



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 25 mai 2018
(OR. en, fr)

8239/02
DCL 1

SCH-EVAL 11
COMIX 281

DÉCLASSIFICATION

du document: ST 8239/02 RESTREINT UE

en date du: 7 mai 2002

Nouveau statut: Public

Objet: Rapport sur l'évaluation Schengen de la France

Les délégations trouveront ci-joint la version déclassifiée du document cité en objet.

Le texte de ce document est identique à celui de la version précédente.

RESTREINT UE



CONSEIL DE
L'UNION EUROPÉENNE

Bruxelles, le 7 mai 2002 (30.07)
(OR. en)

8239/02

RESTREINT UE

SCH-EVAL 11
COMIX 281

NOTE

de : la Présidence

au : Groupe "Évaluation de Schengen"

N° doc. préc. : 11617/3/01 SCH-EVAL 30 COMIX 624 + ADD 1

8095/02 SCH-EVAL 10 COMIX 277 + ADD 1

Objet : Rapport sur l'évaluation Schengen de la France

TABLE DES MATIÈRES

I.	FRONTIÈRES.....	3
	A. FRONTIÈRES TERRESTRES.....	3
	B. FRONTIÈRES AÉRIENNES.....	32
	C. FRONTIÈRES MARITIMES.....	66
II.	VISAS.....	88
	A. CASABLANCA.....	90
	B. GENÈVE.....	101
III.	SIS.....	111
IV.	PROTECTION DES DONNÉES.....	137

* * *

RESTREINT UE

REMARQUES LIMINAIRES

Le présent rapport a été rédigé sur la base des contributions des experts. La commission d'experts a pris connaissance de l'avis écrit transmis par la France et s'est efforcée de concilier les deux documents, dans la mesure du possible, en corrigeant ou en ajoutant des passages à la lumière des observations pertinentes. Les contributions de la France qui complètent les informations fournies par la **commission d'experts** sont précédées de la mention "(F)" et figurent en caractères italiques. Là où des divergences de vues subsistent, le rapport présente la position française dans une note de bas de page faisant référence au passage concerné.

DECLASSIFIED

I. FRONTIÈRES

A. FRONTIÈRES TERRESTRES

1. Introduction

Sur la base du mandat du Groupe "Évaluation de Schengen" (SCH/Com-ex (98) 26 def) et du programme d'évaluation adopté par le Conseil (8881/01 SCH-EVAL 17 COMIX 371), des équipes d'experts ont été envoyées en France.

Du 20 au 26 janvier, des experts des États membres de l'UE, de la Norvège, de la Commission et du Secrétariat général du Conseil ont examiné les contrôles aux frontières extérieures ainsi que la coopération policière.

Des visites ont été effectuées sur les sites suivants:

- Paris-Gare du Nord: contrôle des sorties à destination du Royaume-Uni;
- Londres-Gare de Waterloo: contrôle des entrées dans l'espace Schengen;
- Menton-Vintimille: coopération policière avec l'Italie;
- Thonex-Vallard: contrôle des entrées dans l'espace Schengen;
- Genève-Gare de Cornavin: contrôle des entrées dans l'espace Schengen;
- Hendaye-Biriatou: coopération policière avec l'Espagne;
- Paris-SCCOPOL: échange et diffusion d'informations et niveau central.

Les experts remercient les autorités françaises pour leur avoir permis de se faire une idée assez détaillée des points forts et des faiblesses du dispositif opérationnel français.

RESTREINT UE

Participants

E, Présidence	Antonio Pablo Gómez Vázquez Antonio Díaz Ramos José Luis María de Frutos (coopération policière)
B	Walther Rombaut
D	Jost Buch Bodo Kaping
I	Enrico Aragona
NL	E.H.M.L. Neerijnen (frontières terrestres) R. Helsdingen (coopération policière)
NO	Svein Urdal
A	Günter Schnittler
P	Carlos Moreira
FIN	Olli Kolstela Kimmo Elomaa
S	Tommy Lomborn
GSC	Wouter van de Rijt
COM	Rudolf Roy Jacques Verraes

2. Résumé

Les experts ont quitté la France avec des impressions mitigées: si la coopération policière avec les pays voisins leur a semblé très satisfaisante, par contre, il leur est apparu que les contrôles aux frontières avec des États non Schengen (Royaume-Uni et Suisse) ne font pas l'objet d'une attention suffisante, que ce soit en termes d'analyse du risque, d'effectifs ou d'équipement, et ne sont par conséquent pas conformes aux normes Schengen.

(F) En termes d'analyse du risque, la France estime que les pays limitrophes non Schengen (Royaume-Uni et Suisse) ne présentent actuellement que peu de danger migratoire potentiel, notamment en comparaison des risques existant sur d'autres frontières extérieures Schengen.

Les moyens techniques et les ressources humaines ont été jugés insuffisants, tant aux points de passage frontaliers (PPF) surveillés par la police aux frontières (PAF) qu'à ceux surveillés par la douane. Les conclusions des experts à cet égard sont confirmées tant par les chiffres indiquant la répartition des effectifs affectés aux contrôles frontaliers assurés par la police et la douane que par les informations fournies aux experts par le personnel sur place. La surveillance des frontières entre les PPF ainsi qu'à ceux-ci en dehors de leurs heures d'ouverture et sur les autres voies traversant la frontière extérieure ne peut être qualifiée d'efficace. Cette surveillance étant assurée d'une manière très aléatoire, les autorités ne peuvent avoir une vue d'ensemble de l'immigration clandestine ou de ses filières à la frontière dite "verte". En outre, les experts ont jugé les possibilités d'accès au SIS souvent insuffisantes tant en termes d'équipement que de communication et de formation.

Les experts ont estimé que la décision politique adoptée au niveau central en novembre 1995, visant à confier la responsabilité de la grande majorité des PPF à la douane, avait été inspirée par des considérations financières et n'était pas assortie de mesures suffisantes pour garantir la sécurité dans le cadre des nouvelles dispositions. Il apparaît notamment que la douane ne dispose pas, pour effectuer des contrôles, des mêmes pouvoirs juridiques que ceux dont la police disposait avant que ces pouvoirs ne soient transférés.

(F) La décision de transfert s'inscrit dans un contexte de complémentarité entre les forces de police et de douane participant à une même mission. Dans le cadre de cette mission de contrôle aux frontières, la douane dispose en matière de non-admission des mêmes pouvoirs juridiques que la PAF.

La France devrait par conséquent envisager de renforcer les ressources techniques et humaines mises à la disposition de la police et de la douane et/ou créer de véritables équipes mixtes (constituées de membres de la police, de la gendarmerie et de la douane) afin d'exploiter les effets de synergie. Cette synergie est nécessaire à tous les niveaux, et pour en tirer le meilleur profit, il convient de développer un esprit de coopération efficace et d'agir sur la sécurité aux frontières et la coopération policière dans tous leurs aspects.

Ces constatations sont jugées inquiétantes pour la sécurité intérieure de la France et de ses partenaires Schengen, ainsi que pour les pays candidats.

3. Exposé de la situation

Frontières extérieures

Il importe de rappeler que les autorités françaises avaient déjà décidé en 1995 de répartir les compétences en matière de contrôles aux frontières entre la douane, actuellement responsable de 184 points de passage frontaliers autorisés (PPF), et la police, qui en surveille 41. Toutefois, les pouvoirs en matière de lutte contre l'immigration clandestine dont disposent ces deux organisations chargées de l'application de la loi ne sont pas les mêmes. Ces organisations ne relèvent pas du même ministère. Il serait par conséquent nécessaire d'assurer la complémentarité de leurs activités.

