



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

## immigration clandestine

Question écrite n° 49668

### Texte de la question

M. Yves Bur attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les conséquences de la présence croissante de clandestins dans les transports pour les entreprises de ce secteur économique. En effet, les drames humains, comme celui des 58 clandestins décédés à Douvres, concernent des personnes trompées par des organisations mafieuses particulièrement structurées. Nul ne saurait rester indifférent au sort de ces dizaines de milliers de candidats à l'immigration qui, manipulés, risquent leur vie dans l'espoir d'entrer sur le territoire national. Il serait néanmoins particulièrement injuste de faire reposer la responsabilité de ces drames sur les seuls transporteurs routiers. Loin d'en tirer profit, les transporteurs routiers doivent en effet supporter une grande partie du coût et de l'insécurité induits par ce type d'immigration clandestine. Pour certaines entreprises, le montant des dégâts se monte ainsi à plusieurs millions de francs. L'Association française du transport routier international (AFTRI) et la fédération des entreprises de transport et logistique de France (TLF) ont d'ailleurs organisé, le 30 mars dernier, une table ronde consacrée aux problèmes évoqués et destinée à mobiliser les pouvoirs publics pour trouver une solution à la fois aux drames évoqués et aux difficultés rencontrés par le secteur des transports et de la logistique. C'est pourquoi il lui demande de lui préciser le dispositif qu'il compte mettre en place en vue de répondre aux attentes de la profession.

### Texte de la réponse

La lutte contre la délinquance et la fraude dans les transports internationaux est une préoccupation majeure des pouvoirs publics. Pour ce qui concerne l'immigration clandestine, le récent drame de Douvres rappelle, s'il en était besoin, l'ampleur du phénomène et l'urgence à trouver de nouveaux moyens de lutte. Le séminaire organisé par le ministère de l'intérieur à Paris les 20 et 21 juillet 2000, qui a réuni vingt et un ministres étrangers, témoigne de l'importance que les gouvernements attachent au règlement de cette question. Tous ont dressé un état identique de la situation : montée des flux, organisation de filières internationales dans lesquelles la grande criminalité est désormais impliquée, clandestins ignorant des risques encourus et payant très cher leur voyage. C'est aussi un fléau pour les professionnels du transport qui doivent supporter des dégâts importants, tant pour leurs véhicules que pour les marchandises transportées, et qui sont de surcroît systématiquement soupçonnés de participer, sinon activement, du moins passivement à ce type de trafics. La situation est particulièrement préoccupante pour les entreprises qui acheminent du fret vers la Grande Bretagne en raison de l'application, à compter d'avril 2000, d'une nouvelle législation (l'immigration and asylum ac) qui prévoit des amendes très lourdes pour les transporteurs (2 000 livres par clandestin) lorsque des clandestins sont découverts à bord des véhicules à l'arrivée sur le sol britannique. C'est pourquoi, une réflexion active et permanente a été engagée depuis plusieurs mois avec le ministère de l'intérieur. Elle a permis d'identifier de nouvelles pistes de travail, parmi lesquelles figurent la création d'un dispositif d'alerte (création d'une ligne téléphonique spéciale pour prévenir les forces de l'ordre de la présence de clandestins à bord du véhicule), l'amélioration de l'information et de la formation des conducteurs, la sécurisation des moyens de transport. Deux décisions sont d'ores et déjà prises : le Conseil national des transports est chargé de faire, dans les trois mois, des propositions permettant d'améliorer la sécurisation des moyens de transport. Par ailleurs, un groupe de travail permanent tripartite

équipement-intérieur-profession est créé. Coprésidé par un membre du conseil général des ponts et chaussées et un représentant du ministère de l'intérieur, ce groupe aura pour mission de travailler sur les dispositions techniques de lutte contre l'infiltration des clandestins sur le territoire et les mesures d'accompagnement, notamment en matière de police, et de sécurité dans les ports. Parallèlement, une organisation ayant pour but d'améliorer la sûreté des ports maritimes de commerce français a été créée par un arrêté du 14 mai 1999. Il institue auprès du ministre des transports un Comité national de sûreté du transport et des ports maritimes chargé de définir une politique en la matière, et des comités locaux de sûreté portuaire dans certains ports, dont la liste était à fixer. Ce comité national, présidé par le directeur du transport maritime, des ports et du littoral, a défini les vingt-huit ports (essentiellement les ports autonomes et les ports d'intérêt national) où des comités locaux ont, depuis, été construits et se sont réunis, sous la présidence du préfet de département, pour faire une première évaluation des vulnérabilités de ces ports. Le comité local de sûreté portuaire de Calais, prototype de ces comités locaux, travaille depuis plus de trois ans à la définition et à la mise en place de mesures destinées à réduire la perméabilité des accès au terminal transmanche. L'immigration clandestine à partir de Calais pose un problème particulier aux transporteurs routiers. En effet, les candidats à l'immigration vers le Royaume-Uni sont très nombreux et, en cas de découverte de clandestins, même si le transporteur est de bonne foi, les autorités britanniques appliquent les pénalités prévues si le véhicule ne présente pas le système de sécurisation demandé. Aussi, des solutions adaptées ont déjà été mises en oeuvre. Elles comprennent la mise en place d'un plan complet de sécurisation de la zone portuaire, avec pose de nouveaux grillages, installation d'un circuit de surveillance vidéo, organisation de patrouilles cynophiles, détection systématique de gaz carbonique indiquant une présence humaine à l'embarquement de tous les camions français. Par ailleurs des contacts ont été noués avec les services de l'immigration britannique pour améliorer les opérations de contrôle des véhicules. Ce plan commence à avoir des effets positifs. Les différentes mesures arrêtées au niveau national ou au niveau local, comme à Calais, ne peuvent toutefois à elles seules régler l'ensemble du problème. Lors du séminaire des 20 et 21 juillet 2000, la délégation française a plaidé pour une « approche équilibrée » de ces questions. La lutte contre les filières ne saurait remettre en cause d'autres aspects de la politique d'immigration auxquels elle tient comme par exemple le regroupement familial, pas plus que le respect du droit d'asile auquel elle tend rester fidèle. Avec les autres Etats, elle a plaidé pour une lutte appropriée, mieux coordonnée notamment à l'échelle internationale, et aux moyens renforcés, mais toujours soucieuse d'appréhender la dimension humanitaire de ce phénomène. Une première étape pourra être l'adoption d'une directive pour harmoniser les sanctions pécuniaires imposées aux transporteurs acheminant, sur le territoire des Etats membres, des ressortissants des pays tiers démunis de titre d'admission. La France a pris l'initiative d'un projet de texte communautaire qui est actuellement discuté au sein des instances de l'Union européenne. La France a également déposé deux projets de texte destinés à renforcer le cadre légal pour la répression de l'activité de passeur. Il est clair, cependant, que le meilleur moyen de tarir les filières est de mettre fin au départ de candidats à l'immigration par des mesures préventives de vaste ampleur, relatives notamment au développement de leur pays d'origine.

## Données clés

**Auteur :** [M. Yves Bur](#)

**Circonscription :** Bas-Rhin (4<sup>e</sup> circonscription) - Union pour la démocratie française-Alliance

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 49668

**Rubrique :** Étrangers

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 31 juillet 2000, page 4461

**Réponse publiée le :** 29 janvier 2001, page 668