolement ;
 - le procès-verbal de police de placement en retenue avec mention de la participation d'un interprète par téléphone ;
 - la traduction en albanais de la notification des droits en rétention et du jugement du juge des libertés et de la détention (JLD) pour la prolongation de la rétention de vingt jours ;
 - la notification de l'OQTF en présence d'un interprète ;
 - l'OQTF sans interdiction de retour ;
- pour les personnes venant du CRA de Calais-Coquelles :
 - les procès-verbaux de police d'interpellation, de placement en garde à vue – ce PV est accompagné de la traduction en albanais des droits des personnes placées en garde à vue –, d'auditions pour les personnes interpellées dans la zone d'accès interdit du tunnel sous la Manche ou les procès-verbaux de police d'interpellation, de placement en rétention, d'auditions pour les personnes interpellées dans la zone d'accès restreint du port de Calais, signés des intéressés et de l'interprète ;
 - les procès-verbaux de réquisition d'interprètes ;
 - les procès-verbaux de notification des OQTF et des droits en rétention signés par les interprètes ;
 - les OQTF sans interdiction de retour.

L'examen de ces dossiers fait apparaître les bonnes pratiques suivantes :

- lorsqu'une personne de nationalité albanaise est placée en garde à vue pour pénétration dans la zone interdite du tunnel sous la Manche, une traduction de ses droits lui est soumise, comme cela apparaît dans les dossiers des personnes placées en rétention dans le CRA de Calais Coquelles ;
- la personne placée en rétention au CRA du Mesnil-Amelot III a bénéficié d'une traduction en albanais de la notification de ses droits en rétention et du jugement de maintien en rétention pour une durée de vingt jours au-delà des cinq premiers jours ;
- le procès verbal de notification des droits en rétention est rédigé en français et en albanais dans le CRA de Rennes Saint-Jacques de la Lande.

L'examen des documents communiqués aux contrôleurs fait apparaître que, lorsqu'un interprète est présent, dans la plupart des lieux d'interpellation, de garde à vue ou de rétention, la traduction des droits en langue albanaise n'est pas remise à la personne concernée.

Le Bourget – Tirana 2

Dans certains centres de rétention, les procès-verbaux de notification des droits en rétention, la notification de ces droits et les jugements du juge des libertés et de la détention pour la prolongation de la rétention sont rédigés en français et en albanais.

7.4 LES PHASES AVANT LE PREMIER VOL

7.4.1 Arrivée au Bourget : la prise en compte des personnes éloignées

a) Le transfert entre les fonctionnaires des CRA et les escorteurs

Selon les informations communiquées aux contrôleurs, les véhicules transportant les cinq personnes éloignées se sont présentés au poste de la police aux frontières du Bourget, situé à proximité du musée de l'air et de l'espace. Les personnes éloignées auraient été transportées non menottées dans des véhicules banalisés.

Les personnes éloignées ont pu utiliser les toilettes du poste de police. Pour celles qui le désiraient, elles ont été autorisées à fumer à l'extérieur, en présence de fonctionnaires de police.

Des escorteurs de l'UNESI sont allés au poste de police pour initier la procédure de prise en compte des personnes éloignées :

- les fonctionnaires des CRA ont remis aux escorteurs de l'UNESI, en présence de la personne éloignée l'enveloppe contenant les documents et l'enveloppe contenant la fouille ; chaque personne éloignée s'est vue proposer de récupérer tout ou partie de l'argent contenu dans cette enveloppe contre signature ; les bagages ont fait l'objet d'une fouille par les escorteurs de l'UNESI devant les personnes à éloigner ;
- les escorteurs ont opéré une palpation de sécurité de chaque personne éloignée ;
- les personnes menottées sont ensuite remontées non menottées dans les véhicules des CRA, avec leurs escorteurs attitrés, puis ont été conduites sur le tarmac au pied de l'avion.