Coopération policière

La France se réfère à deux instruments pour promouvoir la coopération policière, à savoir, d'une part, les articles 39 et suivants de la convention d'application de Schengen et, d'autre part, les accords bilatéraux conclus entre les parties contractantes ayant une frontière commune (article 39, paragraphe 5, de la convention d'application de Schengen):

- échanges directs d'informations,
- création de centres de coopération policière et douanière (CCPD).

Ces CCPD existent déjà ou seront mis en place prochainement avec la Belgique, l'Allemagne, l'Italie, l'Espagne et le Luxembourg. Il est également prévu de créer un CCPD avec la Suisse.

RESTREINT UE

Contrôles Schengen, à la gare du Nord, des sorties à destination du Royaume-Uni¹

Les locaux de la gare du Nord donnant accès à l'Eurostar Paris-Londres sont équipés de deux aubettes de contrôle utilisées pour le contrôle des sorties. Les contrôles sont assurés par la Brigade des chemins de fer. Immédiatement après ces contrôles Schengen des sorties, effectués par la France, un contrôle systématique des entrées au Royaume-Uni est assuré par le service d'immigration du Royaume-Uni (*United Kingdom Immigration Service - UKIS*), indépendamment de toute procédure Schengen et ne faisant pas l'objet du présent rapport. En outre, des installations de contrôle dit "de seconde ligne" de la police française se trouvent au bas de l'escalier.

Le contrôle des sorties est obligatoire en vertu des dispositions Schengen. Des pressions s'exercent en outre sur la France pour qu'elle assure le contrôle de 100 % des sorties, vu l'attraction qu'exerce le Royaume-Uni sur les immigrants. Les vérifications SIS nécessitent un appel téléphonique vers la seconde ligne, qui est équipée d'un ordinateur. Dix vérifications en moyenne sont effectuées par jour. Environ 8 000 à 10 000 passagers se rendent chaque jour à Londres, dont quelque 25 % ne sont pas des citoyens UE/EEE*. Les experts ont appris que le bâtiment actuel était provisoire et devait être remplacé avant la fin de l'année par une infrastructure plus sophistiquée dans laquelle chaque aubette de contrôle sera équipée d'un terminal SIS. Les installations de contrôle de seconde ligne comportent certains équipements élémentaires tels une base de documents faux et falsifiés, laquelle semblait vraiment rudimentaire par rapport aux normes relatives aux locaux d'enquête ou de détention.

(F) Remarques liminaires de la France sur la frontière avec le Royaume-Uni

Les contrôles sur la frontière du Royaume-Uni

Les passagers empruntant les liaisons Eurostar sont soumis à des contrôles frontaliers prévus par le traité de Contorbéry, signé le 12 février 1986. Les conditions sont également précisées par le protocole franco-britannique de Sangatte, signé le 25 novembre 1991, et son protocole additionnel, signé à Bruxelles le 29 mai 2000, tous deux relatifs à la liaison fixe transmanche.

¹ À la gare du Nord, les experts ont rencontré une délégation syndicale de la police qui a distribué un document exposant son opinion sur le niveau des contrôles.

RESTREINT UE

Afin de tenter d'endiguer le flux des demandeurs d'asile désirant se rendre au Royaume-Uni, ce dernier texte prévoit notamment la création de bureaux de contrôle dans les gares de Paris-Nord, Calais et Lille-Europe côté français et de Londres-Waterloo et Ashford côté Royaume-Uni.

Les agents du service d'immigration du Royaume-Uni sont, dans ce cadre, autorisés à procéder à des contrôles au départ de Paris-Nord, de Calais-Fréthun et de Lille-Europe, ce qu'ils font depuis le 8 juin 2001. Les agents de la police aux frontières peuvent agir de même à Londres-Waterloo et Ashford.

En tout état de cause, le dispositif mis en place ne réglait pas le problème des arrêts à Calais permettant à certains étrangers de prétendre effectuer un trajet national alors qu'il continuaient sur le Royaume-Uni. C'est la raison pour laquelle il a été décidé de préparer un projet de loi étendant les dispositions du protocole additionnel de Sangatte à l'ensemble des passagers des trains Eurostar au départ de Paris, quelle que soit leur destination, y compris Calais. Cette mesure a été insérée dans l'article 38 de la loi relative à la sécurité quotidienne, entrée en vigueur en novembre 2001.

Commentaires des experts

Les experts se félicitent de ce que la France contrôle 100 % des sorties, conformément à l'obligation qui s'applique aux frontières extérieures, mais ils estiment que les contrôles ne sont pas encore tout à fait adéquats dans la mesure où les deux aubettes de contrôle des sorties ne disposent toujours pas d'une connexion au SIS. Ceci explique l'insuffisance du nombre quotidien des vérifications, qui s'élève à environ 10, compte tenu notamment du fait qu'environ 2 500 ressortissants non UE-EEE franchissent cette frontière chaque jour.

En outre, les experts jugent les installations de seconde ligne assez rudimentaires, sachant qu'un seul et même local est utilisé pour la fouille des personnes détenues, pour les contacts avec les avocats et comme cantine.

RESTREINT UE

Contrôles Schengen des entrées à la gare de Waterloo

En vertu du protocole de Sangatte et de son protocole additionnel du 29 mai 2000, les autorités françaises ont le droit de procéder, sur le territoire du Royaume-Uni, à des contrôles de police sur les voyageurs prenant le train pour Paris. Les experts ont toutefois appris que la France recourt très peu à cette possibilité. En fait, six jours sur sept, la France n'exerce aucun contrôle des entrées à la gare de Londres-Waterloo. Les agents français viennent exprès de Paris le jour de la semaine où ils sont de service à Londres. De plus, ils ne peuvent contrôler ce jour là guère plus de 50 % des trains puisque, pendant leur trajet de Paris à Londres, plusieurs trains quittent déjà Londres pour la France. Il en va de même le soir, puisque les agents français n'attendent pas le départ du dernier train pour Paris avant de repartir. En effet, il n'y a pas de permanence des autorités françaises pendant la nuit. Pour résumer, on peut dire que les autorités françaises effectuent les contrôles suivants:

1. contrôles effectués un jour par semaine à la gare de Londres-Waterloo concernant moins de 10 trains sur 147 par semaine, c'est-à-dire environ 6 % de la totalité des trains;
2. contrôles effectués à bord des trains par une équipe de deux agents (consultation du SIS par téléphone hors du tunnel uniquement), concernant 15 trains par semaine, ce qui représente 11,4 % du total;
3. contrôles effectués sur le quai à Paris concernant moins de 1 % de l'ensemble des passagers.

Il ressort des informations qui précèdent que moins de 20 % de l'ensemble des trains, et, par conséquent, moins de 20 % de tous les passagers, font l'objet d'un contrôle à l'entrée.

Les experts ont également appris, et cela est inquiétant, qu'il est possible de descendre du train à Lille sans faire l'objet d'aucun contrôle (et de monter à bord d'un train français à destination de Marseille, Rennes etc.), et aussi de prendre certains trains à Ashford sans subir de contrôle.

