

Le tunnel sous la Manche pris d'assaut par les migrants ?

- Les chiffres officiels évoquent plus de 4.000 tentatives d'intrusion à Sangatte en deux nuits.
- Des chiffres très exagérés, selon les associations de terrain, qui crient à la propagande et à la manipulation.

REPORTAGE
SANGATTE, CALAIS
DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

Des camions ! Des camions en pagaille ! Sur l'autoroute A16, qu'on vienne de Dunkerque ou de Boulogne, c'est pareil : des kilomètres de camions, garés à la queue leu leu sur la bande d'arrêt d'urgence, bien avant la bretelle qui mène à Sangatte (Calais), l'exutoire continental du tunnel sous la Manche. « Le retard s'est accumulé, explique Romain Dufour, d'Eurotunnel. Il y a eu moins de navettes, cette nuit, avec les écénements... » Dans la nuit de mardi à mercredi, les services de sécurité d'Eurotunnel auraient en effet fait échec à près de 2.300 tentatives d'intrusion de migrants sur l'immense site (650 hectares, 28 km de clôtures) qui entoure l'entrée du tunnel. La nuit d'avant, on en aurait recensé près de 2.000.

Un homme est mort, parmi ceux qui tentaient l'aventure : un jeune Soudanais heurté par un camion alors qu'il tentait de gagner l'Angleterre en douce – il n'y a pas de carte d'identité au Royaume-Uni, le travail au noir prospère, les réseaux de soutien aux migrants quadrillent le terrain et le pays offre de nombreux avantages à ses réfugiés.

Jeudi matin, pourtant, pas l'ombre d'un migrant aux abords de Sangatte. « Ils dorment ! », grince un routier français.

Ils sont plus nombreux, c'est vrai, à tenter leur chance à Sangatte depuis que le port de Calais est mieux sécurisé – une clôture barbelée de plusieurs kilomètres, financée par la Royaume-Uni, défend désormais l'accès à la zone portuaire. Le conflit qui a éclaté, fin juin, entre le personnel de la compagnie maritime Scop Sea-France et son propriétaire, la société Eurotunnel, a encore accru la pression des clandestins sur le site du tunnel, vu la paralysie, tantôt totale, tantôt partielle, du port de Calais. Mais voilà : la situation, à Calais, est normalisée depuis plus d'une semaine. Comment expliquer, alors, le rush des migrants sur Sangatte, ces derniers jours ? « On ne l'explique pas », coupe Romain Dufour.

Sur le terrain, on en doute. Devant la clinique mobile de l'ONG Médecins du Monde, c'est l'affluence habituelle. Ni plus ni moins. Ici, on pense les plaies que les migrants s'occasionnent en tentant de forcer la main à la chance : surtout de vilaines coupures infligées par les barbelés, et des irritations oculaires – ça, ce sont les gaz lacrymogènes.

A cette heure matinale, ils sont une quinzaine à faire le pied de grue devant l'hosto à roulettes. Dont Issaya, un Erythrien coiffé d'un étonnant bonnet anclin. Il vient pour sa main : une grosse estafilade qu'il comprime dans un T-shirt ensanglanté. Il était de l'équipée, la nuit précédente. « Three times ! », annonce-t-il dans un anglais estropié et un sourire ébréché : il a tenté le coup trois fois, la nuit passée. Comme 2.000 autres ? « Never ! », s'amuse-t-il. Jamais !

Ici, les bénévoles n'accordent pas davantage de crédit à ce chiffre-là. « S'ils avaient été à ce point nombreux, dit une aide-soignante, ça se verrait ici. Notre équipe peut prendre en charge 90 personnes par jour : hier, on en a soigné 64. » Même moue dubitative au centre d'accueil pour migrants aménagé dans les locaux

du centre aéré Jules Ferry : « On estime à 3.000 le nombre de mi-

grants présents sur Calais, explique un bénévole de l'association Vie active. Et le nombre d'intrusions oscille ordinairement entre 100 et 300 par jour. Si ce nombre avait soudain décuplé, on aurait vu un mouvement inhabituel dans le camp. »

La quasi-totalité des migrants s'entassent ici, à New Jungle, un bidonville de bric et de broc qui, depuis janvier, a poussé sur une ancienne décharge de 16 hectares, coincée entre le cordon du nain et la voie rapide qui file vers le port. Le centre-ville est à 5 kilomètres. Sangatte plus loin encore. « Deux mille personnes qui traversent tout Calais pour aller du bidonville vers le site du tunnel, ça se voit », ironise sur son site l'association Passeurs d'hospitalité. Or, on n'a rien vu de tel. « Propagande, manipulation », estime l'association.

