



Rapport de visite :

31 janvier au 1^{er} février 2017

Eloignement par voie maritime

(Marseille - Alger)

SYNTHESE

Deux contrôleurs du Contrôleur général des lieux de privation de liberté (CGLPL) ont accompagné un ressortissant algérien, objet d'une obligation à quitter le territoire français (OQTF), au cours de la phase maritime de son éloignement entre Marseille et Alger du 31 janvier matin au 1^{er} février matin à bord du navire DANIELLE CASANOVA de la compagnie CORSICA LINEA. Cette visite était annoncée.

Les contrôleurs souhaitent en premier lieu souligner l'attitude ferme et bienveillante des fonctionnaires de police assurant l'escorte et des membres de l'équipage du DANIELLE CASANOVA. Les contrôleurs précisent que les escorteurs présents pendant cette mission disposaient d'une expérience reconnue et entretenue, appartenant à une unité spécialisée de la direction zonale de la police aux frontières Sud.

Au-delà de ces constats positifs, **des améliorations peuvent être apportées ou ont été apportées entre le déroulement de la mission et l'envoi de ce rapport :**

- dans les installations du navire : les deux cabines à deux lits réservées aux éloignés sont chacune équipée d'un WC et d'un lavabo non isolés, ce qui interdit toute intimité ; aucune distraction n'est possible (absence de téléviseur) ; la lumière reste allumée jour et nuit pour que la vidéosurveillance soit opérante ; aucun repère temporel n'existe (absence de hublot et d'horloge) ; des améliorations sont possibles à la lumière des réponses de la PAF et du commandant du navire ;
- dans l'organisation des fonctionnaires de police assurant l'escorte : la direction zonale de la police aux frontières de la zone Sud (DZPAF Sud) a fait établir à l'issue de cette mission une fiche réflexe afin de permettre aux escorteurs moins expérimentés d'assurer une reconduite par bateau ; le retenu disposerait également désormais d'une indication sur le déroulé de l'éloignement.

Dans son courrier en réponse au rapport de constat, le commandant du navire fait état du fait que le médecin du bord serait amené à soigner des personnes éloignées dont les traitements auraient été arrêtés à la sortie de la rétention ou de la détention sans que le navire en soit informé. Les contrôleurs n'ont pas constaté une telle situation : les fonctionnaires de police leur ont exposé qu'ils avaient le cas échéant une enveloppe à destination du médecin de bord sur l'état de santé de la personne éloignée et qu'à l'occasion ils l'avaient remise au médecin. Le CGLPL n'a cependant pas connaissance de la situation des éloignés escortés par des agents de l'administration pénitentiaire.

Par ailleurs, il a été constaté que l'OQTF sans interdiction de retour faisait état en particulier de l'absence de document autorisant le séjour en France, de la condamnation par défaut du reconduit et la probabilité forte d'absence de traitements inhumains et dégradants en cas de retour en Algérie, de l'absence de demande d'asile, mais ne faisait pas état des motifs de l'interpellation. Le CGLPL estime que la mention de la demande d'asile dans ce document est inutile, car elle laisse présager que, si la demande d'asile avait été demandée et refusée, cela aurait été mentionné.

OBSERVATIONS

RECOMMANDATIONS

1. RECOMMANDATION 7

Afin que la personne reconduite soit pleinement informée de la destination de la mesure d'éloignement, il convient de faire apparaître la ville de destination finale mentionnée sur le routing, sur la feuille d'activité informant des départs apposée dans la salle de restauration du CRA de Toulouse.

2. RECOMMANDATION 9

Dans l'hypothèse où la personne reconduite aurait, comme elle le prétend, été entravée avec des menottes aux chevilles lors de la pause à l'aire de Montpellier, une telle mesure est indigne et ne doit pas être renouvelée.

Dans l'hypothèse où elle n'aurait, comme elle le prétend également, pas eu accès à un téléphone portable – celui de l'escorte ou un des siens – pendant le trajet entre Toulouse et Marseille ainsi que pendant la pause à l'aire de Montpellier, il conviendrait de mettre un terme à cette pratique et de permettre l'établissement d'un contact entre l'éloigné et ses proches.

3. RECOMMANDATION 13

Il convient de s'assurer du respect des formalités de demande d'autorisation auprès de la CNIL et d'encadrer les modalités et les délais de conservation des enregistrements vidéo.

4. RECOMMANDATION 14

L'aménagement des cabines sécurisées destinées aux personnes reconduites est sommaire, même pour un embarquement de 22 heures. Des améliorations pourraient être apportées : table et siège pour prendre les repas, horloge, téléviseur, miroir, possibilité d'éteindre le plafonnier, mise en place d'un faisceau infrarouge afin d'utiliser la caméra quand l'éclairage est éteint, sonnette d'appel vers la chambre de veille du fonctionnaire de police et vers un autre lieu en cas d'absence de personnel dans cette chambre de veille, placard de rangement des affaires des retenus, douche, drap et housse de matelas.

5. RECOMMANDATION 15

L'absence de capacité d'isolement dans une cabine utilisée par deux personnes quand l'une veut utiliser les WC est une atteinte à la dignité qui est palliée, à la diligence des fonctionnaires de police, par la sortie momentanée de l'un des deux reconduits de la cabine. Cette situation n'est néanmoins pas satisfaisante.

6. RECOMMANDATION 15

La cabine transformée en chambre de veille pour les fonctionnaires de police, équipée notamment d'un écran de télévision permettant de visualiser les images des caméras des deux cabines sécurisées, pourrait être aménagée pour être davantage fonctionnelle : le remplacement du lit par un fauteuil permettrait aux fonctionnaires de police d'assurer la surveillance dans de meilleures conditions de sécurité et de confort avec un risque moindre d'endormissement.

7. RECOMMANDATION 16

La gestion des effets personnels tout comme du reconduit durant la traversée (accès à l'air libre, à la douche, au médecin, à des effets de literie...) sont intégralement dépendantes de l'expérience des escorteurs. Il conviendrait d'établir un document récapitulatif de ces modalités de gestion afin que le reconduit puisse être informé de ses droits et des demandes qu'il peut formuler et les escorteurs, en cas de présence d'équipes moins familières de ce type d'éloignement, des modalités de gestion de l'escorté par voie maritime.

8. RECOMMANDATION 18

Le principe de ne remettre aux autorités étrangères que les documents attestant de l'identité et de la nationalité, et justifiant la mesure de reconduite (OQTF, APRF, AME, etc.) devrait être accompagné de l'interdiction d'embarquer les autres pièces des procédures administratives ou judiciaires ou de demande d'asile. En effet, les fonctionnaires de police ne sont pas à l'abri, sur le territoire de l'Etat de destination ou dans ses eaux territoriales, de devoir répondre à la demande de fournir tous les éléments en leur possession.

9. RECOMMANDATION 19

L'aménagement des cabines sécurisées ne permet pas à une personne retenue de prendre dignement ses repas. Une réflexion est à conduire pour que le retenu puisse être conduit au self afin, d'une part, de choisir lui-même l'intégralité de son repas et, d'autre part, de manger dans des conditions assurant sa dignité, éventuellement en dehors des horaires publics, en cas de particulière nécessité.