RESTREINT UE

Commentaires des experts

Les experts estiment que la manière de procéder des autorités françaises à l'égard des passagers en provenance du Royaume-Uni n'est de toute évidence pas conforme aux dispositions Schengen, qui exigent un contrôle systématique des entrées. La France accorde en fait la priorité au contrôle des sorties par rapport au contrôle des entrées.

En outre, les experts considèrent que des terminaux SIS devraient être disponibles à Londres en permanence. À l'instar de l'équipe du Royaume-Uni, présente en permanence à Paris, il semble nécessaire qu'une équipe française soit présente en permanence à Londres.

Une solution intermédiaire a été envisagée en concertation avec les agents français selon laquelle leur présence à Londres serait assurée 6 jours sur 7. Toutefois, vu les lacunes dues à l'absence d'équipe permanente basée à Londres et au fait que les agents français devraient venir de Paris, même la présence d'une équipe française 6 jours sur 7 ne permettrait pas d'assurer un contrôle systématique. Chaque jour, les premiers et les derniers trains, à savoir 9 sur 21, échapperaient au contrôle des agents français. Au maximum, 52 % seulement du trafic ferait l'objet d'un contrôle. La solution qui consisterait, pour les agents français, à procéder à des contrôles systématiques à bord des trains à l'aide de terminaux mobiles ne permettrait pas non plus de contrôler tous les trains. Malgré cette faible intensité des contrôles, les résultats des derniers mois indiquent que la France a découvert environ 2 à 3 personnes non admissibles par jour de contrôle. D'un point de vue statistique, on peut en déduire que la France "manque" probablement, à cause de son absence, plusieurs milliers de clandestins ou de personnes signalées.

D'autres chiffres ont été communiqués aux experts qui indiquent une augmentation très forte (95 %) du nombre de personnes non admissibles entre le premier et le second semestre 2001, où la présence française sur le territoire du Royaume-Uni était autorisée. Le motif de refus d'entrée le plus fréquent est l'absence de visa. Les pays d'origine les plus concernés sont le Congo, la Côte d'Ivoire et l'Angola. Quant à savoir, entre autres, comment la France procède pour délivrer des visas à la frontière, dans quelles conditions les vignettes-visas vierges sont conservées, quelles sont les procédures de délivrance d'un visa et combien de cas se sont présentés ces derniers mois, ces questions n'ont pas trouvé d'explication.

L'accès au SIS, possible par téléphone uniquement, n'est pas considéré comme une solution efficace ou suffisante. Le nombre d'environ 10 appels par mois le confirme à l'évidence.

RESTREINT UE

Enfin, il convient de faire observer que, conformément à l'article 48 de la loi française relative à la sécurité quotidienne, les agents du Royaume-Uni seront autorisés à faire en sorte que les voyageurs dépourvus des documents requis pour l'entrée au Royaume-Uni ou munis de documents non valables ainsi que ceux voyageant avec un billet limité à Calais, ne puissent pas monter à bord de l'Eurostar à la gare de Paris-Nord et prennent un train du réseau français. Les experts se sont demandé sur quelle base juridique cette disposition serait adoptée, vu qu'elle constituerait une entrave à la libre circulation des personnes à l'intérieur de l'espace Schengen, et si un tel arrangement ne devrait pas être conclu en accord avec la compagnie de transport.

(F) Commentaires de la France

a) Les dispositifs de contrôle à Londres-Waterloo

Un dispositif permettant d'améliorer le système actuellement mis en œuvre sur le site de Londres-Waterloo est à l'étude. Ce projet permettrait d'effectuer un contrôle de tous les trains au départ de Londres-Waterloo.

- Les terminaux SIS

Les deux aubettes de contrôle de passagers situées en gare de Londres-Waterloo seront reliées à l'architecture CHEOPS. À cet effet, le ministère de l'intérieur a fait procéder, d'une part, à l'installation par British Telecom d'une ligne spéciale et, d'autre part, à l'acquisition des moyens informatiques nécessaires à la consultation des fichiers de la police nationale (dont le SIS) depuis ces postes de travail affectés au personnel de la police aux frontières.

b) Les contrôles en gare du Nord

- L'accès au SIS

Actuellement, les aubettes de contrôle situées sur la mezzanine Eurostar ne sont pas équipées de terminaux de consultation du SIS car il s'agit d'infrastructures provisoires qui ne disposent pas du raccordement au réseau CHEOPS. Toutefois, le projet d'aménagement de l'ensemble du terminal Eurostar en gare du Nord prévoit l'installation d'aubettes définitives qui seront toutes équipées d'un accès au SIS. La mise en place effective de ces équipements devrait intervenir à la fin du premier semestre 2003.

RESTREINT UE

- Le local de "seconde ligne"

D'une superficie de 61,53 m², il est composé d'un accueil, de deux pièces principales, d'une cellule de garde à vue et de sanitaires. Ce local est effectivement assez exigu et détérioré, mais cette situation est appelée à s'améliorer dans un avenir très proche. En effet, au 31 mars 2002 est prévue la livraison par la SNCF d'un nouveau poste de police situé au 112, rue de Maubeuge, Paris 10^e. Ces nouveaux locaux de 110 m² seront équipés de mobilier neuf et dotés d'un parc informatique performant. Ils permettront également de consacrer une pièce au traitement des affaires judiciaires et notamment aux auditions des personnes gardées à vue.

La détection des faux documents

L'unité de contrôle des trains internationaux dispose actuellement des équipements suivants pour l'analyse de documents: un détecteur transportable "Rétrochek", des lampes à ultra-violets (courts) SAFE 1037, des lampes à ultra-violets (longs), des filtres rouges COKIN, des compte-fils gradués, des compte-sillons, des pinces bruxelles. À brève échéance, cette unité devrait être dotée d'un binoculaire de grossissement (x100) et de détecteurs "Rétrochek" complémentaires afin d'améliorer l'efficacité des examens des documents d'identité.

Par ailleurs, le logiciel d'aide à la décision SINDBAD, dernière version 1.6, pourra être mis en place dès l'installation de l'unité de contrôle des trains internationaux dans ses nouveaux locaux car ils seront sécurisés, ce qui n'est pas le cas de l'actuel local de "seconde ligne".

c) Les contrôles en gare de Lille-Europe

Actuellement, moins de 10% des voyageurs entrant dans l'espace Schengen font l'objet d'un contrôle transfrontière à l'arrivée en gare de Lille-Europe. Cette situation s'explique notamment par la configuration de la gare et par les pratiques de la SNCF. En effet, pour des raisons commerciales (facilitation des correspondances avec les TGV nationaux), la majorité des trains EUROSTAR arrivent sur des quais non stériles. Il est, dans ces conditions, impossible pour les services de la police aux frontières de procéder à des contrôles en raison de l'étroitesse du quai et des nombreuses issues (le quai est long de 450 m et comporte dix sorties possibles). Les premières demandes étant restées sans effet, un courrier de relance sera adressé à la SNCF afin de trouver une solution.

RESTREINT UE

Visite au commissariat commun de Vintimille et au commissariat de Menton

Les experts ont visité le commissariat commun situé à Vintimille, qui réunit des fonctionnaires de la police française et leurs homologues italiens dans des locaux de la police italienne situés dans la gare. Ce commissariat commun est appelé à devenir un centre de coopération policière et douanière (CCPD) et sera situé près de la frontière proprement dite. Les experts ont ensuite visité le commissariat de police de Menton.