Dans quel but ? « On ne peut faire que des hypothèses, dit-elle.

« La situation dépasse ce qu'un concessionnaire peut raisonnablement faire »
PDG D'EUROTUNNEL

Eurotunnel essaie d'obtenir 9,7 millions d'euros des gouvernements français et britannique pour compenser le manque à gagner et les surcoûts imputables à l'acharnement que les migrants

mettent à passer en Angleterre. »

Les chiffres annoncés ces derniers jours ont en tout cas généré une tripotée de réactions. Le gouvernement britannique accuse la France d'être une passoire. Le gouvernement français accuse Eurotunnel de n'avoir pas fait les efforts nécessaires. Et Eurotunnel appelle les gouvernements français et britannique à « une réaction appropriée », soulignant avoir intercepté 37.000 migrants par ses propres moyens depuis le début de l'année. « Les effectifs de gardiennage ont été doublés mais la situation dépasse ce qu'un concessionnaire peut raisonnablement faire : on est face à des invasions systématiques et peut-être organisées », s'insurge Philippe Gounon, le PDG d'Eurotunnel. Au même moment, ou presque, Natacha Bouchart, sur France Info, expliquait que « 150 ou 250 migrants ont essayé, plusieurs fois, de passer dans le tunnel la nuit dernière... » ■

STÉPHANE DETAILLE

Calais Prêts à prendre tous les risques pour rejoindre l'eldorado britannique

REPORTAGE
CALAIS
DE NOTRE ENVOYÉ SPÉCIAL

Un migrant soudanais est décédé ce mercredi matin à Calais, non loin du tunnel sous la Manche. Il a été renversé par un camion, pendant qu'il essayait de grimper dessus. Il tentait de rejoindre la Grande-Bretagne, comme essaient de le faire des centaines de migrants chaque soir.

Ce genre de drame est loin d'être anecdotique, puisqu'il s'ajoute aux huit décès précédents, survenus depuis le début du mois de juin. En comparaison, sur l'ensemble de l'année 2014, on en avait dénombré une quinzaine. Beaucoup ont récemment perdu la vie en étant fauchés sur l'autoroute, ou en tombant du camion sur lequel ils s'étaient accrochés. À côté de cela, les migrants s'aventurent de plus en plus dans le tunnel sous la Manche. L'un d'entre eux est décédé, suite à une électrocution, et un autre s'est noyé dans un bassin de rétention du tunnel.

D'après le décompte de la Préfecture du département du Pas-de-Calais, il y aurait environ 3.000 migrants situés aux abords de la ville, contre 800 en 2014. Parmi eux, des Érythréens, des Éthiopiens, des Soudanais, des Afghans et bien d'autres encore. Ils fuient les conflits ou le manque de liberté dans leur pays d'origine. Ces migrants veulent rejoindre la Grande-Bretagne, là où il est facile de trouver un travail au noir, et où ils ne devront pas se soumettre à des contrôles d'identité.

Et la situation n'est pas près de se stabiliser, comme l'explique Benoît, bénévole à « L'auberge des migrants », une association qui apporte notamment un support alimentaire. « C'est l'été et la mer va se calmer. Il va y avoir une augmentation du nombre de migrants, surtout vers le mois de septembre. »

La majorité de ces migrants est installée dans un camp de fortune surnommé la « jungle ». Les bidonvilles des quartiers les plus défavorisés n'ont rien à lui envier. Recouvertes de bâches et de bois en tous genres, les installations sont très fragiles face au vent qui soulève la poussière et le sable.

Malgré la situation inconfortable, l'espoir d'une vie meilleure s'est installé dans cette « jungle » et incite les migrants à traverser la Manche au plus vite, par tous les moyens possibles, souvent dangereux. « Ils s'aventurent sur le tunnel sous la Manche et risquent de se faire électrocuter », détaille

Chaque soir, des centaines de migrants tentent leur chance, en cherchant un endroit pour passer la frontière

Benoît.