Une seule personne éloignée a été autorisée après discussion à conserver son téléphone portable, capable de prendre des photos, sous réserve de ne pas prendre de photo ; c'était en effet le seul bagage de cette personne.

b) L'alimentation

Quatre des cinq personnes éloignées disposaient d'un sac contenant un repas. Le chef de mission a téléphoné au CRA de Lille-Lesquin afin qu'un sac repas lui soit remis lors de l'escale à Lille.

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, les personnes éloignées s'étaient vues proposer un petit déjeuner avant leur départ des CRA.

Le Bourget – Tirana 2

Un stock de repas tampon devrait être positionné dans le poste de police du Bourget.

7.4.2 La phase d'embarquement au Bourget

Le DASH 8 est un biturbopropulseur. Sa capacité d'emport maximale est de 64 passagers. Son équipage est composé de quatre personnes (un pilote, un copilote et deux stewards).

Cet avion de la DGSCGC, du ministère de l'intérieur, peut être équipé en trois versions :

- feux de forêt : un réservoir de 10 t d'eau est arrimé sous la carlingue ;
- cargo : la cabine est débarrassée de tous les sièges passagers ;
- transport de passagers : 64 sièges sont répartis par paires de part et d'autre d'une allée centrale, sur 16 rangées numérotées de 1 à 16, la rangée 1 étant à l'avant et la 16 à l'arrière ; les sièges d'une rangées sont numérotés A, B, C et D : AB à gauche et CD à droite en regardant vers l'avant de l'avion, les sièges A et D étant contre les hublots ; les sorties de secours sont avant la rangée 1 et après la rangée 16.

Des escorteurs et l'équipage de l'avion sont arrivés ensemble au pied de l'avion, quelques instants avant les véhicules des CRA.

Les escorteurs ont fait descendre les personnes éloignées des véhicules des CRA et ont échangé avec elles quelques phrases sur le déroulement du voyage.

Les bagages ont été mis en soute sous les yeux des personnes éloignées ; avant l'opération, le steward a demandé aux policiers si certains passagers souhaitaient récupérer des effets, comme par exemple un vêtement chaud, car la soute n'était pas accessible depuis la cabine.

Les personnes éloignées ont ensuite été embarquées démenottées, chacune précédée et suivie par un escorteur. Elles ont été invitées à s'asseoir dans l'avion ; leurs ceintures de sécurité ont été mises en place par les escorteurs.

Les cinq personnes éloignées ont été placées sur les sièges près des hublots entre les rangées 11 et 13 (sièges 11 A et D, 12 A et D et 13 A). Un escorteur a pris place sur le siège voisin. Deux escorteurs ont pris place sur les rangées 14, les autres escorteurs non en charge d'une personne éloignée se sont placés sur les rangées 10 à 2.

Au total, vingt fonctionnaires ont pris place dont dix-huit appartenant à l'UNESI et deux officiers appartenant à l'état-major de la DCPAF - l'un des deux, le chef de mission, appartenait au pôle central éloignement.

Les contrôleurs occupaient l'un un siège de la première rangée, l'autre un siège de la dernière rangée.



Le DASH 8 sur le tarmac de l'aéroport de Lille-Lesquin

Le Bourget – Tirana 2

La gestion des objets personnels des personnes éloignées est menée de façon à ce qu'elles puissent en permanence les localiser : les bagages sont mis en soute sous leurs yeux et les enveloppes de la fouille sont dans les mains d'un fonctionnaire identifié.

7.5 LA PHASE DU VOL

7.5.1 Le vol entre le Bourget et Lille-Lesquin

L'avion a décollé à 8h et s'est posé à 8h30.

Aucune personne éloignée n'était menottée.

Aucune nourriture ni boisson n'a été distribuée.

Les personnes éloignées qui souhaitent utiliser les toilettes de l'avion, situées à l'avant, étaient accompagnées par un escorteur, qui maintenait la porte entrouverte. L'intimité était cependant conservée.