Les experts ont été informés au sujet des activités suivantes:

Coopération policière:

Des chiffres leur ont été fournis qui indiquent une activité intense et d'importants échanges d'informations aux fins du contrôle de personnes et de la vérification des documents et des véhicules. L'essentiel des activités concerne la réadmission, l'information destinée aux autres autorités chargées de l'application de la loi et les ports de la région, la coopération avec d'autres CCPD et les faux documents. Ce poste est encore un commissariat commun, mais il est appelé à devenir un CCPD, bien qu'aucune date n'ait été mentionnée pour ce changement. Basée sur l'accord de Chambéry conclu en 1997, la création du CCPD permettra de réunir la gendarmerie, la police et la douane françaises ainsi que, pour le côté italien, la *Polizia dello Stato*, les *Carabinieri*, la *Dogana* et la *Guardia di Finanza*. Ses tâches principales porteront sur toutes les formes de trafic, l'immigration clandestine, le maintien de l'ordre et la protection de la sécurité intérieure. La gendarmerie ne participe actuellement pas à ce commissariat commun.

Le nombre de réadmissions a augmenté depuis la mise en application de l'accord de Chambéry. Les demandes françaises (1 208) ont été beaucoup plus nombreuses que les demandes italiennes (156). Environ 70 % des demandes de réadmission présentées par la France ont été acceptées. Le travail lié aux réadmissions fera également partie des attributions du CCPD de Vintimille, ce qui n'est pas le cas du CCPD franco-allemand situé à Offenbourg.

RESTREINT UE

Sur environ 5 000 véhicules contrôlés, plus ou moins 10 % se sont avérés être des véhicules volés. Le contrôle des départs de véhicules à destination du Maghreb représente un travail important. Les enregistrements dans le SIS ne sont pas aussi rapides que ceux du système français, et les véhicules volés peuvent rapidement prendre la direction de l'Espagne. Il faut en outre contrôler les véhicules italiens dotés d'une nouvelle assurance et détecter les fraudes à l'assurance.

En ce qui concerne les faux documents, plus de 2 000 vérifications, décidées sur la base d'indices, ont été effectuées. 25 % des documents se sont avérés être contrefaits ou falsifiés.

Les autorités françaises organisent en outre des opérations conjointes avec leurs homologues italiens.

Contrôles dans la zone frontalière:

Si la France n'effectue plus de contrôles sur une frontière géographique précise, elle en effectue encore dans une zone frontalière d'environ 20 kilomètres.

Les agents français ont expliqué qu'ils se réfèrent à cet égard à l'article 2, paragraphe 3, de la convention d'application de Schengen, qui vise les personnes en situation régulière. Les autorités françaises considèrent qu'elles ont, avec leurs homologues italiennes, une responsabilité vis-à-vis des pays du nord de l'Europe, vu que la menace d'un afflux massif d'immigrants clandestins traversant cette zone pour gagner le nord de l'Europe concerne l'ensemble des États membres.

Commentaires des experts

Coopération policière:

La coopération policière est actuellement dans une phase précédant la création d'un CCPD. Bien que les effectifs locaux s'efforcent de tirer le meilleur parti de la coopération, ils ont une perception assez confuse des possibilités offertes par la convention d'application de Schengen et du meilleur usage que l'on peut en faire. Les agents de police participent à des échanges d'informations sur les véhicules, les personnes et les départs. Ils utilisent à cet effet les systèmes d'information nationaux et le SIS. Ils ne doivent informer l'autorité centrale du SIS que s'ils ont recours au système Schengen. De toute façon, ils ne considèrent le SIS que comme un instrument supplémentaire par rapport à la base de données nationale. Ils ont recours à l'autorité centrale dans une mesure limitée uniquement. En ce qui concerne le canal d'Interpol ou d'Europol, la police est autorisée à utiliser le plus rapide. L'information fournie par le SIS est trop lente. Par conséquent, pour compléter leurs informations, ils préfèrent parfois utiliser la base de données nationale ou recourir à des contacts bilatéraux. Ceux-ci semblent être très efficaces, et l'on peut considérer que le pourcentage élevé de véhicules volés et de documents falsifiés qui sont détectés est atteint grâce à la coopération régulière et à l'échange de renseignements.

RESTREINT UE

Les autorités n'étaient pas particulièrement au courant des possibilités offertes par les articles 39 et 46. Ces articles établissent une distinction entre les informations fournies sur demande et les informations échangées spontanément.

Frontières:

Les experts ont appris que le contrôle des trains à destination de la France était systématique. La question se pose dès lors de savoir si le contrôle systématique des trains en vue de détecter des immigrants clandestins n'est pas un contrôle frontalier plutôt qu'un contrôle de police, bien qu'il soit basé sur le code de procédure pénale. Il faudrait par conséquent examiner la question de savoir si ces contrôles sont compatibles avec l'article 2 de la convention d'application de Schengen¹. En fait, il est difficile de voir ce qui a changé à cette frontière intérieure depuis que les contrôles ont été officiellement supprimés. Les autorités françaises font valoir qu'elles peuvent réinstaurer des contrôles frontaliers à bref délai en cas de nécessité, conformément à l'article 2, paragraphe 2.

Projet Riviera

Au cours d'une réunion à Menton, les experts ont été informés du projet Riviera, qui étend le système français Tetrapol à plusieurs régions d'Italie. Des terminaux sont fournis à certaines autorités policières italiennes en vue de faciliter la coopération entre les forces de police françaises et italiennes dans cette région à l'aide de ce système de communication, sous l'égide d'Acropol.

Le projet Riviera couvre une partie du nord-ouest de l'Italie et du sud-est de la France. La police française bénéficie d'une longue expérience de Tetrapol à Paris et dans le couloir entre Lyon et Marseille. Les experts ont été informés des objectifs de ce projet, ainsi que de l'existence d'autres systèmes fonctionnant actuellement en France, tels que le système Rubis utilisé avec la gendarmerie. La douane n'a pas encore choisi son futur système de communication.

¹ (F) Les contrôles dans les trains sont très fréquents. Ces contrôles ne sont pas destinés à prononcer des non admissions mais à détecter les étrangers en situation irrégulière sur le territoire français. Ce sont des contrôles de police qui impliquent un contrôle d'identité prévu par l'article 782, alinéa 4, CPP, tels qu'ils sont rendus possibles par l'article 2.3 de la Convention d'application de Schengen.

RESTREINT UE

Réunion avec le responsable de l'escouade anti-drogue à Nice

La police a reçu à ce jour peu de demandes d'observation transfrontalière, et il n'y a apparemment pas eu de cas de poursuite transfrontalière. Il convient de noter que les demandes adressées par l'Italie à la France ont été plus nombreuses (11) que celles adressées par la France à l'Italie (1). La France sert souvent de relais pour le trafic vers l'Espagne. Les demandes concernent principalement des affaires de drogue et des membres de la mafia en fuite.

La France accepte toutes les demandes d'observation transfrontalière dans la mesure où une autorisation est accordée par un magistrat français.

Il existe un agent de liaison italien à Nice et un agent de liaison français à Rome. Aucun problème technique n'a été signalé.

Commentaires des experts:

Aucune explication n'a pu être donnée quant au fait que le nombre de demandes de coopération soit si bas. Il se peut que cela soit dû à la complexité des canaux de coopération.

De nombreuses personnes ont regretté l'absence de statistiques sur l'observation et la poursuite transfrontalières, qui pourraient constituer un outil de gestion utile.