C'est un danger que n'a pourtant pas peur de courir Kamal, un jeune Éthiopien arrivé à Calais il y a cinq mois. T-shirt rouge et large sourire, il veut tout faire pour passer la frontière : « Il n'y a pas de liberté en Éthiopie et ici, en Europe, nous sommes considérés comme des animaux. En Grande-Bretagne, nous serons à nouveau des êtres humains. Je vais encore essayer de sauter sur un train cette nuit. J'essaie tous les soirs, et je vais réussir. C'est vrai qu'il y a déjà eu des

morts, mais je n'ai pas peur de mourir. »

Derrière lui, certains remplissent des jerricans d'eau, pour pouvoir prendre une douche. Au loin, une épaisse fumée s'élève vers le ciel. Elle commence à piquer aux yeux et son odeur imprègne les vêtements de chacun. Il s'agit d'un feu de broussailles que tentent d'éteindre plusieurs personnes, armées de seaux d'eau, de branches ou de couvertures. Les flammes crépitent mais commencent à s'éteindre grâce à la mobilisation des réfugiés. L'un d'entre eux explique que cela se produit très souvent.

Chaque soir, des centaines de migrants essaient de tenter leur chance, en cherchant un endroit pour passer la frontière. Leur nombre très élevé les oblige à prendre des risques pour contourner les contrôles policiers, de plus en plus sur le qui-vive. Beaucoup disent d'ailleurs avoir été victimes d'actes de violence, qui ne font que renforcer la pression aux abords des postes de frontière. C'est ce qu'explique un réfugié pakistanais : « Il y a plus de contrôles de la police, et c'est très difficile. Les policiers sont vio-

lents : ils utilisent des sticks et du spray qu'ils projettent dans les yeux. La semaine dernière, ils m'ont frappé avec une matraque, alors que je n'avais rien fait. »

Selon la ministre britannique de l'Intérieur, Theresa May, les autorités françaises et britanniques ont empêché plus de 8.000 tentatives de migrants voulant rejoindre l'autre côté de la Manche, en moins d'un mois, entre le 21 juin et le 11 juillet. Il faut y ajouter ceux qui ont réussi à passer la frontière.

Contrairement à tous ces migrants, d'autres veulent par contre s'installer durablement en France. Certains d'entre eux prennent le soleil dans un parc, non loin de la mairie de Calais. L'herbe y est par endroits totalement aplatie, preuve que beaucoup s'y assoient. C'est le cas d'Ornar, un Soudanais qui discute avec quelques amis. « Je suis là depuis deux ans et demi. Au départ, je voulais aller en Angleterre, mais c'était trop dangereux. Aujourd'hui, j'ai des papiers français, mais il m'a fallu près de deux ans pour les avoir. Je loge dans un foyer non loin d'ici et je reçois 450 euros par mois. »

Malgré leur désir d'intégration, ils n'arrivent pas à trouver du travail et savent que beaucoup d'habitants veulent les voir partir. Même si on n'aime pas en parler ouvertement dans le quartier, Calais semble souffrir de la présence des migrants. Les commerces ferment et la ville est désertée par les visiteurs. « C'est malheureux de les voir ainsi, ce sont tout de même des êtres humains », se plaint une commerçante. Mais ça ne peut plus durer, les touristes ont peur de venir. »

L'afflux de migrants ne devrait donc pas s'apaiser durant les prochains mois. Cela risque d'augmenter la pression au sein des forces de l'ordre, et chez la population locale. Quant aux réfugiés, beaucoup disent qu'ils ne veulent pas prendre l'argent des Français, mais qu'ils désirent simplement partir. Ils vont continuer à prendre des risques, pour gagner leur eldorado qu'est la Grande-Bretagne. ■

FLORENT TONDEUR (et.)

Paris Chaque camp se renvoie la faute

PARIS
DE NOTRE ENVOYÉE PERMANENTE

La faute à qui ? Au lendemain de la mort d'un migrant à Calais et alors même qu'un autre candidat à l'exil s'est fait électrocuter mercredi à Paris en tentant de monter sur un Eurostar, le gouvernement et Eurotunnel se renvoient la responsabilité. Sommé de rendre des comptes, le ministre français de l'Intérieur consent à faire un effort supplémentaire. Deux unités de forces mobiles (soit cent vingt policiers) supplémentaires seront affectées à la sécurité du site autour du Tunnel sous la Manche, a annoncé Bernard Cazeneuve. Chaque jour, trois cent cinquante hommes patrouillaient déjà. Mais pas question d'en faire plus. « *La France a déjà engagé des moyens exceptionnels* », selon le ministère de l'Intérieur. Bernard Cazeneuve fait valoir qu'il a multiplié par cinq les moyens mis en œuvre à Calais depuis l'élection de François Hollande à l'Élysée en 2012.

