



Liberté · Égalité · Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR,
DE LA SÉCURITÉ INTÉRIEURE ET DES LIBERTÉS LOCALES

**INSTRUCTION
RELATIVE A
L' ELOIGNEMENT PAR VOIE AERIENNE
DES ETRANGERS
EN SITUATION IRREGULIERE**

Direction Générale de la Police Nationale

ADRESSE POSTALE : PLACE BEAUVAU – 75800 PARIS CEDEX 08 – STANDARD : 01 49 27 49 27 – 01.40.07.60.60

ADRESSE INTERNET : www.interieur.gouv.fr

SOMMAIRE

I – Introduction (pages 3 à 5)

- 1.1 La notion d'éloignement
- 1.2 Pourquoi l'éloignement ?
- 1.3 La mise en œuvre de l'éloignement
- 1.4 L'escorte des éloignés : un nouveau métier de police
- 1.5 Particularisme de la mission d'escorte par voie aérienne

II - Cadre général (pages 6 à 11)

- 2.1 Les différentes catégories d'éloignés
- 2.2 Les quotas d'éloignés à bord des avions

III - Cadre technique (pages 11 à 19)

- 3.1 Avant le départ
- 3.2 La procédure d'embarquement
- 3.3 Pendant le vol
- 3.4 A l'arrivée
- 3.5 Retour d'escorte

IV - Cadre relationnel (pages 19 à 21)

- 4.1 Relations avec l'étranger escorté
- 4.2 Relations avec l'équipage
- 4.3 Relations avec les autorités à l'arrivée

Conclusion

Annexes

L'ELOIGNEMENT PAR VOIE AERIENNE DES ETRANGERS EN SITUATION IRREGULIERE

I. INTRODUCTION

Cette instruction a pour objet, tout en rappelant les règles et les textes qui régissent ce domaine, de donner, à la fois, les consignes et les conseils techniques utiles aux fonctionnaires accomplissant les missions d'escorte par voie aérienne, des étrangers faisant l'objet d'une mesure de reconduite à la frontière ou d'un refus d'entrée en France pour les étrangers non admis sur le territoire national.

1.1. La notion d'éloignement

«**Eloignement** est un terme générique qui regroupe les mesures coercitives à caractère judiciaire ou administratif visant à exclure un étranger du territoire national - à titre temporaire ou définitif - pour des motifs et selon des procédures prévues par la loi. »

1.2. Pourquoi l'éloignement ?

La mise en oeuvre effective des mesures d'éloignement des étrangers en situation irrégulière est l'un des piliers de la politique gouvernementale de maîtrise des flux migratoires par la lutte contre l'immigration illégale.

Priorité de la direction centrale de la police aux frontières (DCPAF) au même titre que la lutte contre les filières d'immigration clandestine et la fraude documentaire, l'éloignement constitue un axe d'action fondamental de répression et de prévention de la pression migratoire illicite.

1.3. La mise en oeuvre de l'éloignement

En mars 1994, un Bureau Eloignement (BUREL) a été créé au sein de la direction centrale de la police aux frontières. Il est chargé de centraliser, pour la métropole, les demandes de mise en oeuvre de l'éloignement des étrangers en situation irrégulière des différentes préfectures. Cette saisine préfectorale se présente sous la forme d'un document regroupant les principales informations nécessaires à l'éloignement :

- état civil ;
- document de voyage et nature (passeport, laissez-passer consulaire) ;
- nature de la mesure d'éloignement ;
- délais de rétention administrative (de 1 à 12 jours) ;
- existence éventuelle d'un délai de recours administratif contre la mesure d'éloignement ;
- situation familiale (femme, enfants ...) et sanitaire le cas échéant.

Qu'il s'agisse de reconduites individuelles organisées à bord de vols commerciaux ou celles réalisées à l'occasion de vols groupés, le Bureau Eloignement détermine les modalités de leur mise en oeuvre et fait procéder aux réservations des moyens de transport nécessaires. Il utilise pour ce faire les services de l'agence Carlson Wagonlit Travel qui est également chargée d'aviser par télécopie le chef d'escale de la compagnie aérienne choisie.

Pour une reconduite à la frontière, la programmation du vol est tributaire des places disponibles dans l'avion et des quotas imposés par certaines compagnies aériennes, d'une part, et des délais de la rétention administrative, d'autre part.

Dès lors que les réservations sont faites, et pour les reconduites se fondant sur l'article 35 bis de l'ordonnance de 1945, le Bureau Eloignement informe les partenaires suivants impliqués dans le processus d'éloignement :

- préfecture demanderesse ;
- ministère des affaires étrangères ;
- aéroport de départ ;
- le ou les aéroports français d'escale ;
- le ou les services chargés de l'escorte ;
- l'attaché de sécurité concerné et éventuellement l'officier de liaison immigration ;
- les partenaires à l'étranger en cas de vols groupés européens.

Pour les reconduites des étrangers en situation irrégulière (article 35 bis de l'ordonnance de 1945), il peut être nécessaire de prévoir une escorte, en fonction de la personnalité et des antécédents de l'éloigné ainsi que pour tenir compte des exigences dans ce domaine, des compagnies aériennes.

Les escortes internationales sont effectuées, chaque fois que possible, par les fonctionnaires de l'Unité Nationale d'Eloignement de Soutien et d'Intervention (U.N.E.S.I.), structure spécialisée au sein de la direction centrale de la police aux frontières, créée le 29 janvier 1999 et implantée à Rungis (94).

Le refoulement d'un non-admis sur un vol commercial (article 35 quater de l'ordonnance de 1945) peut, quant à lui, être décidé et mis en œuvre par le chef du service de la police aux frontières avec une escorte si nécessaire.

D'une manière générale, dans le cadre d'un retour groupé comprenant plusieurs non-admis ou éloignés du territoire national, la présence de policiers escorteurs et d'une assistance médicale est systématique. De plus, un observateur extérieur peut prendre part à la mission d'accompagnement (membre d'une association humanitaire...).

NB : Les missions d'escorte internationale à bord des vols groupés pourront être assurées, en tant que de besoin, par des fonctionnaires des compagnies républicaines de sécurité ayant reçu une formation spécifique. Le dispositif à bord de l'aéronef demeurera sous la responsabilité d'un commissaire de police de la direction centrale de la police aux frontières.

1.4. L'escorte des éloignés : un nouveau métier de police

En raison de la diversité des paramètres intervenant dans une telle mission : reconduite individuelle ou groupée, comportement de l'éloigné, attitude des autres acteurs, connaissance du milieu aérien, contact avec les services étrangers..., une spécialisation et une formation spécifique des personnels d'escorte sont indispensables.

1.4.1. Le recrutement :

Compte tenu de la spécificité de la mission d'éloignement, de l'utilisation régulière et fréquente des transports aériens, il est apparu nécessaire de mettre en place préalablement au recrutement des escorteurs spécialisés (UNESI, équipe spécialisée des grandes plates formes aéroportuaires), un système de sélection visant à déterminer chez les candidats leurs motivations réelles, leurs capacités professionnelles, leur aptitude médicale à l'exercice de ce métier ainsi que leur profil psychologique.

Dans ce contexte, sous la responsabilité du chef de service, et après examen du dossier administratif, une sélection est mise en place selon une procédure mise en oeuvre par la direction centrale de la police aux frontières qui se décline comme suit :

- visite médicale des candidats par un médecin de la police nationale ;
- entretien avec un jury composé du chef de service. ou de son représentant, d'un psychologue (D.R.R.F. locale) et de deux escorteurs confirmés ;
- une épreuve de G.T.P.I. (gestes techniques professionnels en intervention) ;
- un test oral de connaissances de la langue anglaise.

1.4.2. La formation :

Avertissement : seuls les fonctionnaires formés pourront participer en tant qu'escorteur à des missions d'éloignement.

La formation s'articule autour de deux modules :

Premier module : intitulé « rôle d'une équipe d'escorte d'un étranger éloigné du territoire national » d'une durée de cinq jours. L'objectif pédagogique est de donner au stagiaire un ensemble de connaissances théoriques et pratiques lui permettant de participer à la réussite d'une mission d'escorte d'un étranger éloigné par voie aérienne du territoire national. (cf. fiche technique en annexe).

Second module : intitulé « escorter efficacement les reconduits aux frontières internationales par voie aérienne en prenant toutes les dispositions particulières » d'une durée de deux jours. L'objectif pédagogique est de permettre à l'escorteur de savoir prendre toutes les dispositions appropriées afin d'assurer la sécurité des intervenants et du reconduit.

Cette seconde formation est pour l'heure dispensée aux moniteurs et animateurs en activités physiques et professionnelles de la police aux frontières, à charge pour eux de restituer cette action de formation auprès des escorteurs de leurs services respectifs.

A l'issue de cette formation, les escorteurs se voient délivrer une habilitation qui est subordonnée, sous le contrôle du chef de service, à un recyclage trimestriel obligatoire d'une demie journée.

NB : Le bureau formation de la direction centrale de la police aux frontières formera sur une période de deux jours, les personnes ressources des compagnies républicaines de sécurité qui dispenseront cet enseignement au personnel des unités mobiles concernées.

1.5.Particularisme de la mission d'escorte par voie aérienne

Il s'agit d'une mission qui a pour objectif de remettre aux autorités du pays de renvoi, un étranger non-admis sur le territoire national ou ne remplissant pas les conditions de séjour et/ou d'entrée en France.

Cette mission comporte des difficultés particulières inhérentes :

- à l'environnement spécifique des aéroports et des aéronefs ;
- aux cultures professionnelles différentes des divers intervenants (compagnies aériennes, équipages, autorités étrangères...) ;
- au contexte particulier de l'enjeu (accompagnement contre son gré d'un individu qui peut opposer une résistance, réaction parfois hostile des passagers, gestion des conflits...) ;
- à l'isolement des fonctionnaires d'escorte (sans contact avec leur service et leur hiérarchie dans l'avion).

II. - CADRE GENERAL

L'ordonnance du 02 novembre 1945, modifiée par la loi n° 98-349 du 11 mai 1998 relative à l'entrée et au séjour des étrangers en France et au droit d'asile constitue le texte de référence en la matière.

La circulaire ministérielle NOR INT D 94/00034C du 4 février 1994 traite, plus particulièrement, des règles administratives relatives à la décentralisation des demandes des préfectures. Elle prévoit également la constitution d'escortes pour toutes les personnes hostiles à leur éloignement ou susceptible d'avoir un comportement violent, dangereux pour la sécurité des voyageurs pendant le voyage.

2.1. - Les différentes catégories d'éloignés

2.1.1. Les étrangers placés en zone d'attente :

Trois catégories d'étrangers peuvent être maintenus en zone d'attente :

- Les étrangers en situation de transit interrompu, c'est-à-dire les étrangers qui attendent leur départ après que l'entreprise de transport qui devait les acheminer vers le pays de destination ait refusé de les embarquer ou que les autorités du pays de destination leur aient refusé l'entrée ;
- Les étrangers à qui a été opposé un refus d'entrée en vertu de l'article 5 de l'ordonnance du 2 novembre 1945 ;
- Les étrangers qui sollicitent l'asile à la frontière et qui relèvent en conséquence de la procédure prévue par l'article 12 du décret du 27 mai 1982.

Au niveau juridique, les mesures de non-admission sont légitimées par l'annexe 9, chapitre 3 de la convention de Chicago, l'ordonnance du 2 novembre 1945 et l'article 12 du décret 82/442 du 27.05.1982 qui prévoient notamment le renvoi de l'intéressé vers le pays d'origine du voyage, lorsque celui-ci ne sera pas en mesure de présenter les documents imposés par les réglementations nationales. L'absence de visa valable, le défaut de certificat d'hébergement, l'absence de justification de ressources suffisantes, l'usurpation d'identité, voire le défaut de document de voyage, représentent les cas les plus courants de non-admissions.

Il est à noter qu'il n'y a pas de quota à bord des avions pour cette catégorie de passagers ; les frais de rapatriement et d'escorte (billets et frais de séjours) sont à la charge de la compagnie aérienne qui a transporté l'étranger en France.

2.1.2. Les étrangers reconduits à la frontière :

Les frais occasionnés par l'éloignement d'un étranger reconduit à la frontière sont toujours à la charge de l'Etat.

L'éloignement d'un étranger peut procéder soit de deux types de décisions administratives ; soit d'un type de décision judiciaire.

2.1.2.1. Les mesures administratives d'éloignement sont :

- **l'arrêté préfectoral de reconduite à la frontière dit APRF (article 22 de l'ordonnance de 1945)** qui s'applique à l'étranger en séjour irrégulier sur le territoire français, qu'il soit entré irrégulièrement en France ou ne soit plus admis à y séjourner (exemple : non-renouvellement de son titre de séjour) ;
- **l'arrêté préfectoral ou ministériel d'expulsion pris en application de l'article 23 de l'ordonnance de 1945.** Il s'applique à l'étranger qui, ayant commis des délits graves et répétés ou dont le comportement constitue une menace grave pour l'ordre public, ne bénéficie d'aucune des protections mentionnées à l'article 25.