Le groupe "Coopération policière" de l'UE examine actuellement la nécessité d'améliorer les articles 40 et 41. Les experts soulignent l'importance de disposer de davantage d'instruments pour obtenir de meilleurs résultats, dans la mesure où ces instruments sont utilisés. Selon toute probabilité, il sera davantage fait appel au CCPD, étant donné que celui-ci fournira des informations directes.

RESTREINT UE

Visite au PPF de Thonex-Vallard, près de Genève, et à la gare de Genève-Cornavin

Au cours de la journée passée dans la zone frontalière française autour de Genève, les experts ont franchi la frontière à Ferney-Voltaire et à Bardonnex, et procédé comme prévu à une inspection minutieuse du poste de Thonex-Vallard.

À la gare de Genève-Cornavin, l'équipe d'experts a également saisi l'occasion d'observer le contrôle des entrées dans le TGV pour Paris.

Présentation des contrôles Schengen dans le district douanier de Léman

Les experts ont rencontré des agents de la douane, de la police et de la gendarmerie¹. La douane, responsable de plusieurs PPF dans cette zone, a assuré la conduite de la visite.

La douane relève du ministère de l'économie, des finances, du budget et de l'industrie. Elle a pour objectifs principaux la lutte contre le trafic et l'immigration clandestine, l'assistance aux entreprises et la perception de taxes (15 % des recettes de l'État).

La douane est habilitée, en vertu du code des douanes français, à effectuer des vérifications d'identité dans une zone douanière délimitée. Ses agents sont donc autorisés à consulter le SIS - dans une mesure limitée toutefois - et à vérifier les documents d'entrée et les autorisations de séjour.

La zone douanière française du Léman a pour seul voisin un État non-Schengen et non-UE. Certains PPF, tels celui de Saint-Julien-Bardonnex, sont contrôlés par la police aux frontières, ce qui permet de prendre des décisions en matière de réadmission. La situation changera avec la mise en place du CCPD, provisoirement situé dans l'aéroport, qui disposera de locaux définitifs à partir de 2005. La plupart des PPF sont contrôlés par la douane. Il existe également un PPF sur la rive du lac à Évian.

¹ À Thonex-Vallard, les experts ont rencontré une délégation syndicale de la douane qui a distribué un document exposant son opinion sur le niveau des contrôles.

RESTREINT UE

Jusqu'en 1992, les contrôles de personnes aux frontières incombaient à la police aux frontières et non à la douane. Il y a quelques années seulement que la responsabilité d'un nombre croissant de PPF a été transférée de la police frontalière aux autorités douanières. La douane est habilitée à prononcer des refus d'entrée, mais lorsqu'une personne est découverte à l'intérieur du pays, son traitement relève de la compétence de la police.

Un projet pilote visant à améliorer la complémentarité des deux organisations a été lancé en 1992 dans le département de Haute-Savoie. La formation a été assurée par les agents de la police aux frontières. Les domaines concernés couvraient les nouvelles compétences en matière de visas de régularisation et de sauf-conduits, de refus de sortie de mineurs et les procédures de sortie définitive du territoire. Ce projet est pleinement mis en œuvre depuis la mise en application de la convention d'application de Schengen en 1995.

Commentaires des experts:

Les experts ont été surpris de constater que dans cette zone douanière, le nombre de contrôles effectués est très bas, alors que leur réalisation systématique est obligatoire aux frontières extérieures de l'espace Schengen¹.

¹ **(F) Observations de la France suite aux remarques formulées par les experts**

Les experts ont été étonnés de la faible part des contrôles systématiques, pourtant obligatoires sur les frontières extérieures de l'Espace Schengen.

Pourtant, l'exercice de contrôles systématiques à la frontière terrestre avec la Suisse (pays non-Schengen) est impraticable et irréaliste pour les motifs suivants:

- 1. La confédération helvétique est enclavée dans l'espace Schengen, ce qui diminue d'autant la sensibilité de la pression migratoire par rapport à une frontière tierce classique.*
- 2. La mise en place de contrôles systématiques à la frontière ne manquerait pas de provoquer rapidement un allongement des files de véhicules en attente, voire un blocage de la circulation, qui ne manquerait pas de susciter l'irritation des usagers et l'incompréhension des autorités helvétiques, notamment dans les créneaux horaires des flux de migration frontalière.*

Il convient de tenir compte, en effet, que ce point de passage est emprunté quotidiennement par des travailleurs frontaliers, en majorité. Un contrôle systématique de ce type de voyageurs est inconcevable. Un dispositif optique (disque vert comportant l'insigne douanier) autorise un franchissement accéléré de la frontière pour les personnes l'ayant apposé sur leur véhicule. Seuls les usagers dotés de ce dispositif optique peuvent emprunter la file "frontaliers". L'octroi du dispositif optique fait l'objet d'une enquête préalable initiée par la douane et la PAF. L'ouverture de cette file à certaines heures fait l'objet d'une décision concertée entre homologues suisses et français.

Les experts ont noté l'existence de nombreuses possibilités de passer la frontière terrestre sans grand risque d'être contrôlé.

Il convient de préciser, néanmoins, que le maintien des accords franco-suisses sur le petit trafic frontalier (accords de 1946 et 1958) autorise les ressortissants suisses à pénétrer dans l'espace Schengen sans emprunter les PPA.

Dans le cadre de leur mission de surveillance générale, les unités de surveillance de ce secteur (ST-Julien B.S., Annemasse B.S., Annexy B.S., Douvaine B.S. et Thonon B.C.S.) contribuent également au contrôle des flux migratoires, dans les intervalles, sur la base de 2 vacations/unité/jour en général.

Même si la nature des contrôles de ces unités est avant tout douanière, il est à noter que 51 personnes en situation irrégulière ont été interceptées et remises à la PAF et que 48 refus d'admission ont été prononcés en frontière (sur des points de passage non-gardés, essentiellement).

RESTREINT UE

En fait, le niveau des contrôles frontaliers n'est même pas conforme au régime prévu pour le trafic frontalier local, qui s'applique chaque jour de 16 h 30 à 19 h sur la voie de circulation réservée aux travailleurs frontaliers. Les effectifs, l'équipement et les compétences spécialisées sont insuffisants pour respecter les exigences Schengen minimales aux points de passage principaux tels que celui de Thonex-Vallard, aux autres points de passage situés le long de l'autoroute (Saint-Julien-Bardonnex) et dans la zone urbaine de Moellesullaz.

Les experts ont évoqué ensuite les moyens consacrés à la mission de contrôle des flux migratoires. Leurs observations suscitent les remarques suivantes:

- 1. L'implantation du terminal SIS à la B.C. de Vallard Thonex date de la fin de l'année 2001. Le transfert de ce terminal, implanté précédemment à la B.C.S. de Collonges/s/Salève, a été décidé suite à la signature du protocole de complémentarité DDPAF/DRDDI du Léman en date du 8 novembre 2001. Ce protocole consacrait l'abandon du PPA de Collonges/s/Salève doté d'un terminal en propre, dont le transfert compensait une demande d'affectation d'un terminal au sein de la B.C. de Vallard qui n'avait pu être satisfaite entre-temps.*

Pour autant, le système précédemment en vigueur ne pénalisait pas la brigade de Vallard dans la mesure où la consultation du fichier s'effectuait instantanément via la Poste central de transmissions (P.C.T.) et non la PAF.