Le gouvernement Valls se défend de tout esprit polémique. Mais le premier flic de France accuse. Dans son viseur : Eurotunnel. C'est la société exploitante qui aurait failli à ses obligations, dit-il. Dans une lettre au PDG d'Eurotunnel Jacques Gounon, envoyée il y a quelques jours, il l'invitait déjà à prendre ses responsabilités. Le ton était pour le moins direct. « *Le groupe n'a pas fait des efforts à due proportion de l'aggravation de la situation* », écrivait Cazeneuve. « *Depuis 2002, le groupe a divisé par trois les moyens humains consacrés à la sécurité.* » L'intéressé n'a pas franchement apprécié. « *Eurotunnel met tous les moyens nécessaires dans les limites de ses responsabilités pour assurer une totale étanchéité du tunnel* », a fait valoir le PDG du groupe. « *Mais on n'est pas dans le cas d'un passager qui ne paie pas son billet. On est face à des invasions systématiques, mas-*

sives », a-t-il répliqué. Entre Eurotunnel et le gouvernement, le torchon brûlait déjà depuis un moment. D'autant que l'entreprise avait réclamé près de dix millions d'euros d'indemnités aux autorités françaises et britanniques pour compenser ses coûts d'exploitation.

Alors que le ministre de l'Intérieur s'était rendu à Londres pas plus tard que mardi, le gouvernement plaide pour une solution européenne au problème. Mais dans l'opposition, personne ne semble disposé à laisser à la gauche le temps de la trouver. Au centre, comme à droite et à l'extrême droite, l'affaire a suscité un tir nourri de critiques. « *Cazeneuve devrait se poser les questions dans le bon sens : la question n'est pas de savoir comment empêcher les migrants de rentrer*

La droite avance ses pistes : des retours groupés ou un blocus maritime

dans le tunnel, mais de savoir pourquoi ils sont sur le territoire alors qu'une grande majorité d'entre eux n'ont pas le droit de s'y trouver », s'étonne Jean-Christophe Lagarde (UDI). Chez Les Républicains (LR, anciennement UMP), l'ex-ministre Xavier Bertrand voit plus loin que le Calaisais. « *Seul un blocus maritime face aux côtes libyennes pourrait apporter une réponse* », estime-t-il. Et le député LR Guillaume Larrivé, secrétaire national à l'immigration, plaide pour des vols de retour groupés au départ du Calaisis.

Le FN ne s'est pas non plus privé de s'emparer de l'affaire. « *Nous payons le laxisme des autorités françaises et européennes* », accuse la députée Marion Maréchal-Le Pen. Et de dénoncer « *l'hypocrisie d'une politique qui se plaint des drames mais ne fait rien pour les empêcher* »... ■

JOËLLE MESKENS

COMMENTAIRE

ANN-CHARLOTTE BERSIPONT

COMBIEN DE MORTS AVANT LE BOUT DU TUNNEL ?

« *Ce n'est pas moi, c'est l'autre.* »

C'est, en substance, le résumé des échanges entre Eurotunnel et l'État français, ce mercredi. Le premier a argué que « *la pression qui s'exerce chaque nuit dépasse ce qu'un concessionnaire peut raisonnablement faire* », le second, via le ministre de l'Intérieur Cazeneuve, a rétorqué que le groupe devait prendre ses responsabilités. Le jeu de ping-pong est aussi (et surtout) politique : tant l'Angleterre que la ville de Calais dénoncent l'hypocrisie de l'autre.

Certains observateurs proches du dossier n'hésitent pas, hier, à douter de la véracité des chiffres fournis par la police (3.500 « intrusions » dans le site du Tunnel en deux nuits), ou à y voir une opération savamment orchestrée.