Aucun téléphone portable ni objet contenu dans l'enveloppe de la fouille n'a été remis aux personnes éloignées.

Le niveau de bruit est supportable, le port de casque antibruit ou de bouchon d'oreille n'est pas indispensable ; seuls, les deux stewards ont porté des bouchons d'oreilles pendant le vol.

7.5.2 L'escale à Lille-Lesquin

A 8h40, l'avion a stationné sur un parking, dit éloigné, de l'aéroport de Lille-Lesquin. En l'absence de ravitaillement en carburant, les personnes éloignées et leurs escorteurs attirés, assis à côté d'eux, sont restés dans l'avion.

Ce « parking éloigné » ne comporte aucun abri, ni aucune cabine téléphonique.

A 9h, les quatorze personnes éloignées, non menottées, sont arrivées, ainsi que dix fonctionnaires de police prévus pour assurer le complément d'escorte, dans un convoi comportant cinq véhicules :

- un véhicule de police sérigraphié, avec le commandant de police chef du CRA de Lille-Lesquin ;
- quatre véhicules banalisés :
 - o une fourgonnette contenant une table et deux chaises ;
 - o trois minibus contenant l'un une personne éloignée venant du CRA de Lille-Lesquin, les deux autres respectivement six et sept personnes éloignées venant du CRA de Calais-Coquelles.



Convoi transportant quatorze personnes éloignées sur le tarmac de Lille-Lesquin

Chaque personne éloignée est passée individuellement dans la fourgonnette en présence des policiers des CRA et de l'escorteur la prenant personnellement en charge jusqu'à Tirana. Dans la fourgonnette, le chef de mission présentait le contenu de l'enveloppe de la fouille à la personne éloignée, son passeport ou sa carte d'identité, lui proposait de récupérer de l'argent de sa fouille contre signature, en présence de l'interprète qui assurait la traduction. La personne éloignée faisait ensuite l'objet d'une fouille par palpation dans l'arrière de la fourgonnette à l'abri des regards et dans le dos de l'interprète. L'enveloppe de la fouille était remise à l'escorteur attitré à chaque personne éloignée. Le chef de mission a récupéré les enveloppes contenant les documents.

Des sacs avec des repas froids ont été embarqués dans l'avion. Les bagages des personnes éloignées, autres que des sacs légers, ont été embarqués dans la soute en leur présence.

Les personnes éloignées sont montées dans l'avion, démenottées ; chacune était précédée et suivie par un escorteur. Elles ont été placées sur les sièges près des hublots, un escorteur prenant place à côté de chacune d'elles, entre les rangées 4 et 10.

Dans l'avion, chacune des rangées 4 à 13 était occupée par une personne éloignée (rangée 4 et 13) ou deux personnes éloignées (rangées 5 à 12) avec dix-neuf escorteurs dans les sièges voisins. Les onze fonctionnaires restants étaient positionnés derrière ou devant.

L'opération a duré moins d'une demi-heure, entre l'arrivée du convoi et l'embarquement dans l'avion.

Les personnes éloignées n'ont pas été menottées pendant les transferts des centres de rétention aux aéroports (Le Bourget et Lille) ni pour l'embarquement dans l'avion.

Le Bourget – Tirana 2

Les parkings éloignés de l'aéroport de Lille-Lesquin ne disposent d'aucun abri ; une fourgonnette aménagée avec une table et deux chaises a été utilisée pour procéder aux fouilles par palpation et assurer les procédures administratives de façon individuelle dans le respect de l'intimité de chacune des personnes éloignées.

7.5.3 Le vol entre Lille-Lesquin et Tirana

L'avion a décollé à 9h45 et s'est posé à Tirana à 13h.

Pendant le vol, les personnes éloignées ont pu se rendre aux toilettes, si elles le demandaient.

Après le décollage, les stewards ont donné une bouteille d'eau d'un demi-litre à tous les passagers.