10. RECOMMANDATION 20

Si les fonctionnaires de police escorteurs font ce qui est en leur pouvoir pour que le retenu dispose des conditions de vie les plus décentes possibles, les contrôleurs ont constaté que leur savoir-faire reposait sur la connaissance de l'équipage et du navire. Cette expérience n'est pas transmise de façon formalisée entre les équipes d'escorteurs.

La formalisation de l'expérience des escorteurs dans une instruction et sa diffusion parmi les équipes serait de nature à garantir la continuité de la qualité de la prise en charge des retenus.

11. RECOMMANDATION 21

La remise au retenu d'un document de type « règlement intérieur » au moment de son embarquement ou lors de son entrée en cabine sécurisée serait utile.

SOMMAIRE

SYNTHESE	2
OBSERVATIONS	3
SOMMAIRE	5
1. LES CONDITIONS DE LA VISITE	6
2. LES CONDITIONS DE LA PRISE EN CHARGE EN SORTIE DU CRA SONT SATISFAISANTES SOUS CERTAINES RESERVES.....	7
3. LES CONDITIONS DE LA PRISE EN CHARGE A MARSEILLE SONT SATISFAISANTES	9
4. LES CONDITIONS DU TRANSIT MARITIME SONT A AMELIORER QUANT A L'AMENAGEMENT DE LA CABINE SECURISEE ET LES REGLES DE VIE SONT A PROTOCOLISER.....	11
4.1 Le placement dans le navire	11
4.2 La gestion des effets personnels.....	16
4.3 La vérification des pièces de la procédure d'éloignement	17
4.4 La navigation entre Marseille et Alger	18
4.5 La préparation du débarquement à Alger	20
5. LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION N'APPELLE PAS D'OBSERVATION.....	21
6. LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE	21
7. CONCLUSION.....	22

1. LES CONDITIONS DE LA VISITE

Contrôleurs :

- Vianney Sevaistre, chef de mission ;
- Benoîte Beauy.

En application de la loi du 30 octobre 2007 qui a institué le Contrôleur général des lieux de privation de liberté, deux contrôleurs ont effectué un contrôle annoncé de l'exécution par l'administration d'une mesure d'éloignement prononcée à l'encontre d'un étranger jusqu'à sa remise aux autorités de l'Etat de destination, entre le port de Marseille et le port d'Alger (Algérie), du 31 janvier au 1^{er} février 2017.

Les deux contrôleurs se sont présentés le 31 janvier à 8h à l'accueil des passagers piétons de la *CORSICA LINEA* à la gare maritime Major de Marseille (Bouches-du-Rhône) pour embarquer à bord du *DANIELLE CASANOVA*.

Ils ont pris contact avec le coordonnateur des services de la direction zonale de la police aux frontières zone Sud (DZPAF Sud) chargés des escortes des reconduits ou des éloignés afin de s'enquérir de la confirmation de l'éloignement et de la localisation de la personne retenue. A 9h15, la personne retenue a embarqué à bord du navire. Les contrôleurs sont arrivés à proximité du navire à 9h30 et ont rencontré les trois fonctionnaires de police de la direction départementale de la police aux frontières de Haute-Garonne (DDPAF31) qui avaient assuré l'escorte de la personne retenue depuis le centre de rétention administrative (CRA) de Toulouse-Cornebarrieu.

Les contrôleurs ont embarqué et ont rencontré, avant l'appareillage, le commandant du navire, le second capitaine, le commissaire du navire puis les quatre escorteurs DZPAF Sud et la personne retenue.

Le *DANIELLE CASANOVA* a appareillé de Marseille à midi et accosté à Alger le 1^{er} février à 10h. Les contrôleurs ont assisté à la remise de la personne retenue aux fonctionnaires de police algériens à son débarquement.

Le navire a appareillé le 1^{er} février d'Alger à 13h et accosté à Marseille le 2 février à 13h45. Avant de débarquer, les contrôleurs se sont réunis avec le second capitaine, commissaire de bord et les quatre escorteurs pour leur faire part de leurs premières observations.

Le rapport de constat rédigé à la suite de cette visite a été adressé au coordonnateur des services de la direction zonale de la police aux frontières de la zone Sud (DZPAF Sud), au chef du centre de rétention de Toulouse-Cornebarrieu et au commandant du navire *DANIELLE CASANOVA* par courriers datés du 16 mai 2017 afin de recueillir leurs observations. Les destinataires ont fait parvenir leurs réponses au CGLPL par les courriers datés respectivement du 28 juin 2017, 17 mai 2017 et du 13 juillet 2017. Le présent rapport de visite tient compte de leurs différentes observations.

2. LES CONDITIONS DE LA PRISE EN CHARGE EN SORTIE DU CRA SONT SATISFAISANTES SOUS CERTAINES RESERVES

Le CRA de Toulouse-Cornebarrieu possède une équipe de fonctionnaires de police dont la mission est d'assurer les escortes des reconduits en voiture vers le tribunal de grande instance, l'hôpital, l'Espagne, l'Italie, les aéroports et les ports de départ vers les pays d'éloignement. Ces escorteurs assurent - en complément des fonctionnaires de police de l'unité spécialisée de la DZPAF Sud et de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention (UNESI) - les escortes par voie aérienne et parfois par voie maritime.

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, le retenu a interrogé un personnel de l'OFII le 30 janvier au matin pour connaître la date et la destination de son éloignement. Cet agent, après s'être informé auprès du greffe du CRA, lui aurait signalé son départ pour l'Algérie le lendemain, par voie maritime, depuis Marseille. Il a été indiqué aux contrôleurs que le retenu pensait être reconduit à Annaba et ce, jusqu'à son arrivée sur le bateau ; or, il ressort des précisions apportées par le chef du CRA de Toulouse sollicité sur ce point par les contrôleurs à l'issue de la mission que l'information sur son éloignement vers la ville d'Alger lui aurait été délivrée la veille du départ par le personnel de l'OFII. La feuille d'activité apposée dans la salle de restauration, faisait quant à elle mention d'un départ le 31 janvier à 4h au départ du CRA de Toulouse pour un éloignement par voie maritime depuis le port de Marseille, sans préciser la destination finale. Les contrôleurs ont constaté que le laissez-passer consulaire précisait que le retenu serait débarqué au port d'Alger.

Lors de l'entretien avec le reconduit, ce dernier a signalé aux contrôleurs qu'il maîtrisait mal la langue française, ce qui peut laisser penser qu'il ait pu mal interpréter les informations initialement données.

Recommandation

Afin que la personne reconduite soit pleinement informée de la destination de la mesure d'éloignement, il convient de faire apparaître la ville de destination finale mentionnée sur le routing, sur la feuille d'activité informant des départs apposée dans la salle de restauration du CRA de Toulouse.

Dans son courrier en date du 17 mai 2017, le chef du centre de rétention de Toulouse-Cornebarrieu précise que « la ville de destination est mentionnée sur la feuille d'activité informant les retenus de leur départ. Un rappel de consigne a été fait auprès du greffe du CRA de Toulouse ».

Le retenu aurait informé ses proches le 30 janvier de son départ le lendemain vers la ville d'Annaba. Il aurait pu joindre sa compagne, domiciliée à Sète ainsi que son oncle, en Algérie. Sa compagne, qui lui rendait régulièrement visite, lui aurait apporté de l'argent et un sac de nourriture la veille de son départ. Il aurait alors préparé ses bagages, constitués d'un sac de voyage et d'une valise.