L'entrée en vigueur le 26 mars 1995 des dispositions de la convention signée à Schengen a institué trois cas supplémentaires, ajoutés dans l'ordonnance du 2 novembre 1945, pour lesquels le préfet est autorisé à éloigner un étranger :

- **l'arrêté préfectoral de reconduite à la frontière de l'article 22 II et III de l'ordonnance de 1945 :** il s'agit de l'étranger qui ne remplit pas les conditions prévues à l'article 5 de la convention de Schengen et qui s'est maintenu sur le territoire métropolitain sans se conformer aux dispositions des articles 19, 20, 21 et 22 de ladite convention ;
- **la réadmission en vertu de la convention de Dublin** concerne les demandeurs d'asile. Des critères de responsabilités ont été définis par cette convention aux fins de traitements des demandes d'asile politique.
- **la reconduite à la frontière de l'article 26 bis 2^{ème} alinéa** de l'ordonnance de 1945 : cette mesure s'applique à l'étranger faisant l'objet d'un signalement au Système d'Information Schengen, aux fins de non admission par un autre Etat membre et qui se trouve irrégulièrement sur le territoire métropolitain. Cette reconduite à la frontière prend la forme d'un arrêté préfectoral exécutoire immédiatement.

2.1.2.2. Les mesures d'ordre judiciaire

Les infractions à la législation à l'entrée et au séjour des étrangers, ainsi que certaines infractions spécifiques commises par des étrangers sur le territoire français, peuvent donner lieu à une décision judiciaire **d'interdiction du territoire français** dite ITF, définitive ou limitée dans le temps, prononcée à titre de peine principale ou complémentaire.

Cette condamnation pénale emporte, de plein droit, la reconduite à la frontière à l'issue de l'exécution de la peine d'emprisonnement ou, le cas échéant, dès que la décision, si elle n'est pas assortie de l'exécution provisoire, a acquis un caractère définitif.

L'interdiction temporaire du territoire s'applique ainsi :

- à l'entrée et au séjour irréguliers proprement dits : dans ce cas l'interdiction ne peut excéder trois ans (**article 19 de l'ordonnance de 1945**) ;
- à l'étranger qui se soustrait à l'exécution d'une mesure de refus d'admission au séjour, d'un APRF ou d'un arrêté d'expulsion ou qui pénètre de nouveau sur le territoire national après avoir fait l'objet d'une expulsion ou d'une interdiction du territoire (**article 27 alinéa 1^{er} de l'ordonnance de 1945**) ;
- à l'étranger qui ne présente pas à l'autorité administrative les documents de voyage nécessaire à l'exécution d'une mesure d'éloignement ou, à défaut, ne communique pas les renseignements nécessaires (**article 27 alinéa 2 et 3**).

L'interdiction ne peut excéder dix ans dans ces deux derniers cas.

L'interdiction temporaire ou définitive du territoire peut être prononcée en application de l'article 131-30 du code pénal. Lorsqu'elle est prévue par la loi, la peine d'interdiction du territoire français peut être prononcée, à titre définitif ou pour une durée de dix ans au plus, à l'encontre de tout étranger coupable d'un crime ou d'un délit. L'interdiction du territoire entraîne de plein droit la reconduite du condamné à la frontière, le cas échéant, à l'expiration de sa peine d'emprisonnement ou de réclusion.

Les titres et les chapitres du code pénal relatifs à cette interdiction du territoire sont les suivants :

- crimes contre l'humanité (art 213-2 du code pénal) ;
- les atteintes à la personne humaine : stupéfiants (art 221-11 et 222-48 du CP) ;
- les appropriations frauduleuses : vol... (art 311-5 du CP) ;
- les atteintes aux intérêts fondamentaux de la Nation (art 414-6 du CP) ;
- le terrorisme (art 422-4 du CP) ;
- les groupes de combat et les mouvements dissous (art 431-19 du CP) ;
- les entraves à l'exercice de la justice, l'évasion d'un détenu (art 434-46 du CP) ;
- les faux et la fausse monnaie (atteinte à la confiance publique) (art 441-11 et 442-12 du CP).

En tout état de cause, les décisions d'éloignement sont prises dans le respect des dispositions de l'article 8 de la convention européenne de sauvegarde des droits de l'homme et des libertés fondamentales. Il est en particulier systématiquement vérifié que la mesure envisagée n'engendre pas d'atteintes manifestement disproportionnées au respect du droit à la vie privée et familiale de l'étranger.

2.1.3. Les «Micondex» :

Il s'agit des étrangers mis en examen, condamnés ou extradés. Dans les deux derniers cas, leur escorte est en principe constituée de personnels de l'administration pénitentiaire.

2.2. Les quotas d'éloignés à bord des avions

Les conditions des reconduites à bord des aéronefs varient selon les compagnies ; celles retenues par le groupe Air France ont connu des assouplissements par rapport aux règles édictées le 27 avril 1998. Ces dispositions ne s'appliquent pas aux étrangers non-admis.

2.2.1 . Les quotas des compagnies aériennes :

⇒ Les reconduits sont répartis en trois catégories codifiées comme suit par les compagnies aériennes :

- DEPO = Reconduit à la frontière ;
- DEPU = Reconduit à la frontière sans escorte ;
- DEPA = Reconduit à la frontière avec escorte ;

2.2.1.1. Les quotas applicables sur les vols de la compagnie aérienne Air France :

La distinction entre les reconduites de type 1 (décidées sur la base d'un APRF) et celles de type 2 (résultant d'une décision judiciaire d'interdiction du territoire) auxquelles il faut ajouter les expulsions n'existe plus dans les classifications des compagnies aériennes.

Si l'étranger est escorté dans le cadre d'un pré-acheminement ou d'un transit, la compagnie Air France exige que le reconduit soit escorté jusqu'à sa destination finale quand la deuxième partie du voyage est réalisée également sur un vol Air France.

QUOTA DEPO AUTORISES		GROS ET MOYEN PORTEUR (>100 places)			PETIT PORTEUR (<100 places)			
		DEPU (sans escorte)	DEPA (avec escorte)			DEPU (sans escorte)	DEPA (avec escorte)	
			Nbre DEPA	Nbre escorte			Nbre DEPA	Nbre escorte
RECONDUITS (3)	Destination BAMAKO	0	1 2	3 5	Destination BAMAKO	0	1	3
	Destination AFRIQUE (HORS MAGREB) (1)	3	1 2 3	2 5 7	Autres destinations	1	1	2
	Destination CHINE (2)	3	1 2 3	2 5 7				
	Autres Destinations	4	1 2 3	2 4 6				
	Réseau local CARAIBES	5	1 2 3	2 4 6				
QUOTA MICONDEX AUTORISES		GROS ET MOYEN PORTEUR (>100 places)			PETIT PORTEUR (<100 places)			
		SANS ESCORTE	AVEC ESCORTE			SANS ESCORTE	AVEC ESCORTE	
			Nbre MICONDEX	Nbre escorte			Nbre MICONDEX	Nbre escorte
MICONDEX (3)	Destination BAMAKO	0	1	3	Toutes destinations	0	1	2
	Autres Destinations	0	1 2 3	2 5 7				

- (1) Mixité DEPA/DEPU interdite
(2) Mixité DEPA/DEPU limitée à 1 DEPU : un seul depu maximum si DEPA prévu(s) sur le vol
(3) Mixité DEPO/MICONDEX sur même vol INTERDITE

Nota IMPORTANT : les passagers INAD ne sont pas soumis à quota.

2. 2.1.1. Les quotas applicables sur les vols des autres compagnies :

Le principe général est la non mixité entre DEPA et DEPU sur un même vol.

COMPAGNIES	RECONDUITS	ESCORTEURS
LUFTHANSA (LH) (Pas de reconduit sur la Chine)	<u>2 DEPO par vol</u> ou 2 DEPU 1 DEPA 2 DEPA	2 3
ROYAL DUTCH AIRLINES (KLM) <u>mixité DEPA-DEPU autorisée</u>	<u>5 DEPO par vol</u> ou 5 DEPU 1 DEPA 2 DEPA	2 3
ALITALIA (AZ) Escorte obligatoire jusqu'à la destination finale	<u>Nombre de DEPO illimité</u> 1 DEPA 2 DEPA etc	2 3
CAMEROON AIRLINES (UY) Escorte obligatoire jusqu'à la destination finale	<u>Nombre de DEPO illimité</u> 1 DEPA 2 DEPA etc	2 3
AIR GABON (GN)	<u>3 DEPO par vol</u> ou 1 DEPA 2 DEPA 3 DEPA	2 5 7
AIR CHINA (CA) <u>mixité DEPA-DEPU autorisée</u>	<u>2 DEPO par vol</u> ou 2 DEPU 1 DEPA 2 DEPA	2 3
KHALIFA AIRWAYS (K6) <u>pas d'escorte sur l'Algérie</u>	<u>3 DEPO par vol</u>	
IBERIA (IB) Amérique latine, Espagne <u>mixité DEPA-DEPU autorisée</u> Escorte obligatoire jusqu'à la destination finale	<u>3 DEPO par vol</u> ou 3 DEPU 1 DEPA 2 DEPA 3 DEPA	2 4 6
TAROM (RO) Roumanie <u>mixité DEPA-DEPU autorisée</u>	<u>8 DEPO par vol</u> ou 8 DEPU 1 DEPA 2 DEPA 3 DEPA	2 3 4
AIR LITTORAL	<u>2 DEPO par vol</u> ou 2 DEPU 2 DEPA	3

2.2.2. Détermination de la nécessité du recours à l'escorte

2.2.2.1. Pour les reconduits à la frontière :

La circulaire ministérielle du 4 février 1994 prévoit la constitution d'escortes pour toutes les personnes hostiles à leur éloignement ou susceptible d'avoir un comportement violent, dangereux pour elles-mêmes ou pour la sécurité des passagers durant le vol. Le coût de l'escorte est assumé par l'Etat.

2.2.2.2. Pour les étrangers placés en zone d'attente :

La nécessité de recourir à une escorte est appréciée par le chef de service de la police aux frontières. Conformément aux accords internationaux en vigueur dans l'aviation civile, le coût en est assumé par la compagnie aérienne qui a acheminé l'étranger non-admis en France.

III. - CADRE TECHNIQUE DE L'ESCORTE

L'expérience des personnels d'escorte combinée à des difficultés récurrentes rencontrées dans l'exécution des mesures d'éloignement par voie aérienne ont nécessité la mise en œuvre d'actions de formation spécifiquement adaptées à ce type de mission.

Aussi, afin de garantir le bon déroulement d'une mission d'éloignement tout en respectant les règles déontologiques, un superviseur doit être désigné pour seconder le chef du dispositif d'escorte. Ce superviseur peut être assisté en tant que de besoin d'un caméraman chargé d'enregistrer la phase d'embarquement des reconduits à bord de l'aéronef. (cf. fiches techniques – annexes).

Concernant les moyens d'immobilisation, seuls les matériels actuellement en dotation administrative (menottes textiles de préférence ou métalliques en cas de nécessité, bandes de type « velcro » et en tant que de besoin la ceinture d'immobilisation) doivent être utilisés.

Dès lors, un certain nombre de règles s'imposent au cours des différentes phases visant à l'exécution de la reconduite.

3.1. Avant le départ

3.1.1. Stade préalable

Dès le début de la procédure d'embarquement, les escorteurs adoptent vis-à-vis de l'étranger une attitude courtoise, mais aussi déterminée, ne laissant pas d'autre alternative que la certitude de son embarquement pour la destination prévue.

Afin d'éviter tout refus d'embarquement, il convient de s'assurer que l'étranger est bien en possession de ses bagages et de toutes ses valeurs (argent, bijoux...).

3.1.2. A l'aéroport de départ

3.1.2.1. Information de la compagnie aérienne

Elle est assurée directement, au moyen d'une télécopie précisant l'identité de l'éloigné et le vol concerné, par l'agence Carlson Wagonlit Travel. C'est le chef d'escale de la compagnie aérienne qui reçoit cette information et doit la transmettre au commandant de bord.

La convention entre l'Etat et le groupe Air France prévoit qu'un préavis doit être formulé à l'escale 3 heures au minimum avant le décollage.

Le non respect de ces délais de préavis constitue un motif justifié de refus d'embarquement par le commandant de bord du vol concerné. Il convient donc d'y consacrer la plus grande attention.

En cas d'urgence motivée, le préavis peut être transmis dans un délai plus court au chef d'escale de permanence de la compagnie aérienne.

NB : pour les non-admis, l'information de la compagnie est assurée par le chef du service de la police aux frontières de l'aéroport. Aucun délai formel n'est exigé ; cependant il convient au minimum de respecter le délai de présentation à l'embarquement demandé par la compagnie aux autres passagers.

3.1.2.2. Les documents nécessaires à la mission

◆ Documents concernant l'éloigné

Ils seront toujours conservés par l'escorte.

⇒ documents d'identité : passeport, carte nationale d'identité en cours de validité, laissez-passer consulaire ou tout autre document de voyage reconnu par le pays de destination. Il est recommandé de prévoir une photocopie du document d'identité afin de le remettre à l'équipage si ce dernier le demande.