A 11h30, les stewards ont distribué aux personnes éloignées les sacs repas préparés par les différents CRA. A 11h50, ils sont passés dans les rangées pour ramasser les ordures dans un grand sac poubelle en plastique.

Quand un escorteur avec une personne éloignée attirée avait besoin de se rendre aux toilettes, un des escorteurs, sans personne éloignée attirée, venait prendre sa place.

7.5.4 Le vol retour de Tirana au Bourget

L'avion a redécollé de Tirana à 14h20 et s'est posé au Bourget à 17h30.

Durant ce vol, les stewards ont distribué des plateaux repas aux fonctionnaires de police et à l'équipage.

Après l'atterrissage, le commandant de bord, le chef de mission, l'autre officier de la DCPAF et trois escorteurs de l'UNESI ont participé à la séance de restitution organisée par les contrôleurs, dans les locaux de la société SIGNATURE. Les escorteurs ont pris le chemin du retour.

7.6 LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION

A l'arrivée sur le tarmac de l'aéroport de Tirana, deux véhicules de la police albanaise et deux personnes, la directrice du MNPT et une de ses collaboratrices, se sont présentés.

Le chef de mission a remis l'enveloppe contenant les documents de voyage (passeports et cartes nationales d'identité) à l'officier de police albanais.

Les personnes éloignées ont embarqué par groupe de sept dans des minibus de la police albanaise.

La directrice du MNPT a invité un des contrôleurs à la suivre dans le commissariat de la police albanaise. Il a été signalée à cette personne que la mission des contrôleurs s'arrêtait dès lors que la police albanaise avait pris en compte les personnes à éloigner et qu'ils ne disposaient pas des autorisations requises pour pénétrer sur le territoire albanais – les escorteurs étaient munis d'un passeport de service.

Un des contrôleurs a suivi la directrice du MNPT dans les locaux de la police albanaise. Il a constaté que, dans un premier temps, toutes les personnes éloignées rassemblées dans une

même salle se faisaient appeler pour se faire remettre leur document d'identité puis étaient appelés pour être interrogés individuellement dans des pièces attenantes.

L'officier de police a interrogé la directrice du MNPT, qui a demandé au chef de la mission française si, parmi les personnes éloignées, certaines avaient fait l'objet d'une interdiction de retour et/ou avaient demandé l'asile.

Le chef de la mission a alors remis l'extrait du message d'organisation de la mission sur lequel étaient mentionnés les dix-neuf noms des personnes éloignées, les lieux de leur mise en rétention et les mentions d'OQTF sans interdiction de retour ; aucune demande d'asile n'était apparente sur ce document.

Les escorteurs et les contrôleurs ont alors regagné l'avion, qui a décollé vers le Bourget.

Les contrôleurs ont alors fait observer au chef de mission que :

- dans une autre mission d'éloignement vers l'Albanie à laquelle ils avaient participé, le chef des escorteurs avait remis aux policiers albanais les documents d'identité et les OQTF ;
- dans d'autres missions d'éloignement auxquelles des contrôleurs ont participé, le chef des escorteurs choisit les documents à remettre aux policiers de l'Etat de destination ; ce sont en général les pièces d'identité ou à défaut les laissez-passer, ainsi que les OQTF et éventuellement les procès-verbaux de notification des OQTF ;
- dans les missions d'éloignement dans lesquelles les personnes éloignées ne sont pas escortées, les enveloppes sont remises au commandant d'aéronef sans être expurgées ; elles peuvent contenir l'ensemble des procès-verbaux de police et les procédures de demande d'asile avec les réponses.

Dans son compte rendu – cf. supra § 1 – le chef de mission a écrit :

- « Sur place des fonctionnaires de police albanais nous attendaient et l'ensemble des documents relatifs à l'éloignement des 19 reconduits leur était remis » ;
 - « J'informais Mme Jorida RUSTEMI du mode opératoire mis en place par la DCPAF lors d'éloignements réalisés par vols spéciaux. De fait il lui était expliqué que la DCPAF envoyait systématiquement un message d'information générale aux autorités albanaïses via l'ambassade de France à Tirana et qu'aucun manquement de ce style n'avait jamais été porté à notre connaissance [...] le dit message reprenait l'identité complète du reconduit, son lieu de rétention ainsi que la nature exacte de la mesure à l'origine de son éloignement ainsi que l'éventuelle interdiction de retour ».