Réveillé à 3h le 31 janvier, le reconduit a attendu l'escorte en prenant un café. Il a fait l'objet d'une fouille par palpation et d'un contrôle par détecteur de métaux dans la salle de transit.

Les escorteurs, en tenue civile, ont récupéré et vérifié l'enveloppe préparée par le greffe du CRA contenant des documents administratifs le matin du 31. Aucun document de nature médicale ne

leur a été remis. L'éloigné ne s'est pas opposé à sa reconduite. Un dispositif de protection individuelle (DPI) lui a été apposé avant son départ du CRA, lequel s'est effectué à 4h30. Il a été transporté dans un véhicule banalisé de huit places. Il a pu assister à la mise en place de ses bagages dans le véhicule, lesquels avaient été contrôlés la veille, et a conservé sur lui son portefeuille contenant son argent. L'escorte était constituée d'un chauffeur et de deux escorteurs positionnés, pour l'un, sur la troisième rangée de sièges avec le reconduit et, pour l'autre, sur la seconde rangée.

Selon les informations recueillies, le retenu ne disposait pas durant le trajet ou pendant la pause à l'aire de Montpellier (Hérault) de ses deux téléphones qui auraient été conservés par les escorteurs ni d'un accès au téléphone des fonctionnaires. Cette donnée demeure contradictoire avec les éléments recueillis en aval de la mission auprès du chef du CRA de Toulouse (cf. sa note en date du 14 février 2017) et ceux contenus dans le rapport du chef d'escorte (cf. son compte rendu en date du 31 janvier 2017) qui indiquent que l'intéressé a conservé ses deux téléphones et a téléphoné à plusieurs reprises durant le trajet. Ces documents ne font néanmoins pas mention d'appel téléphonique durant la pause.

Lors de cet arrêt, comme cela apparaît dans les deux notes, il a été indiqué aux contrôleurs que le reconduit s'était vu retirer tout moyen de contrainte au vu de son comportement calme et correct envers les escorteurs ; cette information est contradictoire avec celle communiquée par l'intéressé qui a indiqué aux contrôleurs avoir été menotté aux chevilles et s'être déplacé entravé aux pieds jusqu'aux toilettes. A l'issue de cette pause, il a initialement été indiqué aux contrôleurs que le reconduit avait été menotté par devant jusqu'à sa conduite sur le ferry. Le compte rendu du chef de mission ne fait néanmoins pas mention de la pose de ce moyen de contrainte.

Le véhicule est arrivé sur le port de Marseille à 8h55.



La fourgonnette banalisée utilisée pour le trajet Toulouse – Marseille

Recommandation

Dans l'hypothèse où la personne reconduite aurait, comme elle le prétend, été entravée avec des menottes aux chevilles lors de la pause à l'aire de Montpellier, une telle mesure est indigne et ne doit pas être renouvelée.

Dans l'hypothèse où elle n'aurait, comme elle le prétend également, pas eu accès à un téléphone portable – celui de l'escorte ou un des siens – pendant le trajet entre Toulouse et Marseille ainsi que pendant la pause à l'aire de Montpellier, il conviendrait de mettre un terme à cette pratique et de permettre l'établissement d'un contact entre l'éloigné et ses proches.

Dans son courrier en date du 17 mai 2017, le chef du centre de rétention de Toulouse-Cornebarrieu réfute les faits, précisant que « [...] le retenu n'a jamais été menotté aux chevilles [et] a eu accès à son téléphone portable à tout moment ». Il n'en demeure pas moins que le compte-rendu oral de l'acheminement fait par les escorteurs aux contrôleurs à leur arrivée ne concorde pas intégralement avec le compte-rendu écrit, s'agissant notamment du menottage de l'intéressé, constat qui les incite à maintenir leur observation.

3. LES CONDITIONS DE LA PRISE EN CHARGE A MARSEILLE SONT SATISFAISANTES

La DZPAF Sud possède une unité spécialisée composée de dix fonctionnaires pour préparer et conduire des éloignements, ainsi organisée : deux équipes de quatre fonctionnaires de police, certifiés escorteurs, et deux fonctionnaires assurant le travail administratif (réservation des places, etc.). Les deux équipes de quatre escorteurs ne sont au complet qu'en dehors des périodes de congé, de formation ou de récupération. Cette unité est récente et a été créée sur la base du volontariat ; elle est composée de fonctionnaires expérimentés. Leur mission étant exclusivement l'escorte aérienne ou maritime, leur expérience en est d'autant renforcée en comparaison des fonctionnaires de police venant des CRA. Ce sont des membres de cette unité qui ont pris en charge le reconduit à son arrivée à Marseille.

Les contrôleurs sont arrivés à proximité du DANIELLE CASANOVA après l'embarquement du reconduit. Le reconduit embarque avant l'arrivée des passagers.

Selon les informations qu'ils ont recueillies avant l'appareillage auprès des escorteurs, la chronologie a été la suivante :

- un des escorteurs de la DZPAF Sud est monté dans le ferry afin de récupérer la clé des cabines sécurisées, d'effectuer une vérification des lieux et de s'entretenir avec le second capitaine commissaire de bord pour confirmer le nombre de reconduits et d'escorteurs, faire valider et expliquer les éventuelles différences avec l'information préalablement délivrée par télécopie (refus d'embarquer, ajournement, hospitalisation, etc.). La durée de cette procédure de vérification préalable peut prendre entre vingt et trente minutes. Les escorteurs de la DZPAF Sud ont pris en compte les cabines attribuées et ont notamment fouillé la cabine de l'éloigné ;
- les trois escorteurs de la DDPAF31 ont embarqué en voiture avec le reconduit menotté – cette information sur le menottage ne figure pas dans les comptes rendus des chefs d'escorte – et se sont arrêtés dans le pont garage à proximité des ascenseurs où les attendaient les escorteurs de la DZPAF Sud. Les escorteurs et le reconduit sont montés en ascenseur au pont n°8. Les trois escorteurs de la DDPAF31 ont ensuite regagné leur véhicule et ont quitté le

navire. L'embarquement des véhicules et des passagers a alors commencé. Le reconduit n'a pas été amené à rencontrer du public ;



L'arrière du DANIELLE CASANOVA prêt pour l'embarquement des véhicules

- au pont n° 8, les escorteurs et le reconduit sont entrés dans la coursive donnant accès à leurs cabines. Cette coursive est isolée du reste du navire par une porte comportant une serrure à combinaison – la combinaison étant connue des escorteurs. Le retenu a été démenotté puis soumis à une fouille par palpation au sein de sa cabine. Ses affaires ont été placées dans l'autre cabine sécurisée, jouxtant la sienne, en sa présence ; il a conservé son portefeuille mais pas ses téléphones. Les fonctionnaires de police ont dialogué avec le retenu dans la coursive afin de lui expliquer comment se déroulerait le transit et le reconduit a pu téléphoner à ses proches avec le téléphone de l'escorte (il aurait notamment appris à ce moment-là que le bateau était à destination d'Alger mais n'aurait pu joindre sa mère pour l'informer de ce « changement » de destination) ;
- les escorteurs et le reconduit sont restés dans la coursive jusqu'à ce que le navire sorte du port de Marseille. Le reconduit a été amené sur un pont extérieur pour fumer, dès que le navire a quitté le port de Marseille.