Afin de Permettre aux fonctionnaires des douanes d'exercer pleinement leurs attributions sur les points de passage autorisé dont elle a la responsabilité, la direction des libertés publiques et des affaires juridiques a élaboré un projet de décret modifiant celui du 6 mai 1995 relatif au SIS ainsi qu'un projet modifiant les arrêtés relatifs au Fichier des Personnes recherchées (FPR) et au Fichier des Véhicules Volés (FVV) afin que les agents des douanes exerçant dans les postes des contrôle aux frontières bénéficient d'une visibilité complète de tous les signalement figurant au SIS? ainsi que de l'accès aux fichiers FPR et FVV dans les mêmes conditions que les fonctionnaires de la police aux frontières.

Les experts ont critiqué enfin l'organisation des contrôles sur le PPA de Vallard Thonex. D'autres alternatives sont, cependant, difficilement envisageables:

- 1. La mise en place de contrôles systématiques n'est pas une solution praticable pour les raisons évoquées supra. L'utilisation de la file "frontaliers" fait cependant l'objet de contrôles ponctuels, les agents s'assurant de la régularité de la déclaration tacite, caractérisée par l'apposition du dispositif optique réservé aux frontaliers connus du service.*

Par ailleurs, compte tenu des moyens opérationnels disponibles, des objectifs prioritaires, tels le contrôle des flux migratoires à l'entrée en France dans l'Espace Schengen, ont été définis.

L'expérience professionnelle des agents permet de compenser le caractère non systématique des contrôles.

- 2. Le terminal a été implanté dans l'aubette centrale en privilégiant l'utilisation par les agents contrôlant les flux à l'entrée, ce qui correspond aux priorités assignées. Il n'est pas allumé en permanence car son utilisation est instantanée.*

À proximité du terminal, la documentation sur le contrôle des flux migratoires est disponible. Grâce à ce terminal, les agents peuvent avoir accès sur l'Intranet douanier ALADIN à la documentation informatisée relative à la Convention de Schengen.

- 3. La délivrance de visas de régularisation n'est pas une tâche prioritaire s'agissant de personnes quittant le territoire, dont l'espace Schengen.*

4 visas de régularisation ont été délivrés en 2001.

RESTREINT UE

Les experts ont constaté qu'il existe de nombreuses possibilités de franchir la frontière verte dans cette région. Aucune entité chargée de l'application de la loi ne les contrôle réellement. La surveillance est une mission marginale de la douane, dont les 5 unités équipées de véhicules s'occupent essentiellement des services douaniers "traditionnels". La gendarmerie est absorbée par l'augmentation de la criminalité dans la région. La police manque également de ressources.

L'existence d'un bon esprit de coopération avec la Suisse et l'essor de la coopération policière ne doit pas occulter le fait qu'il n'y a presque pas de contrôle de première ou de seconde ligne.

Il convient de préciser que le flux migratoire indique que la pression migratoire est plus forte à l'entrée en Suisse qu'à l'entrée en France. Toutefois, au vu des nationalités des personnes non admises, il est démontré que les autorités françaises devraient se préoccuper de la sécurité internationale et de l'immigration clandestine en France via la Suisse.

Le fait que des cachets ne soient pas systématiquement apposés sur les documents de voyage à l'entrée est également susceptible de provoquer la confusion en ce qui concerne les voyageurs, étant donné que le bon fonctionnement du système Schengen exige d'enregistrer les voyageurs tant à l'entrée qu'à la sortie du territoire.

La décision politique des autorités françaises visant à retirer la surveillance de la quasi-totalité des PPF à la police aux frontières entraîne de nouvelles responsabilités pour l'administration douanière qui, pour les exercer, peut faire appel aux services de la police aux frontières en cas de nécessité. Toutefois, les experts considèrent que la douane ne peut tout simplement pas remplir cette mission dans de telles conditions. Par exemple, le PPF de Thonex-Vallard n'a reçu son premier terminal SIS qu'en décembre 2001. Auparavant, le seul moyen de procéder à des vérifications Schengen était de téléphoner au poste central des transmissions, une unité spéciale de la douane s'occupant des transmissions et connectée à un terminal SIS. Le personnel local n'a reçu qu'une formation d'une matinée sur les fonctionnalités du SIS.

Avant cela, le seul moyen d'effectuer des vérifications SIS était de téléphoner à la police aux frontières se trouvant à quelques kilomètres. Actuellement encore, les vérifications effectuées par la douane sur le terminal SIS ne portent que sur les cas visés à l'article 96 de la convention d'application de Schengen. Ceux visés à l'article 98 ne sont pas du tout accessibles. Les signalements au titre de l'article 95, par exemple, sont uniquement assortis de la mention "Appeler la police". Les experts ont appris que les demandes d'assistance adressées à la police sont de l'ordre de une par mois. Il en est de même des signalements visés à l'article 99, avec pour conséquence absurde que ce qui devait constituer une surveillance discrète consiste actuellement à retenir un suspect pendant que l'on téléphone à la police.

RESTREINT UE

Il a été expliqué aux experts que cette situation résulte des règles imposées par la CNIL en matière de protection des données. Cela peut paraître étrange étant donné que les appels téléphoniques vers les autres commissariats de police ne passent pas par des lignes sécurisées. Il existe un danger réel qu'un agent des douanes, en présence d'un dangereux criminel enregistré dans le SIS, ne puisse pas accéder aux données utiles. La qualité des contrôles aux frontières s'en trouve sérieusement affectée.

Les experts estiment que l'organisation du site de Thonex-Vallard ne lui permet actuellement pas d'effectuer davantage de vérifications que celles qui ont pu être observées et qui sont sporadiques. En l'absence d'un contrôle systématique, rien ne permet de croire que tous les véhicules suisses et français qui ont franchi la ligne de contrôle sur un simple signe ne contiennent pas de passagers d'autres nationalités. La même remarque s'applique à la voie de circulation réservée aux travailleurs frontaliers qui est ouverte à certaines heures. Les experts ont été assez surpris de constater que ce sont les agents suisses qui ouvrent la barrière donnant accès, sans contrôle, à la France. Il n'y a pas de possibilité de vérifier si le conducteur et les passagers de ces véhicules bénéficient du régime applicable au trafic frontalier local.

Les experts se sont étonnés de voir que la docubox disponible, qui, comme l'unique terminal SIS flambant neuf, ne se trouve pas à proximité immédiate des endroits où les contrôles sont effectués, n'était même pas branchée. Manifestement, les vérifications de documents ne sont pas nombreuses. Les experts ont appris que ce PPF n'avait jamais délivré de visa.

Les experts sont satisfaits des différentes formes de coopération policière mises en place avec la Suisse sur la base d'accords bilatéraux. Le CCPD, dont la création doit être décidée le 28 janvier 2002, représentera certainement un progrès. Toutefois, le fait qu'il n'y ait pas eu de cas de poursuite ou d'observation transfrontalières indique que cette coopération peut être améliorée. Il faudrait examiner la question de savoir si l'introduction d'une sanction pour l'entrée clandestine de ressortissants non EEE et non suisses en dehors des points de passage autorisés permettrait de rendre plus efficace la surveillance des frontières.