⇒ documents motivant l'éloignement : avant le départ de l'aéronef, il importe de contrôler la procédure qui permet la mise en œuvre de la mesure d'éloignement. Ce contrôle permet en outre de s'informer sur les antécédents de l'éloigné et de permettre ainsi l'exécution de la mission dans des conditions de sécurité adaptées.

Le principe est celui de la non communication des actes de la procédure aux membres de l'équipage et aux autorités du pays d'arrivée.

⇒ documents à caractère médical : il convient de prêter une attention particulière aux documents médicaux éventuellement joints dans le dossier de l'éloigné.

◆ Documents pour les fonctionnaires d'escorte

⇒ documents administratifs : passeport de service (en faire une photocopie à laisser dans les bagages, utile en cas de perte à l'étranger), carnet de vaccinations à jour (fièvre jaune, hépatite B...), ordre de mission signé du chef de service.

⇒ autres documents utiles : réservation des chambres d'hôtel et paiement de la mission dans les hypothèses de reconduites à la frontière se fondant sur l'article 35 bis de l'ordonnance de 1945 (frais payés par la régie d'avance de l'aéroport de départ), documentation sur le pays de destination, liste et coordonnées des délégations du SCTIP,...).

3.1.2.3. L'aspect vestimentaire

◆ Pour les fonctionnaires d'escorte

Les fonctionnaires assurant l'escorte aérienne doivent être en tenue civile correcte. Les appareils photographiques ou caméras sont à proscrire.

Les fonctionnaires féminins prendront soin, lors d'escortes à destination de pays islamisés, d'adapter leur tenue aux usages locaux.

D'une manière générale, les personnels d'escorte doivent avoir à l'esprit qu'ils représentent l'institution police à l'étranger

◆ Pour l'étranger éloigné

Il est nécessaire que le reconduit soit correctement vêtu et chaussé. Le cas échéant, il peut être fait appel à la Croix-Rouge ou à tout autre organisme ou association pour obtenir des vêtements décents.

Il faut noter que le commandant de bord, responsable de la salubrité (art L 422-3 du C.A.C.), peut refuser d'embarquer un passager non décentement vêtu.

3.1.2.4. La fouille de l'éloigné

◆ Principes directeurs

Ce dispositif est applicable tant pour les non-admis que pour les reconduits à la frontière. Il s'agit ainsi d'effectuer à l'aéroport de départ une fouille de sûreté de l'étranger, préalablement à l'embarquement, conformément aux dispositions en vigueur dans l'aviation civile (art L 282-8 du C.A.C. et loi du 4 Janvier 1973). Cette opération doit être obligatoirement renouvelée même si elle a déjà été effectuée auparavant par le service interpellateur ou au centre de rétention ou à la sortie de prison.

Cette fouille de sûreté vise à écarter ou appréhender tout objet de nature à porter atteinte à l'intégrité physique du reconduit, de l'équipage, des passagers (pour un vol commercial) ou des fonctionnaires d'escorte.

Cette fouille de sûreté, pratiquée par un fonctionnaire du même sexe et n'assurant pas la mission d'escorte, peut être faite à l'aide d'un détecteur de masse métallique, d'un contrôle X pour les bagages de l'étranger et opérée manuellement.

La fouille de sûreté pratiquée sur l'éloigné doit veiller au **respect**, à la **dignité** et à l'**intégrité** due à sa personne. (cf. fiche technique : la procédure d'embarquement).

◆ Lieux connus de dissimulation d'objets dangereux

Les lames de rasoir, fines et aisément dissimulables, sont les objets usuels les plus dangereux découverts. Destinées à des auto-mutilations superficielles qui saignent abondamment, afin de faire échec à l'embarquement ou à dérouter l'avion en vol, elles ont été découvertes fréquemment dans un livre, une semelle de chaussure, le revers de la chemise, du blouson, dans la ceinture, dans un stylo etc...

L'étranger ne peut accéder à son bagage à main que sous étroite surveillance. Il convient de retirer tout objet pouvant porter atteinte à la sécurité (briquets, allumettes...).

3.2. La procédure d'embarquement (cf. fiche technique en annexe)

Cette phase extrêmement sensible peut générer de nombreux incidents susceptibles de mettre un terme à l'exécution de la reconduite. Elle diffère selon qu'il s'agit d'une reconduite individuelle ou groupée.

3.2.1. L'acheminement à l'avion

L'étranger éloigné sera acheminé jusqu'à la passerelle de l'avion par le personnel de la police aux frontières en empruntant le circuit de la zone réservée.

3.2.2. Le pré-embarquement

Sauf empêchement majeur et selon les instructions du commandant de bord, l'étranger éloigné à bord d'un vol commercial est toujours embarqué **avant** les passagers. Cette phase permet d'installer en toute sécurité et hors la vue des passagers le reconduit sur son siège.

3.2.3. La coercition ou technique de contention

- ⇒ **principe** : il s'agit de mettre à exécution une décision administrative ou judiciaire, au besoin en ayant recours à la coercition. Cela justifie, le cas échéant, conformément à la loi, l'emploi de la force strictement nécessaire, sans faire usage de violences ou de brutalités illégitimes. La force et les moyens utilisés doivent être proportionnels à la résistance développée par l'étranger. Il convient donc d'utiliser la contrainte en tenant compte du comportement du reconduit. La maîtrise physique de la personne s'effectue conformément aux gestes et techniques professionnels acquis au cours de la formation initiale et continue dispensée aux personnels d'escorte par les moniteurs en activités physiques et professionnelles de la police aux frontières (cf. annexes - fiche technique de G.T.P.I.).
- ⇒ **L'emploi de gestes techniques professionnels en intervention** implique, pour les escorteurs, le respect des prescriptions rapportées dans l'appendice médical (cf. annexes).
- ⇒ **moyens matériels d'immobilisation** : pour les étrangers récalcitrants, il est rappelé que **seuls les matériels actuellement en dotation administrative doivent être utilisés**. Il s'agit des menottes métalliques ou textiles, des bandes de type « velcro » et de la ceinture d'immobilisation. Tout autre moyen d'immobilisation est strictement interdit. **Toute forme de bâillonnement est strictement prohibée.**

La présence de toute arme administrative (arme à feu, bombe lacrymogène...) est interdite à bord d'un aéronef. Toutefois, dans le cadre d'un vol groupé, le dispositif de sécurité peut prévoir la dotation, pour certains personnels, de **moyens de défense à usage collectif** (bouclier, casque de protection, bâton de défense...). Dans cette hypothèse, leur utilisation reste subordonnée à l'autorisation du chef de dispositif à bord de l'aéronef.

3.2.4. L'embarquement

Les différentes séquences exposées ci-après concernent les reconduites individuelles à bord des vols commerciaux.

- ⇒ Une relation personnelle et préalable doit être établies par le superviseur et le chef d'escorte avec le commandant de bord, seule autorité investie des pouvoirs de police à bord en vertu du code de l'aviation civile. Au cours de cet entretien, le commandant de bord est informé sur l'attitude de l'éloigné, la procédure appliquée lors de l'embarquement et les difficultés prévisibles. Il en est de même pour le personnel navigant.
- ⇒ Embarquement par l'arrière de l'aéronef :

D'une façon générale, les dispositions suivantes doivent être prises.

- utilisation d'une passerelle mise en place en liaison avec le coordinateur de la compagnie aérienne ;

- repérage des sièges (toujours situés dans les dernières rangées de l'avion), relèvement des accoudoirs et des ceintures de sécurité pour faciliter l'installation en cas de forte résistance ;
- vérification de l'installation de la barrière de sécurité située en haut de la passerelle.

L'embarquement par l'arrière de l'aéronef réduit au maximum les risques d'incidents ou de rébellion qui pourraient survenir lors du cheminement d'accès dans les allées jusqu'aux places réservées.

⇒ Montée et placement du dispositif d'escorte dans l'aéronef :

- positionnement des fonctionnaires d'escorte (soit de chaque côté de l'individu, soit un devant et un derrière en fonction de la dangerosité du ou des éloignés) ;
- assistance par les fonctionnaires de la P.A.F. de l'aéroport de départ ;
- montée des reconduits individuellement escortés par les fonctionnaires ;

⇒ Installation sur le siège :

- observée par l'équipage, elle doit être réalisée rapidement. En cas de difficultés, le personnel navigant peut être amené à demander au commandant de bord de faire débarquer l'escorte et l'éloigné ;
- la sangle abdominale du siège est fixée et les fonctionnaires d'escorte s'installent ;
- les fonctionnaires ayant prêté assistance à l'embarquement quittent l'avion afin de ne pas perturber l'embarquement des autres passagers, mais ils se maintiennent en passerelle à proximité de l'aéronef jusqu'au départ de l'avion du bloc.

⇒ Positionnement dans l'aéronef :

- s'il n'y a qu'un éloigné escorté, deux possibilités selon le nombre de sièges par demi-rang :
 - Hypothèse de 3 sièges : placer le reconduit au milieu entre deux fonctionnaires d'escorte ;
 - Hypothèse de 2 sièges : placer le reconduit près du hublot, un escorteur à ses côtés et le second fonctionnaire se positionnera sur le fauteuil juste derrière l'étranger.
- dans la mesure du possible, il convient d'isoler les derniers rangs de passagers de ceux de l'escorte afin d'éviter des gênes aux autres passagers et limiter ainsi tout risque de prise à partie au cours du vol ;
- si plusieurs reconduits voyagent sur le même vol, il est nécessaire de les séparer afin d'éviter des phénomènes de groupe ;
- une installation au fond de l'appareil permet d'être éloigné de la cabine de pilotage, d'être à proximité des toilettes et des portes d'évacuation. Enfin, dans cette configuration, les voyageurs tournent le dos à l'escorte.

D'une façon générale, en cas de graves difficultés (cris, hurlements, violences...), le superviseur en accord avec le chef d'escorte, décidera d'interrompre la mesure d'éloignement. Les escorteurs doivent toujours garder à l'esprit que la mesure d'éloignement ne doit pas être exécutée à n'importe quel prix.

3.3. Pendant le vol

3.3.1. Attitude et sécurité à bord

- ⇒ les fonctionnaires en mission d'escorte doivent éviter d'entreprendre sans nécessité absolue toute discussion tant avec les passagers qu'avec l'équipage et se concentrer exclusivement sur la surveillance du reconduit. Il convient également d'instaurer, tout au long du vol, un dialogue permanent avec le reconduit afin de le tranquilliser ;
- ⇒ la ceinture de sécurité de l'étranger éloigné restera attachée durant tout le vol ;
- ⇒ L'individu sera désentravé dès son positionnement sur le siège en application des règles de l'aviation civile et des recommandations médicales générales. Il sera toujours étroitement surveillé. En cas d'agitation, il sera immédiatement entravé avec les moyens d'immobilisation administratifs ;
- ⇒ il faut éviter tout déplacement inutile pendant le vol ;
- ⇒ dans la mesure où cela est compatible avec la surveillance du reconduit, les fonctionnaires de police assurant l'escorte doivent déférer à toute réquisition du commandant de bord en vue de faire respecter le bon ordre et la sécurité à bord de l'aéronef.

3.3.2. Alimentation à bord

- ⇒ si l'individu est récalcitrant et/ou si le vol est de courte durée (jusqu'à 4 H), on évitera de prendre un plateau repas. Une nourriture plus adaptée aux circonstances sera demandée au personnel navigant ;
- ⇒ toute boisson alcoolisée est strictement prohibée tant pour l'étranger que pour les fonctionnaires d'escorte ;
- ⇒ il convient de veiller à ce que le menu proposé soit compatible avec les convictions religieuses exprimées par le reconduit ;
- ⇒ il convient de s'assurer que le plateau repas servi au reconduit ne comporte aucun couvert métallique. De même, lors de la restitution du plateau repas, les escorteurs veilleront à retrouver les couverts en plastique distribués.

3.3.3. Déplacement aux toilettes

- ⇒ comme indiqué supra, l'éloigné aura été conduit aux toilettes, même s'il ne le demande pas, avant l'embarquement ;
- ⇒ il ne sera pas conduit aux toilettes avant un délai minimum de 30 minutes (sauf cas d'urgence avéré) après le décollage ;
- ⇒ le déplacement vers les toilettes devra être effectué sous la surveillance constante de deux fonctionnaires d'escorte qui feront obstacle à toute tentative de l'éloigné de se coucher à terre ;
- ⇒ un fonctionnaire d'escorte inspectera préalablement le compartiment des toilettes sans oublier la poubelle afin de vérifier que l'étranger ne puisse y trouver d'objet dangereux (rasoir, verres) offert habituellement par la compagnie aux passagers ou placé là par un comparse voyageant à bord du même avion ;

- ⇒ pendant la présence de l'étranger dans les toilettes, la porte n'en sera pas verrouillée mais tenue entrebâillée avec le pied par un fonctionnaire assurant la garde ;
- ⇒ après la sortie de l'étranger, l'un des deux fonctionnaires d'escorte effectuera une nouvelle inspection des toilettes afin de contrôler que l'éloigné n'a pas créé de situation dangereuse ou critique (lavabo débordant, inflammation de papier toilette pouvant déclencher l'alarme incendie ...).