Les fonctionnaires de la DZPAF Sud ont pris la responsabilité de l'éloignement après avoir récupéré l'enveloppe préparée par le CRA de Toulouse-Cornebarrieu et contenant le dossier du retenu dont le détail apparaît dans le § 1.4.3 *infra*. Ils en ont examiné le contenu ; elle ne comportait aucun élément médical. Si cela avait été le cas, les documents correspondants auraient été remis au médecin du bord.

En général, les escorteurs de la DZPAF Sud examinent la fiche de comportement du reconduit rédigée par le CRA d'origine et prennent connaissance du dossier avant la mission. Leur premier contact avec le reconduit est important et implique, selon les propos rapportés, « beaucoup de psychologie ».

Selon les informations recueillies auprès des escorteurs, la prise en compte par les fonctionnaires de police qui embarquent, s'ils sont différents, s'effectue de façon préférentielle deux à trois heures avant l'embarquement. Ce temps peut être mis à profit pour régler certaines difficultés rencontrées par le reconduit telles que la récupération d'un bagage, le retrait d'argent, la réalisation d'un appel téléphonique, etc.

Les escorteurs de la DZPAF Sud embarquent sans armes létales, car leur détention et leur port ne sont pas autorisés dans les eaux territoriales étrangères ni dans les ports étrangers, sauf si un

accord particulier a été passé. Les escorteurs embarquent avec les moyens de contrainte suivants, en nombre équivalent aux reconduits présents : un ou des dispositifs de protection individuel (DPI), des bandes autoagrippantes et des sangles, un ou des casques de boxe (non homologué) pour éviter les automutilations, des menottes en acier et des menottes en tissu.

4. LA CABINE SECURISEE DU NAVIRE N'EST PAS ADAPTEE AU SEJOUR D'UNE PERSONNE PRIVEE DE LIBERTE ET LES CONDITIONS DE VIE A BORD SONT IMPRECISES

4.1 LE PLACEMENT DANS LE NAVIRE

La coursive réservée aux reconduits est située à l'avant du navire sur le pont numéro 8 (ce pont est surmonté par quatre autres, le pont 12 – la plate-forme hélicoptère – étant le plus élevé). Cette coursive, fermée par une serrure à code dans une zone dite d'accès restreint, est située à l'extrémité d'une coursive en U occupée exclusivement par du personnel de l'équipage dont le médecin qui dispose d'un bureau à l'entrée de la zone.

Cette coursive fermée comporte trois cabines, deux sécurisées pour les reconduits et une pour les escorteurs. Il a été précisé aux contrôleurs que ces cabines étaient antérieurement des cabines de l'équipage et avaient été aménagées et sécurisées peu de temps après la construction du DANIELLE CASANOVA. La situation est de même nature à bord du MEDITERRANEE, l'autre navire de la compagnie assurant des reconduites.

Selon les informations transmises par la DZPAF Sud et le commandant du DANIELLE CASANOVA, « les cabines sécurisées sont également utilisées par d'autres administrations (pénitentiaire) et par le commandant du navire en cas de besoin, dès lors que la PAF n'a pas fait de réservation ».

Les deux cabines sécurisées pour les reconduits sont identiques :

- chaque cabine mesure 2,17 m de largeur, 2,88 m de longueur – soit une superficie de 6,25 m² – et de 2,05 m de hauteur sous plafond¹ ;
- chaque cabine comporte deux lits superposés avec des matelas en mousse insérés dans des housses en matière ininflammable, de 2,05 m de longueur, de 0,80 m de largeur et de 10 cm d'épaisseur ; une couverture est posée sur chaque lit destiné à être occupé, une seconde peut être apportée, de même qu'un ou deux oreillers, sur demande des escorteurs au commissaire de bord ; une échelle fixée au lit permet de grimper dans le lit du haut ; l'espace entre le lit du dessous et celui du dessus est de 62 cm et l'espace entre le lit du dessus et le plafond est de 70 cm. Ces espacements ne permettent pas de rester en position assise sur les lits sans se courber ;

¹ Les cabines des passagers, notamment celles occupées par les fonctionnaires de police pour se reposer mesurent 2,27 de largeur, 4 m de longueur, 2,05 m de hauteur sous plafond – soit une superficie de 9 m² dont 2 m² sont occupés par un local sanitaire clos comportant une douche, un lavabo avec glace et un WC avec abattant). Ces cabines comportent deux lits dont les matelas mesurent 1,90 m de longueur, 0,78 m de largeur, un de ces deux lits est rabattu contre la cloison pendant la journée. Le mobilier comporte une tablette formant bureau.



Les lits vus de la porte de la cabine sécurisée

- chaque cabine comporte un WC et un lavabo équipé d'un mitigeur ; deux rouleaux de papier hygiénique étaient déposés sur les lavabos quand les contrôleurs ont visité les lieux ;



Le WC et le lavabo d'une cabine sécurisée

- chaque cabine comporte un plafonnier, allumé jour et nuit pour permettre aux escorteurs de visualiser le retenu depuis l'écran de contrôle ; l'interrupteur est situé à l'extérieur de la cabine, inaccessible au retenu ; la cabine ne dispose ni d'un hublot, ni d'un sabord, ni de repère temporel (de type horloge) ;
- les cloisons sont en acier inoxydable brossé ;
- chaque cabine comporte une caméra fixée au plafond dont le champ ne recouvre ni le WC ni le lavabo ;



Le moniteur des caméras des cabines sécurisées situé dans la cabine de veille des escorteurs

- les cabines ne comportent ni prise de courant, ni interrupteur, ni sonnette d'appel, ni miroir, ni placard pour ranger des affaires ;
- les cabines sont climatisées : le thermostat est placé dans la coursive et n'est pas accessible aux reconduits depuis leur cabine.

La cabine de l'équipage transformée en chambre de veille pour les escorteurs est de dimension similaire ; elle comporte un lit bateau, un placard, un téléphone intérieur, un petit bureau, un bloc sanitaire fermé avec une douche, un lavabo, un miroir et des WC ; elle est équipée d'un écran de télévision transmettant les images des deux cabines sécurisées, d'un enregistreur vidéo de ces deux caméras. Lorsque les deux cellules sont équipées, les images sont retransmises simultanément sur l'écran. Lors de la visite des contrôleurs, les images les plus anciennes enregistrées remontaient au mois d'octobre 2016, datant donc de trois mois.

Les contrôleurs n'ont pas obtenu d'informations précises des escorteurs et du commissaire de bord sur les modalités d'accès et les délais de conservation des images enregistrées ni sur l'existence d'une demande d'autorisation de mise en place de ce système auprès de la commission nationale de l'informatique et des libertés (CNIL), conformément à l'article 26 de la loi modifiée du 6 janvier 1978 relative à l'informatique, aux fichiers et aux libertés.

Recommandation

Il convient de s'assurer du respect des formalités de demande d'autorisation auprès de la CNIL et d'encadrer les modalités et les délais de conservation des enregistrements vidéo.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud donne la copie du récépissé de la CNIL de la déclaration « du dispositif de vidéosurveillance ayant pour objet la sécurité des biens et des personnes à bord de tous les navires et des ateliers de la compagnie » en date du 6 décembre 2016. Elle précise qu'un point informatique ainsi qu'un tutoriel sur l'enregistrement des images par le système vidéo ont été faits. Il demeurerait nécessaire d'afficher une information sur les droits d'accès, de rectification et d'opposition des intéressés au sein des deux cabines concernées.