RESTREINT UE

(F) Commentaires de la France

Dans leur rapport, es experts précisent que le contrôle des personnes n'incombait pas à la douane avant 1992. Cette observation est en partie erronée, car cette administration disposait antérieurement de prérogatives en matière de contrôle des personnes aux frontières extérieures. Celles-ci se fondent sur les dispositions de l'Article 67 du code des douanes et sur le décret n° 82-442 du 27 mai 1982 portant application de l'ordonnance du 2 novembre 1945, relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France. L'article 11 de ce décret habilité les agents des douanes, titulaires du grade de contrôleur ou d'un grade supérieur, à prononcer des refus d'admission à l'encontre des personnes ne remplissant pas les conditions requises. En fait, la circulaire interministérielle du 6 novembre 1995 a organisé une complémentarité entre les services de la police (DCPAF) et de la douane. Ce texte confie déjà à l'administration des douanes la responsabilité des contrôles transfrontières dans 170 points de passage autorisés (PPA) sur 245. Puis, prenant en compte l'évolution des flux migratoires, en particulier la faiblesse de ceux-ci sur certains points de passage et confirmant une volonté de réorientation de l'action de la police vers les missions de sécurité et de proximité, le Conseil de sécurité intérieure (C.S.I.) a décidé le 6 décembre 1999 de confirmer l'importance du rôle de la douane dans l'exercice des contrôles transfrontières. Ainsi, 18 PPA ont été transférés au cours du second semestre 2000. 20 autres PPA ont été pris en charge par la douane le 25 juin 2001. La douane assure les contrôles transfrontières sur 184 fPPA2 (sur un total de 225) dont 32 PPA terrestres, 86 PPA aériens et 66 PPA maritimes. Des protocoles départementaux de complémentarité ont été établis par les responsables territoriaux des deux administrations, suivant un protocole-type établi par la DCPAF. Les modalités pratiques de transfert de la mission de contrôle transfrontière ont été gérées au niveau local. Un programme de formation a été conçu et mis en oeuvre afin de donner aux agents de douanes les bases théoriques et pratiques nécessaires;

RESTREINT UE

Le transfert concerne uniquement la mission de contrôle transfrontière (vérification de la situation des personnes). Dans ce cadre, les douaniers (du grade au moins de contrôleur) sont habilités, au même titre que les fonctionnaires de la police aux frontières (au moins du grade de lieutenant) à prononcer une mesure de non-admission à l'encontre des personnes qui ne remplissent pas les conditions d'entrée dans l'espace Schengen.

En revanche, la douane n'est pas juridiquement compétente pour un grand nombre d'aspects liés à l'exécution de la décision de non-admission et pour la prise de certaines mesures qui sont du domaine de la PAF.

Il a donc été mis en place un système de service référent de la PAF auquel la douane peut s'adresser en cas de besoin et pour toutes les mesures telles que les placements en zone d'attente ou la gestion des réadmissions qui relèvent de sa compétence exclusive.

Lors de la visite, il a été précisé qu'une expérience de complémentarité entre la douane et la PAF avait été lancée en Haute-Savoie en 1992, prévoyant une extension de compétence par rapport au texte de 1982, pour les services douaniers de ce département. Lors de la mise en application de la convention de Schengen en 1995, ces compétences supplémentaires (délivrance de visas de régularisation et sauf-conduits, refus de sortie des mineurs et signalement des sorties définitives du territoire) ont été confortées.

Visite au poste de contrôle des entrées de la gare de Genève-Cornavin

Au cours de cette visite surprise, les experts ont rencontré le personnel douanier chargé de contrôler les passagers embarquant à bord du TGV à destination de la France. Le poste de contrôle est un PPF à part entière, bien qu'il présente la particularité de se trouver sur le territoire suisse. Comme il avait été décidé que la police des frontières se concentrerait sur d'autres zones géographiques, la douane contrôle le site à elle seule. Il semble que le personnel de la gare n'ait pas été renforcé.

Les contrôles doivent être effectués dans un temps limité d'environ 30 minutes avant le départ du train. La douane dispose de deux terminaux SIS, mais leur utilisation est compliquée en raison du fait qu'il faut, pour se connecter, effectuer un appel téléphonique international et recourir à un commutateur. Parfois, la communication avec le SIS échoue, comme cela s'est produit pendant la visite des experts. L'efficacité du système est en outre limitée par une recommandation indicative visant à limiter l'utilisation de la ligne téléphonique à 15 heures par mois pour des raisons budgétaires.

Néanmoins, le personnel semble obtenir certains résultats, puisqu'il atteint une moyenne de 300 refus d'entrée par an. Ce chiffre, qui est détaillé dans un registre, est encore plus significatif si l'on prend en compte les nationalités concernées.

Commentaires des experts:

Les experts ont conclu qu'il ne faut pas sous-estimer les risques d'immigration clandestine et de criminalité transfrontalière existant dans la région de Genève. De plus, le PPF obtiendrait de meilleurs résultats s'il était équipé d'une connexion en ligne ou, au moins, si la limite indicative de la durée des connexions était portée à 30 minutes par train. Compte tenu du nombre élevé de trains (non seulement en provenance de Genève, mais également de Lausanne), il est peu judicieux de limiter d'une manière stricte la durée des connexions.

RESTREINT UE

(F) Commentaires de la France:

La Douane assure seule le contrôle des flux migratoires sur le site de Genève-Cornavin depuis juin 2001, et l'effectif opérationnel de 22 agents n'a effectivement pas été augmenté avec ce transfert de compétences.

Sur le site, la brigade de contrôle (B.C.) de Bellegarde dispose de quatre terminaux, deux à la sortie de France, deux à l'entrée en France (ceux évoqués par les experts).

L'implantation du PPA sur le territoire suisse, nécessite, en effet, que les interrogations du SIS par les agents des douanes passent par le réseau téléphonique international Suisse/France.

L'échec de connexion SIS le jour de la visite est à mettre sur le compte d'une indisponibilité du SIS pour réorganisation de la base DF SIS par le centre informatique douanier (C.I.D.), dont les agents n'avaient pas été avisés à leur départ de service de Bellegarde, siège de l'unité.

Les connexions au SIS sont facturées par SWISSCOM, au tarif d'un abonnement par terminal SIS de 25 CHF (15,25 EUR, montant auquel s'ajoute le coût des communications au tarif international. C'est l'augmentation considérable des dépenses téléphoniques du point de contrôle de Genève-Cornavin (54 EUR mensuels en moyenne jusqu'en juin 2001, puis progression constante pour atteindre un maximum 342 EUR en octobre 2001), qui a conduit les autorités hiérarchiques à un encadrement rigoureux des connexions SIS.

En matière de résultats, le bilan du second semestre 2001 est le suivant:

- 155 non-admissions prononcées avec remise des intéressés à la Police suisse,*
- 49 étrangers en situation irrégulière remis ensuite à la PAF,*
- 4 visas réguliers et 1 sauf-conduit.*

Observations formulées par les experts

Les autorités françaises ont conscience des risques potentiels que présente le secteur de Genève en termes de criminalité transfrontalière; en revanche, elles tiennent à rappeler aux experts que la pression migratoire sur la frontière franco-helvétique reste sans commune mesure avec celle exercée sur les frontières avec d'autres États non-Schengen.

RESTREINT UE

Concernant les connexions au SIS, l'administration des douanes reconnaît que les observations des experts sont pertinentes mais attire leur attention sur l'incidence non négligeable qu'aurait, en terme de coûts de fonctionnement, une utilisation non maîtrisée des liaisons téléphoniques internationales. Elle s'engage néanmoins à rechercher des solutions permettant une utilisation optimale des différents terminaux SIS opérationnels sur le site.