3.3.4. Aspect médical pendant le vol

- ⇒ Afin de prévenir les risques de thrombose veineuse (phlébite) et de réguler le flux sanguin des membres inférieurs, les escorteurs s'efforceront, dans la mesure du possible, de **marcher** toutes les deux heures avec l'éloigné durant quelques minutes.
- ⇒ Par ailleurs, compte tenu du faible taux d'humidité de l'air (5%) à bord de la cabine dû à la pressurisation, les escorteurs veilleront à ce que l'éloigné puisse boire régulièrement de manière à **s'hydrater**, en évitant toutefois les boissons gazeuses.

3.4. A l'arrivée

3.4.1. Remise de l'éloigné

- ⇒ remise en mains propres : certains pays (comme le Maroc) exigent la remise du reconduit et de ses documents de voyage aux autorités de police de l'aéroport d'arrivée. **Dans ce cas, l'éloigné sera remis sans entraves.** La procédure étant différente d'un pays à l'autre, il est opportun, dans l'ignorance des pratiques locales, de suivre les conseils du personnel de cabine : soit la police locale vient récupérer le reconduit à l'avion (rare), soit l'éloigné est débarqué en dernier après les autres passagers et remis aux autorités, au poste de police. En présence de la représentation française locale consulaire ou du service de coopération technique internationale de police (S.C.T.I.P.), il convient de se conformer à leurs instructions ;
- ⇒ quand la remise en mains propres aux autorités n'est pas exigée, il est possible d'utiliser cette hypothèse comme argument de négociation avec l'éloigné pour qu'il se conduise calmement durant les phases d'embarquement et de vol.

3.4.2. Séjour en territoire étranger

- ⇒ tout incident devra être signalé dans les plus brefs délais possibles à l'état-major de la D.C.P.A.F. En cas de difficultés de communication, un message peut être transmis gratuitement, via l'escale de la compagnie aérienne, par le réseau SITA (système international des transmissions aériennes) ; le code destinataire à utiliser est PARPOCR (D.P.A.F. Roissy CDG qui transmettra à l'état-major de la direction centrale) ;

***NB :** il convient de préciser qu'en cas d'incident grave, l'attaché du S.C.T.I.P. et la représentation diplomatique ou consulaire devront être impérativement avisés.*

- ⇒ comportement du policier en territoire étranger : d'une manière générale, le personnel d'escorte doit faire preuve d'un comportement exemplaire et digne en

toutes circonstances. Une vigilance particulière est nécessaire pour les pays dans lesquels il n'existe pas de délégation du S.C.T.I.P. ;

- ⇒ risques sanitaires et médicaux à l'étranger : avant leur départ, les personnels d'escorte doivent prendre connaissance des recommandations faites en général aux voyageurs utilisant le vecteur aérien sur les risques sanitaires et médicaux encourus dans certains pays (paludisme, sida...) et sur les mesures de sécurité à respecter dans l'hypothèse d'un hébergement sur place.

3.5. Retour d'escorte

3.5.1. Le retour en territoire français

La législation et les réglementations en vigueur relatives à l'entrée des personnes et des marchandises sur le territoire national s'imposent aux fonctionnaires rentrant d'une mission d'escorte.

La consommation de boissons alcoolisées, vin ou bière à l'exclusion de tout autre alcool, n'est autorisée qu'en accompagnement d'un repas.

3.5.2. Rédaction du compte rendu de mission

De retour de mission, le chef d'escorte responsable de la mission doit rédiger un compte rendu écrit détaillé relatant les conditions d'exécution de l'escorte. Ce compte rendu pourra être précédé d'un avis téléphonique d'arrivée à la salle d'information et de commandement d'appartenance.

Par ailleurs, il sera complété la fiche de comportement de l'éloigné. (cf. modèle en annexes).

En cas d'incident grave au cours de la mission (avec le reconduit, avec l'équipage, avec les passagers ou avec les autorités locales), le compte rendu détaillé sera transmis sans délai et par télécopie à l'état-major de la D.C.P.A.F.

3.5.3. Autres formalités

Le passeport administratif sera restitué au service ; les autres documents collectés lors de la reconduite et pouvant être utiles au règlement du dossier ou servir lors d'une prochaine mission (factures, documents remis par le consulat, par le SCTIP voire par la compagnie aérienne ou les autorités locales) seront remis aux services ad hoc par transmission officielle.

IV. - CADRE RELATIONNEL

4.1. Relations avec l'étranger escorté

Le respect de la dignité de l'étranger reconduit est un impératif absolu pour les fonctionnaires d'escorte.

Il s'agit de créer et maintenir des conditions psychologiques favorables à l'acceptation de la mesure d'éloignement et à un départ sans difficulté de l'étranger reconduit.

Dans ce cadre, le sentiment d'échec ou de détresse qui l'anime le plus souvent doit toujours être pris en considération afin de prévenir d'éventuels comportements désespérés : oppositions violentes, crises d'hystérie, tentative d'auto-mutilation....

L'intérêt porté à la personne de l'éloigné peut « désamorcer » certaines tensions patentées. Le soin et l'habileté à mener ces échanges peuvent faciliter la montée dans l'avion du reconduit.

Ainsi, la personne éloignée sera reçue, d'une façon individuelle, par le superviseur ou, le cas échéant, par le chef d'escorte.

Au cours de cet entretien personnalisé avec le reconduit, le fonctionnaire lui précisera les différentes étapes de la mission en lui rappelant l'inéluctabilité de la mesure d'éloignement.

Le ton courtois mais ferme doit favoriser l'adhésion de l'étranger. Les fonctionnaires d'escorte doivent s'efforcer de maintenir la relation de confiance établie avec le reconduit au cours de cet entretien.

4.1.1. Prise de contact entre l'escorte et le reconduit

Ce contact sera établi le plus tôt possible ; deux heures avant l'embarquement est un minimum. L'un des fonctionnaires d'escorte ne devra plus quitter désormais le reconduit et s'occuper de l'ensemble des tâches préparatoires concernant ce dernier hormis la fouille dont il devra cependant observer les opérations.

4.2. Relations avec l'équipage

4.2.1. Les pouvoirs propres du commandant de bord

Conformément au code de l'aviation civile (C.A.C.), le commandant de bord doit veiller au respect des prescriptions relatives à la sécurité, au bon ordre et à la salubrité à bord de son aéronef (articles L 322-4 et L 422-3 du C.A.C.) :

- **art. L 322-4** : « le commandant de bord a la faculté de débarquer toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef » ;
- **art. L 422-3** : « le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers ou toute partie du chargement qui peut présenter un danger pour la sécurité, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef. En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandise ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faible valeur. Il assure le commandement de l'aéronef pendant toute la durée de la mission ».

Par ailleurs, le vol est considéré comme ayant débuté lorsque les portes de l'avion sont fermées. La présence de l'escorte lève l'hypothèque de la menace parfois invoquée du fait de la présence d'un étranger éloigné. Cependant, la réaction des autres passagers ou la gêne occasionnée par l'éloigné (cris, hurlements...) peut motiver le débarquement de l'escorte et de l'éloigné.

Dans ce cas, la décision du commandant de bord doit être motivée par écrit dans les formes réglementaires (cf. fiche GESAC n°3 du 04/07/96 en annexe) et justifiée.

Tout refus d'embarquement du commandant de bord doit donner lieu, de la part du chef d'escorte, à un compte rendu écrit, détaillé, circonstancié et objectif.

4.2.2. Les navigants : un système hiérarchisé à respecter

Il existe une hiérarchie à bord de l'avion et elle doit être strictement respectée par les fonctionnaires assurant l'escorte : commandant de bord, chef de cabine et hôtesse ou steward.

Le superviseur et le chef d'escorte doivent se présenter au commandant de bord avant la montée dans l'aéronef et attendre son accord pour embarquer le reconduit.

Une information succincte lui est donnée sur la mission (cf. paragraphe suivant) et son accord lui est demandé si, compte tenu des difficultés prévisibles, une évacuation partielle de l'appareil est nécessaire au moment de l'embarquement par l'arrière.

Il convient de rassurer le commandant de bord sur la capacité de l'escorte à maintenir le bon ordre et la sécurité du vol. Il faut se conformer à ses instructions quant au menottage et à la position dans l'avion.

4.2.3. Les contacts avec l'équipage

Il faut :

- ⇒ faire montre auprès du personnel navigant de cabine (comme précédemment avec le commandant de bord) d'assurance et de détermination quant à la bonne exécution de la mission d'escorte et l'informer de la formation reçue dans ce domaine démontrant le professionnalisme nécessaire à la réussite de la mission ;
- ⇒ informer l'équipage sur les difficultés prévisibles dues au comportement de l'éloigné.

4.3 Relations avec les autorités à l'arrivée

4.3.1. Les autorités étrangères du pays d'arrivée

Le policier escorte adopte, à l'égard des autorités étrangères, une attitude courtoise, calme et respectueuse des usages locaux.

4.3.2. Les autorités françaises en poste dans le pays d'arrivée

Les autorités diplomatiques et consulaires, comme les membres du S.C.T.I.P., représentent la France dans le pays d'arrivée. C'est également le cas de la représentation de la compagnie aérienne nationale. Le comportement des fonctionnaires d'escorte doit être conforme aux règlements d'emploi.

Ces derniers apporteront, par ailleurs, une aide précieuse en cas de difficulté de communication avec les autorités locales ou de problèmes d'ordre logistique (transmission de message à la DCPAF, hébergement, confirmation des places pour le vol retour, etc...).

*

* *

L'éloignement est un enjeu décisif de la politique de maîtrise des flux migratoires conduite par la France et les pays européens. Outre le fait qu'elle contribue à affirmer l'autorité de l'Etat en assurant l'exécution de ses décisions, elle joue un rôle dissuasif non négligeable vis-à-vis d'émigrants potentiels et constitue donc un frein, en amont de nos frontières, à l'immigration illégale.

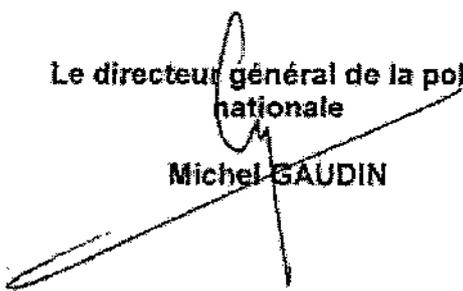
L'ampleur de la mission est considérable et les contraintes ne manquent pas. La France est particulièrement attentive à la problématique des retours groupés organisés notamment en liaison avec nos partenaires européens. Ces vols groupés constituent un signal fort adressé aux pays sources de l'immigration irrégulière et aux candidats des filières d'immigration clandestines.

Les qualités humaines à déployer alliées à des techniques professionnelles adaptées à la réalisation de ces missions dans le respect des droits fondamentaux de la personne humaine doivent toujours être mises en œuvre d'une façon rigoureuse.

Ce manuel à l'usage des personnels d'escorte vaut instruction permanente.

Le directeur général de la police
nationale

Michel GAUDIN



AMONGS

LISTE DES DOCUMENTS ANNEXES *

- ♦ Quelques rappels juridiques utiles (zone d'attente, rétention administrative)

I. Fiches techniques :

1. présentation du stage : « rôle d'une équipe d'escorte d'un étranger éloigné du territoire national »
2. présentation du stage : « formation aux gestes techniques professionnels en intervention d'escorte »
3. le superviseur
4. l'enregistrement vidéo de l'éloignement
5. la procédure d'embarquement
6. la procédure d'embarquement par vol affrété
7. les plans de positionnement-type des escortes dans l'avion
8. le compte-rendu de mission rédigé par le policier escorteur
9. le guide du policier escorteur

II. Appendice médical :

1. les gestes
2. les états
3. les risques

III. Renseignements utiles

1. une liste de numéros de téléphone
2. la liste des délégations du Service de Coopération Technique Internationale de Police dans le monde
3. la liste des numéros de téléphone des ambassades

IV Acronymes

* Les annexes techniques destinées aux escorteurs seront régulièrement mises à jour.

MAINTIEN EN ZONE D'ATTENTE

(loi n°92-625 du 6 juillet 1992
article 35 quater de l'ordonnance n°45-2658 du 23 novembre 1945 modifiée)

CREATION DE LA ZONE d'ATTENTE :

par arrêté du préfet qui la délimite
dans les aéroports, les ports et les gares ferroviaires ouvertes au trafic international désignés
par arrêté (frontières terrestres exclues) ;
peut être située dans un hôtel ;
le transfert d'une zone d'attente à une autre est possible (loi n°94-1136 du 27/12/1994).

CONDITIONS DE PLACEMENT :

étranger
non admis à pénétrer sur le territoire
ou en transit interrompu
ou demandeur d'asile à la frontière.