La cabine de veille des escorteurs vue depuis sa porte

Le reconduit ne dispose pas de bouton d'appel ; il appelle l'attention des escorteurs en frappant sur la porte ou sur la cloison, ou en faisant des signes devant la caméra. Lors de la mission, les escorteurs se déplaçaient systématiquement à sa cabine lorsque le retenu se rapprochait de la porte, sans qu'il ait besoin de se signaler.

Sous réserve de disposer d'argent, et si les fonctionnaires de police l'acceptent, des cartouches de cigarettes peuvent être achetées au tarif hors taxe à la « boutique » du bord – les paquets de cigarettes ne peuvent pas être achetés au détail. L'un des escorteurs disposait en permanence d'un briquet et de cigarettes qu'il a indiqué pouvoir offrir aux reconduits les plus démunis.

Recommandation

L'aménagement des cabines sécurisées destinées aux personnes reconduites est sommaire, même pour un embarquement de 22 heures. Des améliorations pourraient être apportées : table et siège pour prendre les repas, horloge, téléviseur, miroir, possibilité d'éteindre le plafonnier, mise en place d'un faisceau infrarouge afin d'utiliser la caméra quand l'éclairage est éteint, sonnette d'appel vers la chambre de veille du fonctionnaire de police et vers un autre lieu en cas d'absence de personnel dans cette chambre de veille, placard de rangement des affaires des retenus, douche, drap et housse de matelas.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise : « les services techniques du SGAMI² sont venus à bord le 8 juin afin de nous faire des propositions d'aménagements notamment en ce qui concerne la télévision et la table. Néanmoins puisque les cabines sécurisées sont utilisées par d'autres que nous, il nous est difficile de prendre toutes les initiatives en la matière ». Il ressort du listing de la mise en œuvre des recommandations annexée à la réponse

² SGAMI : secrétariat général pour l'administration du ministère de l'intérieur.

de la DZPAF que sont en projet l'aménagement des cabines sécurisées avec la mise en place d'un meuble sécurisé pour télévision et la mise à place d'une table pliable dans le couloir ou l'achat d'une table pliante à ranger dans la cabine de surveillance (par le SGAMI) ainsi que la modification de la cabine de surveillance et des caméras basse luminosité (par la société Corsica Linéa). Ces modifications demeurent néanmoins bien en deçà des recommandations formulées par les contrôleurs.

Recommandation

L'absence de capacité d'isolement dans une cabine utilisée par deux personnes quand l'une veut utiliser les WC est une atteinte à la dignité qui est palliée, à la diligence des fonctionnaires de police, par la sortie momentanée de l'un des deux reconduits de la cabine. Cette situation n'est néanmoins pas satisfaisante.

Dans son courrier en date du 13 juillet 2017, le commandant du navire DANIELLE CASANOVA précise en outre que « *l'aménagement des cellules sur le navire a été réalisé selon les préconisations des autorités de la PAF. Cependant si certains aménagements matériels peuvent être étudiés, car de nature à apaiser le stress des reconduits (sonnette d'alerte, extinction du plafonnier, télévision...) il faut garder à l'esprit que les cellules sont de surface réduite (aménagement de toilettes isolées ou table et chaises). D'autre part, le profil psychologique de certains reconduits amène à plus de prudence quant aux dégradations régulières dont le mobilier fait l'objet* ». Les contrôleurs réitèrent leur recommandation quant à l'isolation du coin toilettes. A défaut, ils recommandent le réaménagement des cabines en vue de n'y affecter qu'un seul reconduit.

Recommandation

La cabine transformée en chambre de veille pour les fonctionnaires de police, équipée notamment d'un écran de télévision permettant de visualiser les images des caméras des deux cabines sécurisées, pourrait être aménagée pour être davantage fonctionnelle : le remplacement du lit par un fauteuil permettrait aux fonctionnaires de police d'assurer la surveillance dans de meilleures conditions de sécurité et de confort avec un risque moindre d'endormissement.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud indique que « *l'installation d'un fauteuil à la place du lit dans la cabine de surveillance va être demandée* ».

Les reconduites de femmes restent extrêmement rares ; il a été indiqué aux contrôleurs que dans une telle hypothèse, une femme n'était jamais placée dans l'une des cabines sécurisées mais bénéficiait d'une cabine et restait libre – sous certaines réserves – d'aller et venir sur le ferry.

Dans le cas où le reconduit présenterait un handicap, des dispositions adaptées seraient prises. Selon les informations recueillies par les contrôleurs, cette situation se serait présentée à deux reprises ; les reconduits concernés, nécessitant une assistance médicale spécifique, étaient l'un et l'autre accompagnés par du personnel médical (médecin et infirmière).

4.2 LA GESTION DES EFFETS PERSONNELS

Selon les informations recueillies par les contrôleurs, si l'éloigné dispose d'un certificat médical ou d'une ordonnance, celle-ci est transmise au médecin du ferry. Dans le cas où le reconduit aurait fait l'objet d'une récente hospitalisation ou de soins suite à d'éventuelles automutilations, il a été précisé aux contrôleurs que les escorteurs s'assuraient d'avoir un certificat de compatibilité avec l'éloignement ou précisant la nature des blessures et des soins prodigués afin de pouvoir le produire auprès des autorités étrangères de l'Etat du reconduit et de contester d'éventuelles allégations de mauvais traitements. En l'absence d'un tel certificat, les escorteurs ont indiqué refuser de prendre en charge le reconduit qui présenterait de récentes blessures.

Les escorteurs conservent les cigarettes et le briquet du reconduit, lesquels ne lui sont remis qu'en cas de sortie sur le pont ainsi qu'à l'arrivée.

Lors de sa prise en compte, le reconduit est invité à reconnaître ses bagages. Ils sont soit entreposés dans la cabine d'à côté lorsque celle-ci reste vide, soit remisés dans la cabine de douche de la cabine de surveillance voire dans le couloir en cas de présence de bagages volumineux. Les escorteurs ne conservent jamais l'argent du reconduit. Dans le cadre de la fouille par palpation initiale qui se déroule au sein de la geôle, le portefeuille est vérifié et systématiquement remis au reconduit.

Le reconduit est invité à récupérer des affaires de rechange et de toilette avant l'arrivée du ferry. Les escorteurs lui apportent une serviette, fournie par le ferry, et il peut effectuer une toilette sommaire au sein de sa cabine, équipée d'un point d'eau. Les reconduits n'ont en effet pas accès à une douche et ne disposent pas de miroir. Il a néanmoins été indiqué que certains reconduits pouvaient être autorisés à prendre une douche au sein de la cabine de veille. Un rasoir peut également être remis au reconduit s'il en dispose dans ses effets personnels. En cas d'occupation des deux cabines sécurisées, pour utiliser les toilettes ou pour effectuer cette toilette sommaire, il est procédé au changement de geôle d'un reconduit, afin de laisser seule la personne concernée et ce, à tour de rôle.

Lors de la mission, il a été constaté que le reconduit disposait dans sa geôle de ses chaussures, de sa veste ainsi que de son portefeuille contenant son argent. Il a été précisé aux contrôleurs que le choix des effets laissés en cabine dépend du comportement du reconduit ; ainsi, les chaussures peuvent, notamment, lui être retirées.