Le Bourget – Tirana 2

La présence d'un interprète pendant tout le vol a permis de faciliter les formalités administratives au départ de l'aéroport de Lille-Lesquin et à l'arrivée à Tirana. C'est une bonne pratique.

Le chef d'escorte a remis aux autorités albanaises les documents de voyage et la copie du message d'organisation de la mission sur lequel étaient mentionnés les dix-neuf noms des personnes éloignées, les lieux de leur mise en rétention et les mentions d'OQTF sans interdiction de retour. Ce message était inexact car deux personnes étaient interdites de retour pendant un an ; il ne faisait pas apparaître qu'une personne avait demandé l'asile : cette dernière information n'a pas été communiquée aux autorités albanaises qui l'avaient demandée. Le message d'information vers les autorités ne devrait pas mentionner les éventuelles interdictions de retour ; il doit continuer à ne pas mentionner les éventuelles demandes d'asile.

Le Bourget – Tirana 2

La liste des documents remis aux autorités de l'État de destination doit être fixée par une circulaire ; les personnes éloignées doivent en être informées.

Avant la remise de la personne éloignée aux autorités locales, aucun contact n'est établi entre le chef de l'escorte et les autorités françaises pour savoir si une ou des personnes éloignées seraient en définitive admises à demeurer sur le sol français.

7.7 LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE

Selon les informations recueillies auprès du commandant de bord, celui-ci n'établit un compte rendu de mission après chaque vol qu'en en cas d'incident, technique ou humain. Le vol du 1^{er} octobre, s'étant déroulé sans incident, n'a pas donné lieu à la rédaction de compte rendu.

Le chef d'escorte a fait parvenir au Contrôleur général des lieux de privation de liberté le compte rendu établi par ses soins à la date du 2 octobre. Ce document rappelle la chronologie de la mission, mentionne la présence des contrôleurs et fait état notamment des points suivants :

- la présence de la directrice du mécanisme national de prévention de la torture (MNPT) de l'Albanie lors de l'atterrissage et sa relation des reproches formulés par la partie albanaise de « *ne jamais être informée des motifs exacts des mesures d'éloignement prises à l'encontre de leurs ressortissants et qu'il leur était dès lors difficile d'engager des poursuites à leur encontre* ». Le compte rendu mentionne la réponse faite : « *la DCPAF envoyait systématiquement un message d'information générale aux autorités albanaises via l'ambassade de France à Tirana. [...] Le dit message reprenait l'identité complète du reconduit, son lieu de rétention ainsi que la nature exacte de la mesure à l'origine de son éloignement ainsi que l'éventuelle interdiction de retour* » ;
- la conclusion de la réunion de restitution organisée par les deux contrôleurs : « *Ces derniers saluaient la qualité de cette mission d'éloignement ainsi que le professionnalisme de l'ensemble des escorteurs. Ils soulignaient également l'opportunité de généraliser la traduction des mesures d'éloignement à destination des étrangers si ce n'est dans la langue d'origine du moins en langue anglaise* ».

Annexes

ANNEXE 1

Suivi des recommandations antérieures :

N°	OBSERVATION	REPONSE DU MINISTRE	ÉTAT	CHAP.
1	Texte des observations antérieures 1	Texte de la réponse du ministre 1	Inchangé	2
2	Texte des observations antérieures 2	Texte de la réponse du ministre 2	Inchangé	3
3	Texte des observations antérieures 3	Texte de la réponse du ministre 3	Inchangé	5

ANNEXE X

Rapport de visite du XX/XX/20XX

Chap. X titre

Extraits