DUREE DU MAINTIEN :

durée totale du maintien possible = 20 jours ;
fractionnement = 2 jours + 2 jours + 8 jours + 8 jours

POUVOIR DE DECISION :

pour les 4 premiers jours : un fonctionnaire du grade minimum de LIEUTENANT DE POLICE
appartenant à la police aux frontières avec obligation d'informer le Parquet ; cet officier doit
au préalable avoir été désigné, à cette fin, par le chef de service ;

pour les deux autres fractions : le président du TGI (juge des libertés et de la détention)
auquel l'étranger est obligatoirement présenté.

RECOURS :

la décision de maintien en zone d'attente prise par le juge du TGI est susceptible d'appel (à
compter du 5^{ème} jour de placement) et non suspensive ;

la décision de non admission sur le territoire prise par l'officier de quart est susceptible de
recours administratif non suspensif.

PLACEMENT EN RETENTION ADMINISTRATIVE

(pour les étrangers déjà sur le territoire en attente de leur éloignement)

article 35bis de l'ordonnance n°45-2658 du 2 novembre 1945

LIEU :

Dans des locaux ne relevant pas de l'administration pénitentiaire (cf. décret du 19 mars 2001).

DUREE :

48 heures + 5 jours + 5 jours = 12 jours maximum.

COMPETENCE :

- pour les premières 48h00 : le préfet (décision écrite et motivée avec information immédiate du parquet) ;

- pour les durées suivantes : le président du TGI (juge des libertés et de la détention) auquel l'étranger est obligatoirement présenté ;

l'étranger peut être assigné à résidence (nécessité de garanties de représentation, le passeport est remis au préfet).

CONTROLE :

Le procureur de la République pendant toute la durée du maintien :

transport sur les lieux,
vérification des conditions du maintien,
communication du registre mentionnant l'identité des personnes retenues.

GARANTIES :

l'étranger peut :

demander l'assistance d'un interprète, d'un médecin, d'un avocat,

communiquer avec son consulat,

recevoir de la visite et communiquer avec toute personne de son choix.

RECOURS :

- les ordonnances de maintien en rétention prises par le juge du TGI sont susceptibles d'appel ; les recours ne sont pas suspensifs,

- un recours suspensif devant le tribunal administratif peut néanmoins être introduit contre la décision administrative préfectorale.

Les fiches

Techniques

I

Présentation du stage :

«rôle d'une équipe d'escorte d'un étranger éloigné du territoire national par voie aérienne»

D'une durée de cinq jours, ce stage s'adresse aux fonctionnaires des trois corps de la direction centrale de la police aux frontières amenés à escorter un étranger éloigné du territoire national par voie aérienne. Pour une meilleure efficacité, le nombre des stagiaires ne doit pas dépasser la vingtaine.

L'objectif général visé veut qu'à l'issue de cette formation, le stagiaire sera capable de mettre en pratique un ensemble de connaissances lui permettant de participer à la réussite d'une mission d'escorte d'un étranger éloigné du territoire national par voie aérienne.

Premier jour :

- Accueil – prise en compte des stagiaires – formalités administratives – tour de table – présentation du stage. (bureau formation DCPAF - 10H00-12H30 -)

- *Aspects de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national* : présentation des enjeux liés à l'éloignement, dispositif de mise en œuvre de l'éloignement, organisation et fonction du bureau éloignement de la DCPAF, rôle de l'équipe d'escorte dans l'exécution d'un éloignement.

Les textes juridiques en vigueur, les diverses catégories d'éloignés, le quota d'éloignés à bord des aéronefs (intervention du bureau éloignement de la DCPAF - 14H00 – 17H00 -).

Deuxième jour :

- *Aspect technique de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national* : la préparation de l'escorte, la procédure d'embarquement, l'escorte pendant le vol, l'arrivée et le séjour en territoire étranger, le retour de l'escorte. – intervention du responsable de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention, d'un représentant de l'unité locale d'éloignement de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle et Le Bourget et du bureau formation (9H30-12H00).

- *Aspect médical de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national* : Précautions à prendre avant, pendant et après le séjour à l'étranger.

- *Aspect relationnel de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national* : aspect des relations avec l'étranger escorté, prise de contact, comportement avec le reconduit (attitude, dialogue, approche psychologique...).

Interventions d'un médecin et d'un psychologue de l'administration (14h00-17h30).

Troisième jour :

- Aspect relationnel de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national :

Les relations avec l'équipage (les pouvoirs propres du commandant de bord, l'organisation et le fonctionnement de l'équipe de bord) – intervention d'un commandant de bord (9H30-12H30).

- Aspect relationnel de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national :

Les relations avec les autorités étrangères (autorités étrangères dans le pays d'arrivée, les autorités françaises en poste dans le pays d'arrivée) – intervention du service de coopération technique international de police (14H00-17H00).

Quatrième jour

- Aspect technique de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national :

Actualisation des gestes techniques professionnels en intervention spécifiques à cette mission. Appropriation des moyens matériels de contention, mise en situation dans un aéronef sur un site aéroportuaire - intervention de moniteurs et/ou animateurs en activités physiques et professionnelles - (9h30-12h30 et de 14h00 à 17h00).

Cinquième jour

- Aspect technique de la mission d'éloignement des étrangers du territoire national :

Formation aux gestes de premiers secours dispensée par un moniteur agréé (9h30-12h30 et de 14h00 à 17h00).

Evaluation et clôture du stage.

II

Présentation du stage :

« Formation aux GTPI d'escorte »

OBJECTIF PRINCIPAL :

Les policiers escorteurs seront capables de prendre toutes les dispositions nécessaires pour assurer la sécurité des intervenants et des personnes reconduites aux frontières internationales par voie aérienne.

SOUS-OBJECTIF N° 1 : AEROPORT DE DEPART

Les policiers escorteurs seront capables d'utiliser les moyens coercitifs et les moyens de contention administratifs pour assurer en toute sécurité le transport du « reconduit » de l'aérogare au véhicule de police.

SOUS-OBJECTIF N° 2 : DU VEHICULE DE POLICE A L'AVION

Les policiers escorteurs seront capables d'assurer le transport du « reconduit » dans le véhicule de police conformément aux positionnements définis dans le manuel GTPI (p. 51 et 52).

SOUS-OBJECTIF N° 3 : L'EMBARQUEMENT

Les escorteurs seront capables de procéder à l'embarquement du « reconduit » en utilisant les GTPI et en tenant compte de l'environnement public et de l'espace restreint et confiné de l'aéronef.

DUREE DU STAGE :

2 jours (soit 12 heures formation).

PUBLIC CONCERNE :

Personnes ressources (moniteurs et animateurs en APP) :
référence au plan : 092 AC.
Policiers escorteurs de la DCPAF :
référence au plan : 101 AH.

STAGE GTP/D'ESCORTE

-PLAN MASSE-

1ERE JOURNEE		2EME JOURNEE	
MATIN		MATIN	
9H00	12H00	09H00	12H00
SOUS OBJECTIF N°1	- Rappel des principes généraux de sécurité d'action. - Techniques de menottage et de palpation. - Techniques de maîtrise physique par effet de surprise.	SOUS OBJECTIF N°2	- Révision des techniques de la 1 ^{ère} journée. - Transport dans le véhicule de police.
APRES-MIDI		APRES-MIDI	
14H00	17H00	14H00	17H00
SOUS OBJECTIF N°1	- Moyens de contrainte et moyens d'amener (technique d'utilisation des pouces ou index). - Technique de démenottage. - Présentation de la ceinture de contention et des modalités pratiques de son utilisation.	SOUS OBJECTIF N°3	- Connaissance et pratique des différentes techniques d'embarquement du « reconduit », ceinture de contention posée. - Connaissance et pratique du moyen de contrainte et de régulation phonique.

Etre capable d'adapter des gestes et techniques professionnels en intervention lors d'une mission de reconduite d'un étranger aux frontières internationales par voie aérienne.

Adapter, appliquer des techniques individuelles et collectives spécifiques au transport d'un « reconduit » à bord d'un aéronef.

MOYEN DE CONTRAINTE ET DE REGULATION PHONIQUE



- ☞ L'escorteur immobilise l'avant-bras du « reconduit » avec son genou
- ☞ Son autre jambe, en appui au sol, assure sa stabilité



- ☞ L'escorteur entoure le cou du « reconduit », avec son bras en saisissant le vêtement de celui-ci, le plus loin possible
- ☞ Son autre main vient dans un premier temps, en protection entre la tête du « reconduit » et le visage de l'escorteur.



- ☞ Dans un deuxième temps, la main de l'escorteur vient ensuite envelopper le triceps de son autre bras
- ☞ Avec sa tête, l'escorteur contrôle celle du reconduit
- ☞ L'escorteur garde un contrôle visuel permanent sur l'individu tout en maintenant le dialogue



Le contrôle de la tête est renforcé par l'avant bras engagé entre les deux têtes, tout en prenant appui sous le maxillaire inférieur du « reconduit »



Vue latérale de la technique

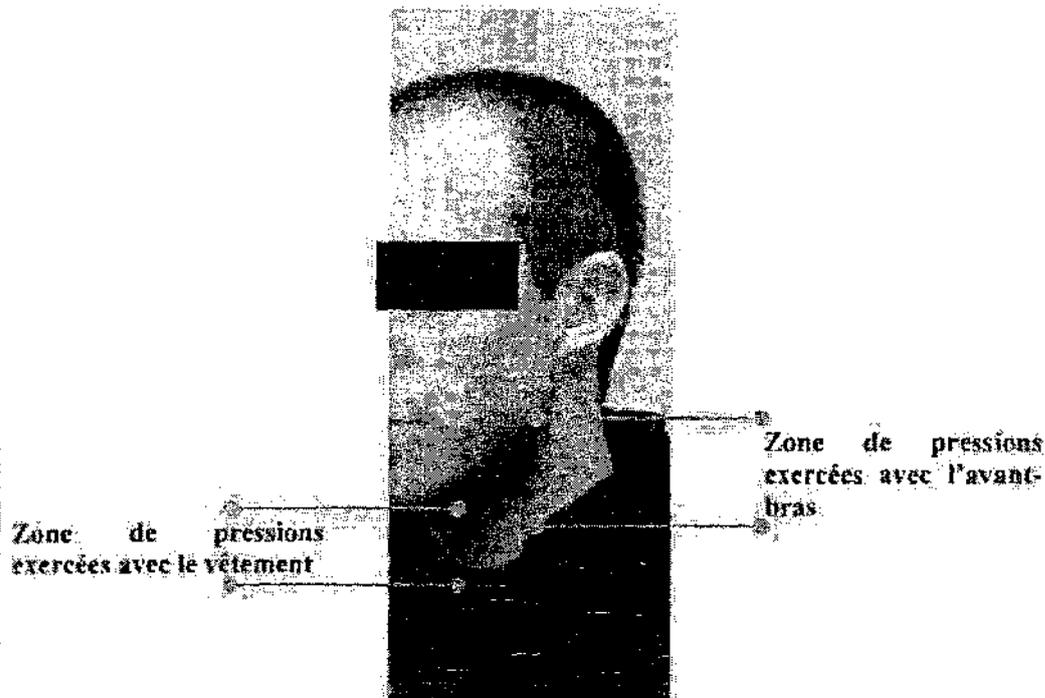


L'escorteur exerce une traction sur le vêtement en lui imprimant un mouvement de rotation autour du cou. Il maintient cette pression entre trois et cinq secondes pour assurer la contrainte de régulation phonique et la relâche tout en gardant les points de contrôle.

Le contrôle et le dialogue avec le reconduit sont maintenus en permanence.

Important: Les temps de pression et de relâchement ne doivent pas dépasser trois à cinq secondes. La répétition de ces actions de régulation phonique ne peut être réalisée plus de cinq minutes.

**ZONE SENSIBLE :
LA GORGE**



COMMENTAIRES TECHNIQUES

☞ Les effets de cette technique sur l'individu reconduit :

- Ils le déstabilisent physiquement (le contrôle de la tête modifie les repères sensoriels)
- Ils diminuent sa résistance (l'équilibre des forces de l'escorteur exercées sur la tête et le cou)
- Ils diminuent ses capacités à crier (régulation phonique)

☞ Les atteintes traumatiques possibles de la technique selon la fréquence, la puissance et la force utilisée :

- détresse ventilatoire et/ou circulatoire
- défaillance de l'organisme
- risque vital

Etre capable d'équiper d'un moyen de contention un étranger lors d'une mission de reconduite aux frontières internationales par voie aérienne.

LA CEINTURE DE CONTENTION

Présentation de la ceinture de contention : Elle est réglable pour être adaptée aux différentes morphologies et modulable en fonction des nécessités de la mission.



- 1 - Système d'oreillettes modulables avec une fermeture « clipable » et velcro.
- 2 - Un filet intégré, recouvrant les mains de l'individu tout en permettant aux policiers escorteurs d'en garder le contrôle visuel.
- 3 - Sangle mobile qui permet à l'individu des mouvements de bras sous le contrôle du policier escorteur.



- L'individu étant encore menotté dans le dos, placez la ceinture au niveau de sa taille et verrouillez celle-ci sur l'arrière à l'aide du système de fermeture prévu à cet effet.

- Pour enlever les menottes, chaque policier escorteur gardera le contrôle d'un bras.