Dans le cas où le reconduit disposerait, dans ses effets personnels, de documents qu'il ne souhaite pas porter à la connaissance des autorités du pays de destination (telle qu'une demande d'asile), il a été indiqué aux contrôleurs qu'il lui est laissé la possibilité de les récupérer et de les détruire.

Recommandation

La gestion des effets personnels tout comme du reconduit durant la traversée (accès à l'air libre, à la douche, au médecin, à des effets de literie...) sont intégralement dépendantes de l'expérience des escorteurs. Il conviendrait d'établir un document récapitulatif de ces modalités de gestion afin que le reconduit puisse être informé de ses droits et des demandes qu'il peut formuler et les escorteurs, en cas de présence d'équipes moins familières de ce type d'éloignement, des modalités de gestion de l'escorté par voie maritime.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise qu'« une fiche réflexe (en pièce jointe) a été élaborée par le chef d'unité zonale d'éloignement en coopération avec les équipes nîmoises et marseillaises. Une note de service permettra de la diffuser sur la zone Sud à destination de tous les escorteurs et le service de réservation maritime (rattaché au chef de l'unité zonale d'éloignement) la mettra systématiquement en PJ d'un routing, s'il s'agit d'une demande d'une préfecture extérieure à la zone Sud. Un exemplaire sera affiché dans la cabine de surveillance ». Les contrôleurs ont pris connaissance de cette fiche réflexe qui reprend de manière exhaustive les différentes étapes du déroulement de la traversée et souhaitent souligner la qualité de l'information ainsi délivrée.

4.3 LA VERIFICATION DES PIECES DE LA PROCEDURE D'ÉLOIGNEMENT

Le dossier remis aux escorteurs de la PAF 13 contenait :

- son laissez-passer délivré par le consulat d'Algérie à Toulouse le 27 janvier 2017 ;
- l'ordonnance du juge des libertés et de la détention (JLD) du tribunal de grande instance de Toulouse (TGI) de Toulouse statuant sur la contestation de sa décision de placement en rétention administrative datée du 7 janvier 2017 ;
- le procès-verbal (PV) établi par le commissariat de police central de Toulouse de notification de placement en centre de rétention administratif le 4 janvier 2017 ;
- l'arrêté portant obligation de quitter le territoire français (OQTF) sans interdiction de retour pris par le préfet de la Haute-Garonne pris le 4 janvier 2017 ; cet arrêté fait état de l'absence de document autorisant le séjour en France, de l'absence de demande d'asile, de la déclaration du reconduit d'être en concubinage et de l'absence de preuve de cette situation, de la vérification auprès des autorités algériennes (via le magistrat de liaison) de la condamnation de l'intéressé à quatre années de réclusion par défaut, ainsi que « l'intéressé n'établit pas être exposé à des peines ou traitements contraires à la Convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales en cas de retour dans son pays ». L'arrêté ne mentionne pas que l'intéressé a été interpellé pour détention de stupéfiant, ce point apparaissant dans la décision de placement en rétention administrative – cf. document suivant ;
- la décision de placement dans un local ne relevant pas de l'administration pénitentiaire prise par le préfet de la Haute-Garonne le 3 janvier 2017 et notifiée à l'intéressé le 4 janvier ;
- l'ordonnance statuant sur une première demande de prolongation d'une mesure de rétention du JLD du TGI de Toulouse datée du 6 janvier 2017 ;
- ainsi que l'attestation d'absence de contre-indication médicale à l'éloignement établie par le chef du CRA de Toulouse-Cornebarrieu le 30 janvier 2017.

Il apparaît au vu du PV de notification de placement en CRA que le reconduit a fait l'objet d'une enquête de flagrance qui a été suivie par la délivrance d'une OQTF prononcée par la préfecture de la Haute-Garonne et par son placement en rétention administrative pour une durée de quarante-huit heures. Ce dernier a fait l'objet d'une prolongation pour une durée de vingt-huit jours le 6 janvier 2017, ordonnée par le JLD du TGI de Toulouse. Le reconduit est ainsi resté vingt-sept jours au CRA de Toulouse. Le 27 janvier, il a été présenté au consulat lequel a délivré un laissez-passer indiquant spécifiquement l'éloignement par voie maritime et le port d'Alger comme point d'arrivée de la reconduite.

Il a par ailleurs été précisé aux contrôleurs que, suite à un ou plusieurs refus d'embarquement par avion, un laissez-passer spécifique pour une reconduite par voie maritime devait être établi par le consulat algérien. Les autres motifs pour lesquels serait privilégiée la reconduite par voie maritime seraient notamment l'importance des bagages du reconduit ou encore l'incompatibilité de son état de santé avec le transport par avion. S'agissant du reconduit concerné par la mission, il n'a pas été possible d'établir les motifs pour lesquels le transport par voie maritime avait été privilégié par le consul.

Recommandation

Le principe de ne remettre aux autorités étrangères que les documents attestant de l'identité et de la nationalité, et justifiant la mesure de reconduite (OQTF, APRF, AME, etc.) devrait être accompagné de l'interdiction d'embarquer les autres pièces des procédures administratives ou judiciaires ou de demande d'asile. En effet, les fonctionnaires de police ne sont pas à l'abri, sur le territoire de l'Etat de destination ou dans ses eaux territoriales, de devoir répondre à la demande de fournir tous les éléments en leur possession.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise que « les escorteurs qui viennent de loin portent avec eux l'ensemble de la procédure parce qu'en cas de refus d'embarquement, il est prévu que le retenu soit placé au CRA13 qui a besoin de cette procédure. Un rappel de ce qui doit être remis aux autorités étrangères est fait dans la fiche réflexe ». Les contrôleurs ont en effet constaté que ce rappel figurait bien au sein de la fiche réflexe.

4.4 LA NAVIGATION ENTRE MARSEILLE ET ALGER

Selon le commandant du navire, directive serait donnée d'éviter toute rencontre entre le reconduit et les passagers. Les informations recueillies auprès des escorteurs et du commissaire de bord n'étaient pas aussi fermes, la liberté de circulation dans le bord demeurant possible. Néanmoins, les contrôleurs ont constaté que le retenu, au comportement calme, n'a jamais eu accès aux espaces ouverts aux passagers durant l'intégralité de la traversée. Il est resté dans la zone d'accès restreint – la coursive et les cabines sécurisées – et a pris l'air accompagné par les escorteurs sur le passavant, inaccessible aux passagers, situé au-dessus de l'abri navigation.

L'accès à l'air libre dépend de la décision des escorteurs. Lors de la mission, il a été relevé qu'il était systématiquement porté attention aux besoins du reconduit : il a été escorté à l'extérieur aussi souvent qu'il le demandait ; ce dernier étant fumeur, il lui a été remis cigarettes et feu par l'un des escorteurs. Lorsque la personne est conduite à l'extérieur pour fumer, l'ensemble de l'escorte l'accompagne ; il a été indiqué qu'un reconduit n'était jamais menotté pour aller fumer, ce qui peut laisser penser qu'un reconduit agité n'est jamais conduit à l'air libre.