Soit. La hausse des arrivées en Europe, elle, est indiscutable. Selon les Nations unies, 137.000 migrants ont traversé la Méditerranée au cours du premier semestre 2015, soit une augmentation de 83 % par rapport à la même période en 2014. A Calais, où se cristallise chaque nouvel afflux depuis plus de dix ans, la manière douce a d'abord été privilégiée, via la création du centre de Sangatte (1999). Celui-ci, saturé, a fini par fermer, trois ans plus tard. Après une décennie de *statu quo*, l'approche est devenue nettement plus répressive : l'État a multiplié par cinq les moyens en forces de l'ordre qu'il consacre à la gestion de la situation à Calais depuis 2012. En Belgique, des tractations semblent en cours pour s'adapter, le cas échéant, à l'afflux. Et si la troisième voie était celle d'une collaboration réelle et non plus rêvée avec les pays d'origine, afin d'améliorer leur situation ? Il faudrait, pour cela, laisser les intérêts de chacun au placard. C'est loin d'être gagné en Europe, à l'heure où la Hongrie construit un mur anti-migrants. Combien de morts avant d'apercevoir le bout du tunnel ?

EN BELGIQUE

Tractations en cours

En France, le dispositif répressif envers les migrants n'a de cesse de prendre de l'ampleur. Qu'en est-il en Belgique, où les demandes d'asile sont également en forte hausse (2.289 en juin) ? Il y a, en ce moment même, une concertation entre le cabinet Asile et Migration (Theo Francken, N-VA), le cabinet Intérieur (Jan Jambon, N-VA), la police fédérale et d'autres partenaires concernés tels que l'Office des étrangers. Le but est d'évaluer l'état de la situation actuelle pour, éventuellement, adapter le dispositif. Au cabinet Francken, on rappelle que des actions existent déjà : contrôles de camions sur les parkings de l'E40 et à la frontière, campagnes de sensibilisation des chauffeurs de poids lourds. (A.-C.B.)

Londres Pour un rétablissement de l'ordre

LONDRES

DE NOTRE CORRESPONDANT

La réunion d'urgence, mercredi, du comité Cobra, constitué de ministres et de responsables de la sécurité, sous la houlette du ministre britannique de l'Intérieur, Theresa May, souligne l'inquiétude de Londres face aux tentatives quotidiennes de migrants pour rejoindre le Royaume-Uni via le tunnel sous la Manche depuis Calais. Ces intrusions de migrants essentiellement érythréens, éthiopiens, soudanais et afghans, qui cherchent à gagner l'Angleterre sur le site d'Eurotunnel, provoquent par ricochet de graves problèmes économiques dans le Kent, le comté où est situé le tunnel sous la Manche.

La France et la Grande-Bretagne ont conclu un accord en septembre sur la « gestion de la pression migratoire » à Calais, avec la création d'un fonds spécial. Par ailleurs, le Royaume-Uni vient de débloquer 7 millions de livres (9,9

millions d'euros) qui s'ajoutent aux 15 millions déjà annoncés précédemment par Londres pour renforcer la sécurité des infrastructures autour des ports français en vue de dissuader les migrants.

Certes, officiellement, le 10 Downing Street se félicite de la collaboration étroite entre Londres et Paris sur la question. Par ailleurs, l'annonce du déploiement d'une centaine de CRS en renfort a été bien accueillie. Reste que, comme l'indique l'*Evening Standard* relayant le point de vue officiel, « la crise à Calais doit être réglée de manière urgente... dans son propre intérêt, le gouvernement français doit prendre des mesures draconiennes contre les grévistes et les migrants ».

Le gouvernement britannique est lui-même soumis à rude pression de la part des élus tory du Kent, un bastion conservateur, afin d'obtenir rapidement de Paris le rétablissement de la circulation dans le Channel. En effet, la vie écono-

mique des petits villages qui l'entourent est totalement perturbée par les énormes embouteillages sur l'autoroute M20 reliant Londres à Folkestone.

Malgré les vacances parlementaires, l'affaire a pris une tournure politique. Ainsi, Nigel Farage, le leader du parti europhobe et anti-immigrés Ukip, a réclamé le déploiement de l'armée pour fouiller les véhicules venus de France et patrouiller dans le tunnel.

Reste que Downing Street est également contraint de ménager Paris dans le cadre de la future négociation sur les réformes de l'Union européenne destinées à éviter un « Brexit ». Par ailleurs, les Français ont beau jeu de souligner que la crise des migrants à Calais est d'abord le résultat de la non-appartenance du Royaume-Uni à l'Espace Schengen de libre-circulation des voyageurs internationaux. Cette non-adhésion impose les contrôles de douane au départ des ports français et du tunnel sous la Manche. ■

MARC ROCHE