- Les menottes enlevées, engagez un après l'autre les poignets dans les oreillettes puis assurez les à l'aide des velcros.



- Recouvrir les mains de l'individu à l'aide du filet puis le fixer au moyen du système d'attache prévu de chaque côté.



- La ceinture est alors positionnée en mode de contention maximum.



- Le reconduit peut s'hydrater à tout moment sous le contrôle de l'escorteur qui utilise la sangle mobile.

III

Le superviseur

I GRADE : Officier ou gradé.

II TENUE VESTIMENTAIRE : Tenue d'uniforme

III ROLE :- Dès la prise en charge du ou des éloigné(s) par les escorteurs, il doit s'assurer que :

1) le dossier relatif à la mesure d'éloignement est complet (procédure, documents d'identité, à caractère médical...) ;

2) La billetterie est établie ;

3) les moyens de transport à l'avion sont disponibles ;

- Avant la procédure de pré-embarquement, il doit :

prendre contact avec le commandant de bord et le personnel navigant commercial et leur présenter le chef d'escorte. Au cours de cet entretien, il informera le commandant de bord et le personnel navigant du comportement de l'éloigné, de la procédure qui sera appliquée lors de l'embarquement et des difficultés prévisibles.

- A l'embarquement, il doit :

1) superviser la montée à bord de l'aéronef, l'installation sur le siège de l'éloigné.

2) Pendant toute la durée des opérations jusqu'à la fin de l'embarquement des passagers, maintenir un contact permanent avec le personnel navigant commercial ainsi qu'avec les passagers en cas d'incident.

En cas de refus d'embarquement du commandant de bord, il doit se faire remettre un document écrit motivant sa décision.

IV

L'enregistrement vidéo de l'éloignement

I GRADE : gardien de la paix ou adjoint de sécurité.

II TENUE VESTIMENTAIRE : Tenue d'uniforme.

III MATERIEL : Caméra vidéo du service.

IV ROLE : Dès la prise en charge de l'éloigné à la ZAPI ou dans le local de l'unité locale d'éloignement et quel que soit son comportement, un film relatant la chronologie des différentes phases suivantes pourra être réalisé à la demande du superviseur ou du chef d'escorte.

- prise en compte de l'éloigné à la ZAPI ou dans le local de rétention
- acheminement en véhicule jusqu'à l'avion
- descente du véhicule et embarquement dans l'avion
- installation sur le siège
- embarquement des passagers
- fin de la procédure d'embarquement

V. CONDITIONS JURIDIQUES DE L'ENREGISTREMENT VIDEO :

1. Conditions tenant à l'immatriculation des aéronefs :

La législation applicable à bord d'un aéronef étant celle de l'Etat dans lequel il est immatriculé, seul l'enregistrement vidéo des embarquements à bord des avions de la compagnie Air France, est possible à condition de s'assurer préalablement que les avions affrétés par cette compagnie ne sont pas immatriculés à l'étranger.

S'agissant des autres compagnies, l'enregistrement devra être limité aux phases antérieures à l'embarquement à bord de l'avion.

2. Conditions tenant aux modalités d'enregistrement :

Le dispositif d'enregistrement ne constituant pas un système de vidéo surveillance, aucune autorisation préfectorale n'est nécessaire.

L'enregistrement des images des différentes phases de l'embarquement et notamment celles de passagers, sans leur consentement, y compris à bord de l'avion, est compatible avec le 2° de l'article 226-1 du code pénal relatif à l'atteinte de l'intimité de la vie privée, l'avion constituant un lieu public.

L'enregistrement audio des paroles prononcées, sans le consentement de leur auteur, est également compatible avec le 1° de l'article 226-1 du code pénal dès lors que cet enregistrement n'a pas été réalisé dans l'intention de porter atteinte à la vie privée de l'intéressé.

3. Conditions tenant aux modalités d'utilisation des images :

L'utilisation des enregistrements vidéo et éventuellement audio des passagers devra être conforme avec l'article 9 du code civil, qui protège l'utilisation des éléments de la personnalité d'autrui. Toute personne disposant sur son image et l'utilisation qui peut en être faite, une diffusion de ces images, sans le consentement des personnes filmées, pourrait ouvrir droit à réparation pour atteinte à la vie privée.

V

La procédure d'embarquement

Cette note technique a pour objet de donner tous conseils utiles aux fonctionnaires chargés de préparer le départ des étrangers en situation irrégulière ainsi que ceux non-admis ayant fait l'objet d'un refus d'entrée en France.

Le respect de la dignité de l'étranger reconduit est un impératif absolu. Il s'agit en conséquence de créer et maintenir des conditions psychologiques favorables à l'acceptation de la mesure d'éloignement et à un départ sans difficulté de l'étranger reconduit.

1. L'arrivée en zone d'attente ou à l'unité d'éloignement :

A - De l'interpellation à la zone d'attente (pour les étrangers non-admis) :

Il convient d'adopter une attitude courtoise tant au cours de la notification des droits de l'étranger que lors de la présentation des conditions d'hébergement en zone d'attente.

A son arrivée en zone d'attente, l'étranger non-admis fait l'objet d'une palpation de sécurité, pratiquée par une personne du même sexe et au travers des vêtements. Cette opération qui doit être complète, méthodique et méticuleuse est effectuée à l'aide d'un détecteur de métaux. L'étranger conserve son argent et ses bijoux, seuls les objets dangereux sont retirés et inventoriés contradictoirement.

B - L'arrivée à l'unité d'éloignement (pour les étrangers éloignés du territoire national) :

Les mêmes prescriptions de sécurité s'appliquent aux étrangers conduits dans les unités d'éloignement par les personnels en charge habituellement des transfèvements de personnes..

2. La procédure d'embarquement :

A - L'entretien préalable :

Préalablement à la montée dans l'avion, l'un des fonctionnaires d'escorte s'entretient avec l'étranger reconduit. Au cours de cet échange seront notamment expliqués le rôle des policiers d'escorte, les raisons et les conditions du déroulement de la mesure d'éloignement dont l'exécution doit être présentée comme inéluctable ainsi que les modalités de la remise du reconduit aux autorités étrangères.

Il est expressément indiqué à l'étranger au cours de cet entretien que l'utilisation des techniques et moyens de coercition (menottes métalliques ou textiles, bandes de type « velcro » et ceinture d'immobilisation) susceptibles d'être mis en œuvre à son encontre, sera adaptée et proportionnée à son comportement et à la résistance opposée.

B – La fouille de sûreté :

La libre circulation des non-admis en zone d'attente impose avant tout embarquement, une fouille de sûreté pratiquée à l'aide des détecteurs de métaux dans les mêmes conditions qu'à leur arrivée. Cette fouille s'impose également aux étrangers éloignés du territoire national indépendamment des mesures de sécurité déjà prises à leur encontre par les personnels en charge des transferts (centres de rétention administrative ou établissements pénitentiaires).

En effet, l'ingéniosité développée par les éloignés pour dissimuler des objets dangereux dans les revers de leurs vêtements nécessite parfois, pour ceux faisant montre d'un comportement à risques, d'une fouille approfondie pouvant impliquer un déshabillage à l'exception des sous-vêtements et ce dans le respect de la personne humaine.

Lors d'une reconduite à bord d'un vol commercial, l'étranger sera toujours embarqué à bord de l'aéronef avant les passagers selon les instructions du commandant de bord qui sera préalablement informé ainsi que le personnel navigant, sur l'attitude de l'éloigné, la procédure appliquée lors de l'embarquement et les difficultés prévisibles.

Après une montée par l'arrière de l'aéronef, son installation sur le siège devra être rapide pour éviter une intervention de l'équipage en faveur d'un débarquement. Son maintien et sa maîtrise sur le siège seront assurés au moyen des seuls gestes techniques professionnels en intervention acquis en formation.

L'ensemble des phases de la procédure d'embarquement se dérouleront systématiquement sous le contrôle d'un superviseur, fonctionnaire de police de l'aéroport de départ et seront filmées si nécessaire.

VI

La procédure d'embarquement par vol affrété

Cette note technique a pour objet de donner tous conseils utiles aux fonctionnaires chargés de préparer le départ, par vol spécialement affrété, des étrangers en situation irrégulière ainsi que ceux non-admis ayant fait l'objet d'un refus d'entrée en France.

Le respect de la dignité de l'étranger reconduit est un impératif absolu. Il s'agit en conséquence de créer et maintenir des conditions psychologiques favorisant le départ sans difficulté de l'étranger.

3. L'arrivée en zone d'attente ou à l'unité d'éloignement :

A - De l'interpellation à la zone d'attente (pour les étrangers non-admis) :

Il convient d'adopter une attitude courtoise tant au cours de la notification des droits de l'étranger que lors de la présentation des conditions d'hébergement en zone d'attente.

A son arrivée en zone d'attente, l'étranger non-admis fait l'objet d'une palpation de sécurité, pratiquée par une personne du même sexe et au travers des vêtements. Cette opération qui doit être complète, méthodique et méticuleuse est effectuée à l'aide d'un détecteur de métaux. L'étranger conserve son argent et ses bijoux, seuls les objets dangereux sont retirés et inventoriés contradictoirement.

B - L'arrivée à l'unité d'éloignement (pour les étrangers éloignés du territoire national) :

Les mêmes prescriptions de sécurité s'appliquent aux étrangers conduits dans les unités d'éloignement par les personnels en charge habituellement des transfèrements de personnes..

4. La procédure d'embarquement :

L'éloignement par vol spécialement affrété nécessite la mise en place d'un dispositif adapté aux 5 phases de la procédure d'embarquement.

Phase 1 :la communication:

Préalablement à toute prise en charge, le responsable de la PAF sur l'aéroport de départ ou son représentant et le commissaire de police, chef du dispositif à bord de l'avion devront communiquer longuement avec les étrangers afin de les convaincre de leur nécessaire retour dans le pays de provenance dans le cadre de la stricte application de la loi française.

Des explications devront notamment être apportées sur les sujets suivants :

- Les raisons du vol affrété : refus d'embarquement, faux documents, transits atypiques ; (tous les non admis seront embarqués à bord de l'avion spécialement affrété pour leur retour dans leur pays d'origine) ;
- Le respect de leurs droits (demande d'asile, appel non suspensif) et l'assurance de la conduite de l'opération dans le respect de la dignité humaine ;
- Le déroulement de l'opération : présenter les différentes phases de la procédure que sont la fouille, l'embarquement dans les autocars puis dans l'avion et les prestations proposées ;
- Les raisons (sûreté aérienne) et les modalités de la fouille de sûreté (ne pas oublier de leur préciser que leurs affaires dont les bijoux type « gris-gris » leur seront restitués) ;
- L'utilisation des techniques et moyens de coercition (attaches textiles, menottes métalliques, bandes de type velcro) : insister sur le fait que leur mise en œuvre sera adaptée et proportionnée à leur comportement et à la résistance opposée. A ce titre, préciser que la pose des attaches en toile aux mains par devant lors de la sortie du local de fouille pour la conduite à l'autocar se justifie pour des raisons de sécurité ;
- Les modalités de leur remise aux autorités étrangères : indiquer que l'accueil sera organisé dans de bonnes conditions, en présence d'un représentant de l'Etat français (attaché de sécurité intérieure) ;
- La présence et le rôle d'un représentant de la Croix Rouge et d'un médecin ;
- Cette opération est filmée par un policier.

Cette communication est un facteur déterminant pour éviter des réactions généralisées de résistance ou de désespoir.

Afin de faciliter le dialogue, il pourra s'avérer utile d'établir une relation plus étroite avec une ou deux personnes qui seront susceptibles d'être les interlocuteurs du groupe.

Phase 2 : La fouille de sûreté :

Les étrangers seront pris en charge un par un et conduits par deux policiers dans un local où sera pratiquée une fouille de sûreté à l'aide de détecteurs de métaux. Cette fouille sera réalisée tant à l'encontre des non-admis, qui sont libres de circuler en zone d'attente qu'à l'égard des étrangers éloignés du territoire national, et ce indépendamment des mesures de sécurité déjà prises à leur encontre par les personnels en charge des transferts (centre de rétention administrative ou établissements pénitentiaires).

L'ingéniosité développée par les éloignés pour dissimuler des objets dangereux dans les revers de leurs vêtements nécessite, pour ceux faisant montre d'un comportement à risques, d'une fouille approfondie pouvant impliquer parfois (pas de fouille approfondie systématique), un déshabillage à l'exception des sous-vêtements et ce dans le respect de la personne humaine.

A l'issue de la fouille, les policiers passeront des attaches en textile aux mains devant. Les personnes ayant un comportement violent se verront passer les attaches en textile ou les menottes administratives derrière le dos ainsi que des bandes velcro si nécessaire pour maintenir les jambes. Dès le retour au calme de l'intéressé, les mains seront à nouveau entravées devant avec des attaches en toile.

Phase 3 : L'embarquement dans les autobus :

Les étrangers éloignés seront immédiatement installés après la fouille dans les autobus destinés à les conduire au pied de l'avion. Selon la nature agressive ou non de leur comportement, ils seront placés en quinconce ou pris en compte individuellement par un policier.