Le passavant situé au-dessus de l'abri navigation est le lieu pour se promener ou pour fumer. Ce passavant est vaste, accessible facilement depuis la coursive sans rencontrer du public. Par mauvais temps, il est peu praticable, comme tous les espaces situés en plein air.

Les escorteurs assurent une veille permanente et continue, soit depuis la cabine de veille, jour et nuit, quand le reconduit y séjourne, soit en présentiel quand il va prendre l'air.

Les escorteurs sont au nombre de trois ou de quatre :

- pendant la journée, entre 7h et 23h, ils sont le plus souvent présents dans la coursive à côté des cabines sécurisées ;
- pendant la nuit, ils se relaient dans la cabine de veille et se reposent soit à proximité soit dans les cabines mises à disposition sur le pont n° 8, à proximité.

Le retenu prend ses repas dans sa cabine. Il s'assied sur son lit ou par terre. Les fonctionnaires de police le consultent pour savoir ce qu'il souhaite manger et vont chercher un plateau au self ouvert aux passagers.

Un ticket d'une valeur de 20 euros par repas permet de servir une entrée, du pain, un plat chaud et un dessert. L'escorte s'assure, en règle générale, de l'absence d'assiette ou de bol en faïence et récupère des couverts en plastique ; il a néanmoins été précisé que cette règle était adaptée au comportement du reconduit. Ainsi, lors de la mission, l'escorte a entreposé l'entrée dans un bol en verre et récupéré l'assiette en faïence contenant le plat chaud. Il n'a pas été possible aux contrôleurs de comprendre de quelle manière était effectué l'éventuel transfert de cette nourriture dans des contenants dits non dangereux (plastique...). Les plats étant le plus souvent identiques d'une navigation à une autre, il a été précisé aux contrôleurs que l'escorte, les connaissant, demandait au reconduit quel plat il souhaitait manger avant de se rendre au self ; lorsque le reconduit a des craintes sur le caractère halal de la viande, il a été précisé que les contrôleurs prenaient en photo le panneau situé au self précisant cette information afin de la lui montrer. Néanmoins, outre le fait que cette question ne s'est pas posée lors de la mission, rien n'indique que des escorteurs moins expérimentés procèdent d'une manière identique. Le petit déjeuner est remis au reconduit vers 7h15, son repas vers 12h15 et son dîner vers 19h15. Dans le cas où le reconduit devrait suivre un régime alimentaire spécifique, en présence ou non de certificat médical, il a été indiqué aux contrôleurs que la cuisine du navire n'était pas toujours en mesure d'honorer la demande. Indépendamment de la capacité de la cuisine, le reconduit est reçu par le médecin de bord.

Recommandation

L'aménagement des cabines sécurisées ne permet pas à une personne retenue de prendre dignement ses repas. Une réflexion est à conduire pour que le retenu puisse être conduit au self afin, d'une part, de choisir lui-même l'intégralité de son repas et, d'autre part, de manger dans des conditions assurant sa dignité, éventuellement en dehors des horaires publics, en cas de particulière nécessité.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise qu'« une table et des strapontins repliables sous la rampe de circulation dans le couloir seront proposés, il faudra une validation notamment pour le risque incendie. L'installation d'un fauteuil à la place du lit dans la cabine de surveillance, permettra de glisser sous le système vidéo une table et des strapontins pliants, s'il n'est pas possible de les installer de manière permanente sous la rampe du couloir ».

Dans son courrier en date du 13 juillet 2017, le commandant du navire DANIELLE CASANOVA précise en outre que « concernant la restauration, la présence de reconduits sous escorte parmi les autres passagers n'est pas du meilleur effet sur notre image commerciale, quand ils peuvent prendre à parti des passagers au sujet de leur condition. Ce qui n'empêche pas l'équipe d'accompagnement d'aménager le trajet selon la coopération du (des) détenus(s) ».

Cependant, la fiche réflexe ne fait pas état de la possibilité qui doit être laissée aux accompagnateurs de conduire la personne retenue jusqu'au self lorsque son comportement le permet et avec son accord, afin de rendre exceptionnel le retrait d'un plateau repas par l'escorte seule.

Le reconduit peut obtenir une consultation auprès du médecin dont le cabinet est situé dans la même zone, à moins de trois mètres de l'entrée de la zone de surveillance. Lors de la mission, le reconduit a sollicité une consultation et a pu rencontrer le médecin de 18h à 18h15. Celle-ci s'est déroulée portes fermées, en dehors de la présence d'un fonctionnaire de la PAF.

Concernant les téléphones portables, ceux-ci sont en général retirés durant la traversée ; le téléphone portable de service des escorteurs, disposant d'un accès à l'international, peut être utilisé au départ ou à l'arrivée, à proximité des côtes, afin que le reconduit puisse communiquer avec ses proches. Lors de la mission, l'un des téléphones portables du reconduit lui était laissé dans la geôle afin qu'il puisse écouter des enregistrements. Il a eu accès au téléphone de l'escorte à l'approche d'Alger et a pu s'entretenir librement et à plusieurs reprises avec sa famille en Algérie.

Les escorteurs ont indiqué proposer des jeux de carte ou de société aux reconduits lorsqu'ils étaient deux en cellule. Des revues peuvent également leur être proposées. Néanmoins, l'apport de ces « distractions » dépend de la seule expérience et de la volonté des escorteurs. Rien n'est prévu réglementairement ou dans un aide-mémoire à la disposition d'escorteurs inexpérimentés, pour occuper les reconduits durant la traversée.

La durée de la navigation est au minimum de 22 heures ; quand la météo est défavorable, la traversée peut durer près de 48 heures.

Recommandation

Si les fonctionnaires de police escorteurs font ce qui est en leur pouvoir pour que le retenu dispose des conditions de vie les plus décentes possibles, les contrôleurs ont constaté que leur savoir-faire reposait sur la connaissance de l'équipage et du navire. Cette expérience n'est pas transmise de façon formalisée entre les équipes d'escorteurs.

La formalisation de l'expérience des escorteurs dans une instruction et sa diffusion parmi les équipes serait de nature à garantir la continuité de la qualité de la prise en charge des retenus.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise, comme indiqué plus haut, avoir formalisé ce savoir-faire au sein d'une fiche réflexe. Les contrôleurs constatent que cette dernière répond en effet à cette nécessité de transmission d'expérience.

4.5 LA PREPARATION DU DEBARQUEMENT A ALGER

Le matin, avant d'arriver à Alger, les dispositions suivantes ont été prises :

- le petit déjeuner a été servi par les escorteurs ;
- il a été proposé au reconduit de se laver – sans se doucher – et de changer de vêtements, il a donc eu accès à ses bagages ;
- il a été également proposé au reconduit d'aller téléphoner depuis le passavant, dès que le navire a été en portée, ce qu'il a accepté.

Peu de temps avant l'accostage, le reconduit a récupéré ses bagages et s'est dirigé, avec l'escorte, jusqu'à l'entrée du sas des piétons. Sur ce trajet, d'autres passagers étaient présents ; c'est le seul moment de la traversée pendant lequel le reconduit a croisé des passagers. L'escorte et le reconduit ont été introduits dans le sas par des marins du bord afin d'être les premiers à descendre du ferry.

L'ensemble des informations nécessaires au retenu semblent lui avoir été données au fur et à mesure. Cependant, à aucun moment le retenu n'a eu connaissance de ses droits ou de ses devoirs pendant le transit.