Les bandes velcro pourront également être apposées pour maîtriser les jambes des personnes les plus récalcitrantes et violentes.

Phase 4 : L'embarquement dans l'avion et le vol:

Les policiers escorteurs seront installés en civil et sans arme dans l'aéronef avant l'arrivée des reconduits. Une réserve d'effectifs sera placée en tête et en queue de l'avion et des places seront réservées en son milieu pour le chef du dispositif et ses collaborateurs.

Le chef du dispositif se présentera au préalable au commandant de bord ainsi que le médecin et le représentant de la Croix Rouge.

Les autocars se positionneront à tour de rôle, parallèlement à l'avion, portes ouvertes sur la passerelle avant qui devra être couverte pour éviter les risques de chutes volontaires.

Les étrangers montent un par un, escortés, ou s'ils offrent de la résistance, portés par deux ou trois policiers qui traverseront l'aéronef et redescendront par la passerelle arrière. Les attaches en textile seront maintenues au cours de cette phase de même que les bandes velcro si nécessaire.

Les attaches en tissus seront retirées aux éloignés une fois l'avion stabilisé (15 à 30 minutes après le décollage) sauf pour ceux d'entre eux dont le comportement agité justifiera leur maintien. Il en sera de même pour les moyens de contention plus contraignants.

Les missions de fouille ainsi que celles d'embarquement à bord des autobus et de l'avion seront assurées par les policiers des compagnies d'intervention polyvalentes de la DPAF de Roissy.

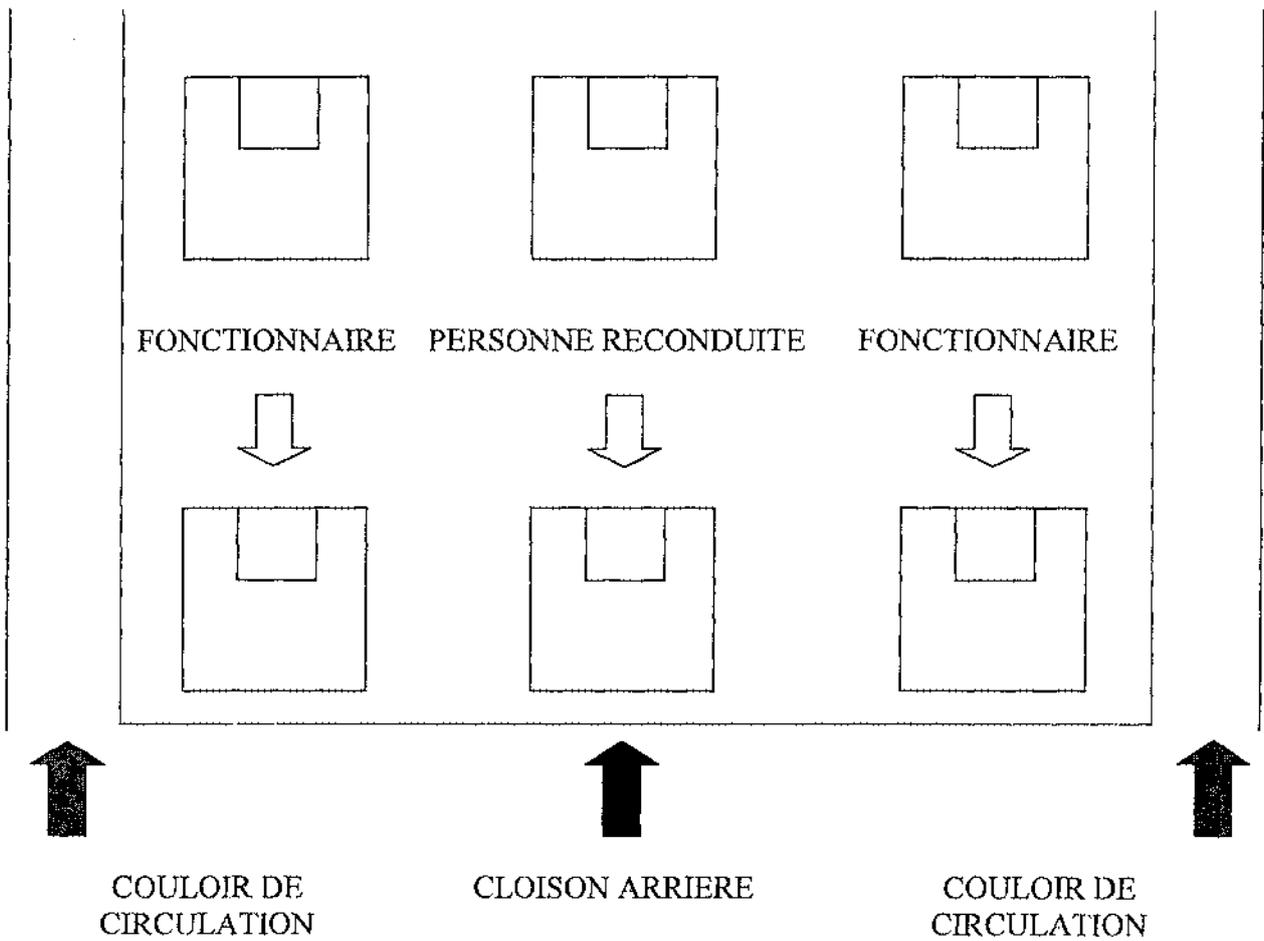
Phase 5 : le vol et l'arrivée au pays de destination :

A l'arrivée du vol, le chef du dispositif s'entretiendra avec l'attaché de sécurité intérieure ou son représentant présent sur les lieux. Il remettra les dossiers et organisera la descente des étrangers en liaison avec les autorités du pays. Il prendra attache avec l'état-major de la DCPAF pour rendre compte des conditions de déroulement du vol et de remise des éloignés.

VII

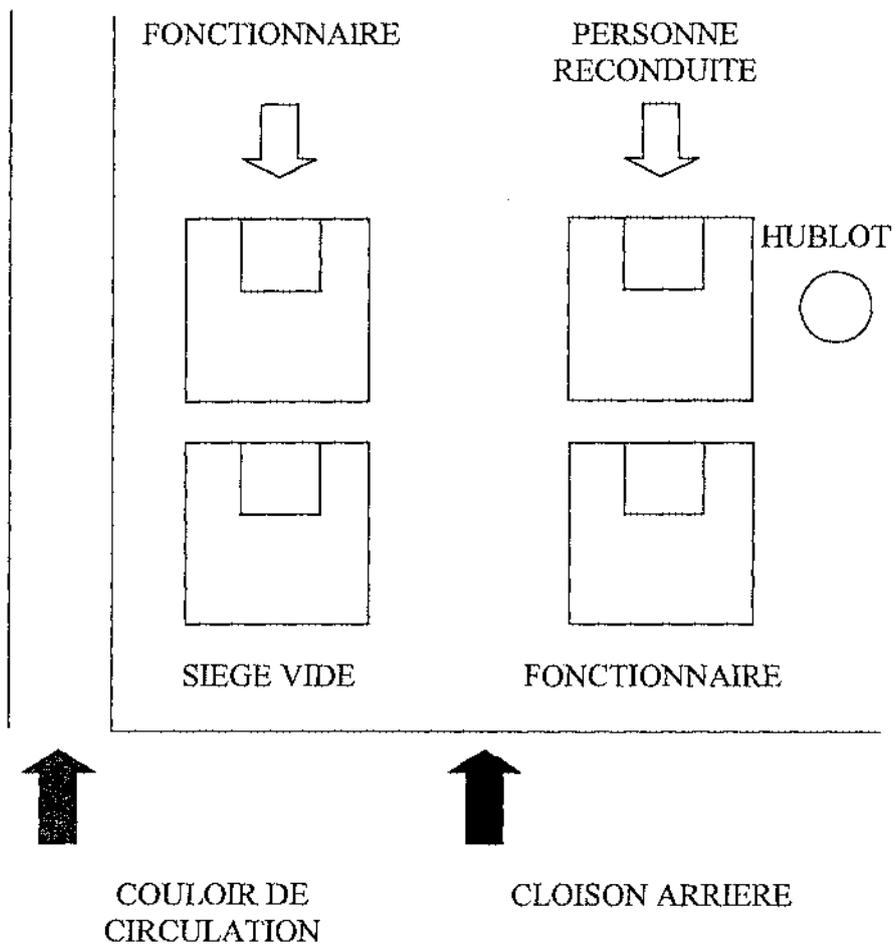
SITUATION DANS L'AVION

SCHEMA



SITUATION DANS L'AVION

SCHEMA



VIII

Compte-rendu de mission d'escorte (comportement de l'éloigné en RF ou INAD)

Date mission	du	au			
Nombre d'escorteurs					
Chef mission					
Itinéraire mission	aéroport départ	CDG	ORLY	AUTRE	
Vol n°	du				
Heure prévue décollage					
Heure réelle décollage					
Via					
Heure prévue arrivée		HF		HL	
Heure réelle arrivée		HF		HL	

RECONDUIT :

Nom
Prénom
Date de naissance
Nationalité
Antécédents médicaux connus
Antécédents judiciaires connus

Arrivée ULE ou ZAPI à H moins 2

Contact avec le responsable du local

Informations sur l'attitude du reconduit
Observations
Dossier et billetterie conformes et présents

Local où se trouve l'éloigné

Cellule
Poste

Son apparence physique

Présence de blessures
Légères
Quel type
Importantes
Quel type
Décision concernant une visite médicale

Sa tenue vestimentaire

Propre
Négligée
Vêtements déchirés ou souillés

Ses bagages

N'en possède pas
Présents dans les locaux
Absents

Son comportement

Calme
Nerveux
Excité et violent

Prise de contact par l'équipe d'escorte

Langue utilisée
Possibilité de communication verbale
Impossibilité de communication verbale
Communication non verbale

Comportement du reconduit à la prise de contact

Calme

Accepte de suite la mesure
Accepte après discussion

Nerveux

Refuse la mesure malgré les discussions
Indique qu'il fera tout pour ne pas partir

Excité et violent

Se débat
Tente de frapper les escorteurs
Tente de se blesser
Se blesse
 Quel type de blessures
 Légères
 Importantes

Mise en place de la ceinture de contention et des entraves en velcro.
Observations

Observations globales sur le comportement lors de la prise en compte psychologique

Transport de l'ULE ou ZAPI au bas de l'avion

De l'ULE ou ZAPI au fourgon de police

Calme et accepte le transport
Excité verbalement
Excité et violent
 Emploi de la force strictement nécessaire
 Emploi des moyens de contention
 - menottes (métalliques ou textiles)
 - bandes « velcro »
 - ceinture d'immobilisation

Dans le fourgon de police jusqu'au bas de l'avion

Calme
Excité verbalement
Excité et violent
 Tente de se blesser
 Emploi de la force strictement nécessaire
 Emploi des moyens de contention
 - menottes (métalliques ou textiles)
 - bandes « velcro »
 - ceinture d'immobilisation

Du fourgon de police à l'installation sur le siège

Contact avec le commandant de bord et le PNC

Présentation du chef d'escorte et de la mission par le superviseur
Problèmes
Refus du commandant de bord
Observations

Pré-embarquement

Passerelle arrière

Post-embarquement

Comportement des passagers
Observations
Passerelle arrière
Finger

Comportement du reconduit

Calme
Excité verbalement
Excité et violent
Tente de se blesser
Emploi de la force strictement nécessaire
Emploi des moyens de contention

- menottes (métalliques ou textiles)
- bandes « velcro »
- ceinture d'immobilisation

Attitude du PNT et PNC par rapport à la mesure

Coopératifs
Réticents
Opposés

Observations

Dans l'avion jusqu'au décollage

Calme

Excité verbalement

Tente de rallier les passagers ou le PNC à sa cause
Cris
Pleurs

Excité et violent

Tente ou se déshabille
Tente ou défèque ou urine sur lui
Tente de se blesser
Tente de blesser les escorteurs
Tente de blesser les passagers ou le PNC
Emploi de la force strictement nécessaire
Emploi des moyens de contention :

- menottes (métalliques ou textiles)
- bandes « velcro »
- ceinture d'immobilisation

IX

Le guide du policier escorteur

Ce guide vise à rappeler au fonctionnaire de la police nationale chargé des missions d'escorte, les principes à respecter et attitudes à adopter pour favoriser le bon déroulement et la réussite d'une mission d'éloignement, par voie aérienne, d'un étranger en situation irrégulière.

1/ Le contexte d'une mesure d'éloignement :

Le policier escorteur doit appréhender les nombreux paramètres intervenant dans une telle mission : le comportement de l'éloigné, de l'équipage, des passagers et des risques médicaux inhérents à tout état d'excitation.

2/ Les contacts relationnels :

- L'accompagnement contre son gré d'un individu qui peut devenir violent justifie que le policier escorteur crée les conditions psychologiques favorables à l'acceptation de la mesure d'éloignement et établisse une relation de confiance fondée sur le dialogue et le respect de l'éloigné tout en conservant une attitude ferme et déterminée. Dès lors, un contact préalable avec l'étranger éloigné s'impose.

- Une relation est établie avec le commandant de bord et le personnel navigant pour les informer de la procédure appliquée lors de l'embarquement et des difficultés prévisibles.

- Le policier escorteur adopte, à l'égard des autorités étrangères, une attitude courtoise, calme et respectueuse des usages locaux.

3/ L'emploi de la coercition :

Si nécessaire, le policier escorteur utilise la coercition proportionnellement à la résistance opposée afin de maîtriser la personne avec discernement. Il pratique les gestes techniques professionnels d'intervention et emploie les matériels mis à sa disposition au regard du comportement de la personne éloignée. Le recours à la technique de contrainte et de régulation phonique, dont la mise en œuvre par période de 3 à 5 secondes ne peut excéder 5 minutes, constitue l'ultime moyen à mettre en œuvre avant de constater un refus d'embarquement, un éloignement ne devant pas être exécuté à n'importe quel prix. La force strictement nécessaire, conformément au code de déontologie de la police nationale, est employée dans les conditions définies par la loi, sans violence physique ou verbale illégitime. **Seuls les matériels actuellement en dotation administrative (menottes métalliques ou textiles, bandes de type « velcro » et éventuellement la ceinture d'immobilisation) pourront être utilisés.**

4/ L'application des recommandations médicales :

Afin de prévenir les risques médicaux dus à l'état d'excitation de l'éloigné et à son maintien dans l'avion, la pratique des gestes non-réglementaires, notamment la compression du thorax, le pliage du tronc et le garrotage des membres, est strictement prohibée.

A l'inverse, le policier escorteur veille à s'hydrater et à faire boire régulièrement l'éloigné, à lui relâcher les sangles et à faire dégourdir toutes les deux heures les membres inférieurs.

Appendice

Médical

LES GESTES



A NE PAS FAIRE

PRATIQUER DES GESTES NON-
REGLEMENTAIRES

« ADAPTER » DES GESTES
REGLEMENTAIRES

« COMPRIMER » LE THORAX

« PLIER » LE TRONC

« GARROTTER » LES
MEMBRES

A FAIRE

PRATIQUER LES GTPI
D'ESCORTE

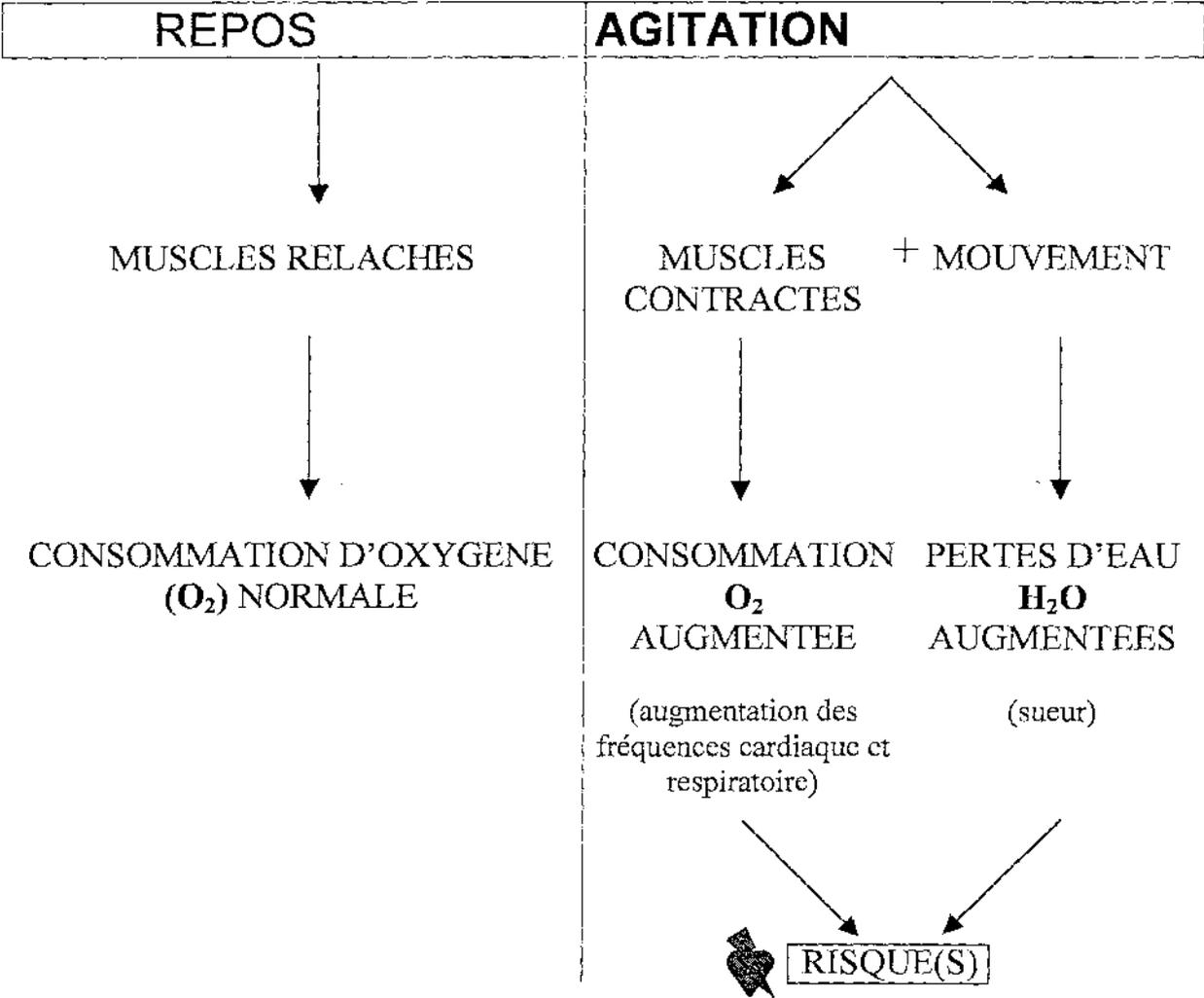
ET REGULIEREMENT

INCITER A BOIRE ET BOIRE

MOBILISER LES MEMBRES
INFERIEURS

RELACHER LES SANGLES

LES ETATS



LES RISQUES

AGITATION

O₂

Augmentation des besoins
+ diminution des apports
(gestes non-réglementaires
espace confiné)

H₂O

Augmentation des pertes
+ diminution des apports
(absence d'hydratation)

MANQUE D'O₂ + IMMOBILISATION + MANQUE D'H₂O

MAJORATION DU RISQUE
CARDIO-VASCULAIRE – PULMONAIRE - CEREBRAL

EPUISEMENT D'UN ORGANE

DEFAILLANCE DE L'ORGANISME

 RISQUE VITAL

Numéros

et

adresses utiles

NUMEROS UTILES

SERVICES	NUMERO	FAX
S.I.C. Etat Major DC PAF	01-49-27-41-12	01-42-65-15-85
	01-49-27-41-28	
Burel de la DCPAF	01-40-07-62-38	01-49-27-40-77
SIC Orly	01-49-75-43-14	
ULE Orly	01-49-75-01-34	
Régie Orly	01-49-75-76-38	
SIC Roissy	01-48-62-31-22	
ULE Roissy	01-48-62-75-18	01-48-62-50-38
Régie Roissy	01-48-62-52-49	
GASAI Roissy	01-48-64-83-50	01-48-64-83-69
	01-48-64-83-52	
CRA Mesnil Amelot	01-48-16-13-72	01-48-16-13-71
	01-48-16-13-45	
Permanence SCTIP H24	01-40-97-86-75	
Institut Pasteur vaccination	01-45-68-81-99	

Telephones Ambassades :

PAYS	ADRESSES	TELEPHONE	AMBASSADEUR/CONSUL
AFRIQUE DU SUD	JOHANNESBURG	778-56-00	CONSUL MR TRETOUT
ALLEMAGNE	BERLIN	20-63-95-00	AMBAS. MR MARTIN
ANGOLA	LUANDA	83-48-41 / 83-48-95	AMBAS. MR RICHARD
ARGENTINE	BUENOS AIRES	45-15-29-50	AMBAS. MR DJOUB
BRESIL	RIO DE JANEIRO	22-101-272	CONSUL MR BARBEYRON
	SAO PAULO	287-95-22	CONSUL MR LASCRET
BANGLADESH	DACCA	881-58-11 (3 L4)	AMBAS. MR LUMMAUX
SENEGAL	COTONOU	500-225 / 500-226	AMBAS. MR MIMIN
BULGARIE	SOFIA	86-51-100	AMBAS. KUENDELFOEGE
CAMEROUN	DOUALA	40-53-70 / 40-56-83	CONSUL MR BRICARD
CAP VERT	PRAJA	61-60-01	AMBAS. MR BUGUET
CHILI	SANTIAGO	225-10-50	AMBAS. MR LE GOURNEREC
CHINE	PEKIN	658-213-31 (2 L4)	AMBAS. MR MOREL
COLOMBIE	BOGOTA	635-14-00	AMBAS. MR PAREAIT
EQUATEUR	QUITO	560-739 / 563-270	AMBAS. MR FINOT
EGYPTE	LE CAIRE	570-59-15 (a 20)	AMBAS. MR DOFFER
EGYPT	KINSHASA	21-505	AMBAS. MR LE LIDEC
CONGO	BRAYZAVILLE	815-551 (2 L4)	AMBAS. MR SOLOF
	POINTE NOIRE	940-001 / 940-052	CONSUL MR TORRI
COMORES	MORONI	730-755 / 751-515	AMBAS. MR LAJAUNIE
COSTA RICA	SANJOSE	23441-57	AMBAS. MME TRAMOND
CUBA	LIEPVILLE	761-054 / 751-031 ou 032	AMBAS. MR SELZ
GHANA	ACCRA	774-480 / 228-504	AMBAS. MR BERRIT
GHANEE	CONAKRY	411-605 (et 655)	AMBAS. MR GAYER
HONGRIE	BUDAPEST	374-11-00	AMBAS. MR FOUDELE
INDE	NEW DELHI	611-97-98 & 95	AMBAS. MR FAUSGOURNET
ISRAEL	TEL AVIV	52-38-509	AMBAS. MR HUNTZINGER
MADAGASCAR	TANANARIVE	22-398-98	AMBAS. MR LEBEVE
MALTAISE	NOLAKHOTI	52-517-26 ou 47-50-57	AMBAS. MR THEBAULT
MARTE	PORT LOUIS	20-20-100	AMBAS. MR FORCEVILLE
MAROC	RABAT	57-63-97-00	AMBAS. MR BONNEZORSE
	CASA BLANCA	22-48-95-00	CONSUL MR BESANCENET
NERGIE	ABUJA	523-55-10 ou 58-06	AMBAS. MR PELTIER
NERGIE	NIGAMEY	722-432 ou 435	AMBAS. MR VENE
PAKISTAN	ISLAMABAD	1273-750 & 732	AMBAS. MR GERARD
SENEGAL	DAKAR	395-100	AMBAS. MR GUNASTY
SEYLANE	COLOMBO	69-97-50 ou 52 / 69-88-15	AMBAS. MME PAGNER
SENEGAL	NDJAMENA	532-575 ou 76	AMBAS. MR COURBIN
SENEGAL	PRAGUE	57-53-27-56	AMBAS. MR COSTE
SENEGAL	BANGKOK	266-80-80 & 56	AMBAS. MR PRETIRE
SENEGAL	ISTANBUL	292-43-10 ou 11	CONSUL MR BOUTFANDEAU
SENEGAL	ABIDJAN	20-200-404	AMBAS. MR VIGNAL
SENEGAL	LOME	35-81-11	AMBAS. MR CONTENAY
SENEGAL	TUNIS	35-31-11	AMBAS. MR CONTENAY

ALPHABET

ACRONYMES

<u>DCPAF</u>	= direction centrale de la police aux frontières.
<u>SCTIP</u>	= service de coopération technique internationale de police.
<u>UNESI</u>	= unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention.
<u>BUREL</u>	= bureau de l'éloignement de la direction centrale de la police aux frontières.
<u>SIC</u>	= salle d'information et de commandement.
<u>GASAI</u>	= groupe d'analyse et de suivi des affaires d'immigration.
<u>ULE</u>	= unité locale d'éloignement.
<u>CRA</u>	= centre de rétention administrative.
<u>APRF</u>	= arrêté préfectoral de reconduite à la frontière.
<u>ITF</u>	= interdiction du territoire français.
<u>AME</u>	= arrêté ministériel d'expulsion.
<u>INAD</u>	= étranger non admis à l'entrée en France.
<u>DPO</u>	= étranger objet d'une mesure de reconduite à la frontière par voie aérienne.
<u>DPU</u>	= DPO éloigné sans escorte.
<u>DPA</u>	= DPO éloigné avec escorte.
<u>QUOTA</u>	= nombre maximal d'étrangers éloignés sur un même vol.
<u>CDB</u>	= commandant de bord.
<u>C.A.C.</u>	= code de l'aviation civile.
<u>O.A.C.I.</u>	= organisation de l'aviation civile internationale.