Recommandation

La remise au retenu d'un document de type « règlement intérieur » au moment de son embarquement ou lors de son entrée en cabine sécurisée serait utile.

Dans son courrier en date du 20 juin 2017, la DZPAF Sud précise qu'« un imprimé sur le déroulement de la traversée sera remis en français et en arabe aux personnes éloignées ». Ce document, joint à la réponse, se présente sous la forme d'une liste d'« informations à communiquer au(x) reconduit(s) » ; elle demeure néanmoins relativement succincte et davantage à destination des escorteurs que des reconduits.

5. LA REMISE DES PERSONNES AUX AUTORITES DU PAYS DE DESTINATION N'APPELLE PAS D'OBSERVATION

Le retenu a été le premier passager à descendre du bord en compagnie des fonctionnaires de police. Dès le pied posé à terre, il a été pris en compte par des fonctionnaires de police algériens qui l'ont conduit au poste de police pour l'interroger sur ses conditions de rétention et de reconduite ; un médecin est présent au sein de la gare maritime ; il peut être amené à examiner le reconduit en cas de suspicion de mauvais traitement.

Seul le laissez-passer consulaire a été remis à la police algérienne.

Selon les informations recueillies, les documents suivants sont remis :

- systématiquement : le laissez-passer consulaire ;
- sur demande des autorités algériennes : la décision portant mesure d'éloignement ;
- lorsque le reconduit s'est automutilé, le certificat médical définissant sa capacité à être éloigné et, le cas échéant, décrivant les soins délivrés.

Il a été précisé aux contrôleurs que les reconduits n'étaient jamais remis menottés aux autorités étrangères.

6. LA TRAÇABILITE DES MISSIONS D'ESCORTE

Le Contrôleur général des lieux de privation de liberté a demandé communication des comptes rendus établis à l'issue de sa mission. Ces documents lui sont parvenus :

- le rapport de mission du major de police de la DZPAF Sud, chef des escorteurs embarqués sur le DANIELLE CASANOVA, en date du 3 février 2017 ;
- la note du capitaine de police, adjoint au chef du CRA de Toulouse-Cornebarrieu en date du 14 février 2017, apportant des réponses aux questions posées par les contrôleurs ;

- le rapport de mission du brigadier-chef de police, chef des escorteurs du CRA de Toulouse-Cornebarrieu, en date du 31 janvier 2017, concernant l'escorte entre le CRA et le DANIELLE-CASANOVA.

Le commandant du DANIELLE-CASANOVA n'établit pas de compte rendu sur le transport de tels passagers.

7. CONCLUSION

Le commentaire le plus favorable qui puisse être exprimé consiste à reprendre l'avis du commissaire de police de la police algérienne qui, après avoir pris connaissance de la mission des contrôleurs du CGLPL, leur a dit qu'il appréciait l'humanité avec laquelle les personnes éloignées de France vers l'Algérie étaient traitées. Il n'avait jamais reçu de doléance de la part des éloignés et le médecin qui examine les éloignés n'avait jamais relevé ni coup ni blessure. Les fonctionnaires de police escorteurs ont précisé que des éloignés ont présenté des traces de strangulations ou des pansements, liées à une tentative de suicide ou des scarifications commises à l'embarquement ou pendant la navigation. Les certificats médicaux délivrés par le médecin du navire ou par un médecin ayant vu la personne avant l'éloignement, en définissant l'origine, sont remis à la police algérienne.

Les contrôleurs confirment avoir dressé ce constat d'attention ferme et bienveillante tant parmi les fonctionnaires de police assurant l'escorte que parmi l'équipage du DANIELLE-CASANOVA.

Les contrôleurs précisent que les escorteurs présents pendant cette mission disposaient d'une expérience reconnue et entretenue, appartenant à une unité spécialisée de la direction zonale de la police aux frontières Sud.

Au-delà de ces constats positifs, des améliorations peuvent être apportées :

- dans les installations du navire : les deux cabines à deux lits réservées aux personnes éloignées sont chacune équipée d'un WC et d'un lavabo non isolés, ce qui interdit toute intimité ; aucune distraction n'est possible (absence de téléviseur) ; la lumière reste allumée jour et nuit pour que la vidéosurveillance soit opérante ; aucun repère temporel n'existe (absence de hublot et d'horloge) ; les courriers de la DZPAF Sud et du commandant du navire confirment que des améliorations sont possibles mêmes si elles demeurent en-deçà des demandes du CGLPL ;
- dans l'organisation des fonctionnaires de police assurant l'escorte : aucun document ne permet à un fonctionnaire inexpérimenté de déterminer à qui s'adresser ni de savoir comment apporter le minimum nécessaire aux éloignés (où chercher les repas, les couverts, le couchage, etc.), ou à un fonctionnaire expérimenté s'il n'a rien oublié ; des dispositions – qui peuvent encore être améliorées – ont été prises par la DZPAS Sud en ce sens après la mission, comme cela apparaît dans son courrier ;
- le retenu ne dispose d'aucune indication sur ses droits et sur le déroulé de l'éloignement ; un document de type « règlement intérieur » remis ou accroché dans la cabine devrait être élaboré ; des dispositions – qui peuvent encore être améliorées – ont été prises par la DZPAS Sud en ce sens après la mission, comme cela apparaît dans son courrier.

Les contrôleurs ont constaté que l'OQTF sans interdiction de retour faisait état en particulier de l'absence de document autorisant le séjour en France, de la condamnation par défaut du reconduit et la probabilité forte d'absence de traitements inhumains et dégradants en cas de retour en Algérie, de l'absence de demande d'asile, mais ne faisait pas état des motifs de

l'interpellation. Le CGLPL estime que la mention de la demande d'asile dans ce document est inutile, car elle laisse présager que si la demande d'asile avait été demandée et refusée, cela aurait été mentionné. Le CGLPL se félicite du fait que les conditions de l'interpellation ne soient pas mentionnées dans l'OQTF.

Dans son courrier en date du 13 juillet 2017, le commandant du navire DANIELLE-CASANOVA mentionne le point suivant « *Le profil des reconduits contenu dans le dossier d'accompagnement ne nous est pas communiqué avant le voyage alors que dans le contexte actuel nous avons de nombreux fichés S et/ou de nombreux profils psychologiques graves. Alors que le capitaine doit rester juge de refuser tout passager pouvant présenter un danger pour la traversée (dans la limite du raisonnable bien évidemment). Mais, en connaissance de cause, la transparence serait bienvenue. Car nous sommes a posteriori sollicités en traversée pour adapter les mesures d'accompagnement. Pour exemple : la médication sévère est chose courante pour les détenus, et le médecin de bord doit subvenir à l'absence de traitement à la sortie du centre de rétention* ». Le CGLPL, lors de la mission a observé que les fonctionnaires de police étaient attentifs à l'ensemble des droits de la personne reconduite et assumaient les mesures de sécurité qu'ils estimaient nécessaires. Il n'a pas été informé d'éventuelles difficultés rencontrées avec les escortes de l'administration pénitentiaire. **Il rappelle toutefois qu'il appartient à l'Etat d'assumer la sécurité des personnes privées de liberté et de garantir cette sécurité aux opérateurs de transports sans qu'il soit nécessaire de partager avec eux des données confidentielles.**