DECLASSIFIED

RESTREINT UE

Visite au centre de coopération policière avec l'Espagne à Hendaye

Les experts ont été informés des missions générales de la police dans la zone frontalière des Pyrénées-Atlantiques. Une attention particulière a été accordée au dispositif opérationnel commun de lutte contre le terrorisme. Les droits de poursuite et d'observation transfrontalières ont également fait l'objet d'un examen. Une visite a été organisée au commissariat de police commun de Biriattou.

De la côte basque à la région du Béarn, on compte 11 PPF, y compris celui situé sur l'autoroute A 63, où se trouve le commissariat de police commun. 80 % du trafic international, y compris d'importants flux d'immigration, passent par ce PPF de Biriattou. Les autres points de passage frontaliers se trouvent dans la montagne et seuls quelques-uns connaissent un trafic important. Ils ne sont pas gardés de manière systématique. Un nouveau CCPD sera installé auprès du tunnel du Somport, où l'on s'attend à un trafic important.

Il n'y a pas de contrôles fixes systématiques à cette frontière (intérieure Schengen), mais plusieurs contrôles ont lieu dans la zone des 20 kilomètres.

La coopération pour la lutte contre les actions terroristes de l'ETA est un élément clé de la politique de sécurité dans cette région. Les ministres français et espagnols ont décidé la mise en place d'un réseau de contrôle de la frontière fonctionnant de manière complémentaire. Onze points de contrôle ont été définis. Ces points sont tous contrôlés quotidiennement, mais pas chaque jour à la même heure.

Le réseau de contrôle de la frontière et les programmes de contrôle des semaines à venir sont mis au point en concertation entre la France et l'Espagne. Ces plans font intervenir tous les organismes chargés de l'application de la loi, excepté la douane. Des CRS et des escadrons de la gendarmerie mobile (forces de la police nationale complémentaires) participent au programme de contrôle. La douane possède ses propres programmes de surveillance. Ces contrôles ont entre autres permis d'intercepter un camion transportant une tonne d'explosifs. Des réunions entre la France et l'Espagne sont organisées chaque semestre pour définir les grandes orientations et procéder aux évaluations. Les contrôles sont effectués par des unités mobiles qui ont accès aux fichiers de données sur les personnes recherchées et aux registres de véhicules, car l'ETA a fréquemment recours à des véhicules "jumeaux" (qui sont semblables et ont les mêmes plaques d'immatriculation et les mêmes papiers). Une aide pour les enquêtes est fournie par le commissariat de police commun et, en cas de nécessité, par l'UCLAT (unité de coordination antiterroriste), au sein de laquelle les autorités espagnoles chargées de la lutte contre le terrorisme sont représentées. L'échange d'informations est possible par radio ou par téléphone mobile.

RESTREINT UE

Plusieurs milliers de personnes ont été contrôlées ces derniers temps. En un an, les autorités ont découvert 500 personnes recherchées pour leur implication dans l'ETA, et 1 500 personnes ont été arrêtées en Espagne.

En dépit de la coordination mentionnée plus haut, il n'y a pas de patrouilles mixtes. De telles patrouilles sont organisées uniquement en cas d'application de l'article 2, paragraphe 2, de la convention d'application de Schengen, comme par exemple lors du sommet européen à Biarritz.

Il n'y a pas eu un seul cas de poursuite transfrontalière du côté français ni du côté espagnol, si ce n'est une poursuite transfrontalière effectuée irrégulièrement par la police régionale basque (et pour laquelle la police basque a été réprimandée). La police basque n'est pas mentionnée dans l'accord de coopération avec la France.

Antenne judiciaire de la PJ de Bayonne, Drogue, basée à Bordeaux

Un représentant de la brigade des stupéfiants a présenté la coopération policière en matière de drogue, de terrorisme et de blanchiment d'argent.

Cette coopération concerne principalement des demandes d'observation au titre de l'article 40. La procédure est la suivante: un formulaire est envoyé au bureau SIRENE de la France, qui le transmet aux autorités espagnoles. Une observation peut alors commencer pour une durée maximale d'un mois. Les autorités espagnoles sont informées en temps réel; les numéros d'immatriculation et de téléphone mobile sont communiqués. Le partenaire est l'unité de police judiciaire de la police nationale à San Sebastian. Un rapport est rédigé a posteriori et envoyé au bureau SIRENE de la France. Deux réseaux de trafic de drogue ont été démantelés depuis 1999. Il n'y a pas eu d'observations ou de poursuites transfrontalières urgentes, même dans le cadre d'affaires relatives au terrorisme.

Environ 20 observations transfrontalières classiques ont été effectuées. Les autorités françaises et espagnoles ne s'échangent pas de plaques d'immatriculation.

Dans l'hypothèse où une demande urgente est soumise, les agents de police utilisent leurs téléphones mobiles. La gendarmerie utilise le centre opérationnel. Il n'existe pas de système radio commun ni d'échange de matériel.

Selon la gendarmerie, il existe une liaison radio directe avec l'état-major de la Guardia civil en Espagne. Les communications se passent au niveau de l'état-major.

Il est arrivé une fois seulement qu'une radio française soit placée dans un véhicule espagnol.

RESTREINT UE

Il n'est pas non plus arrivé que la police traverse la frontière en armes. Les gendarmes portent toujours une arme, mais de petit calibre uniquement.

Les experts ont visité le commissariat de police commun de Biriadou et y ont rencontré un personnel motivé, tant du côté français que du côté espagnol. La police des deux pays y est représentée, mais pas la gendarmerie (ou la *Guardia civil*); la douane travaille à proximité immédiate du commissariat. Les agents français et espagnols partagent un même espace et l'équipement et coopèrent étroitement se prêtant mutuellement assistance. Le matériel fonctionne de manière satisfaisante; il est doté de connexions SIS en ligne permanentes et d'un docuphone, qui est un appareil permettant de transmettre des photographies de documents à Madrid (cet appareil a été testé à plusieurs reprises).

Commentaires des experts:

Les experts ont constaté que la France et l'Espagne déploient des efforts considérables pour renforcer leur coopération policière déjà bien développée. Mais celle-ci peut encore être améliorée, notamment en autorisant davantage d'activités transfrontalières, la mise en place d'équipes mixtes, l'organisation d'observations et de poursuites, le port d'armes de petit calibre etc. Il est regrettable que le parlement français n'ait pas encore ratifié l'accord conclu entre l'Espagne et la France.

RESTREINT UE

Visite au ministère de l'intérieur à Nanterre (SCCOPOL)

Présentation

Les experts ont rencontré les autorités responsables de l'unité centrale de coopération policière internationale (UCCPI), organe unique de coordination, et de la section centrale de coopération opérationnelle de police (SCCOPOL), point de contact permettant de s'adresser aux bureaux nationaux d'Interpol, d'Europol et de Schengen (SIS, SIRENE, coopération policière internationale). La SCCOPOL est donc la plate-forme d'assistance humaine et technique. Environ 130 000 messages y sont échangés chaque année avec d'autres pays. La SCCOPOL reçoit des messages et des demandes d'assistance de la part d'enquêteurs et de magistrats et les transmet aux destinataires appropriés (Interpol, Schengen, Europol). La SCCOPOL est disponible 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 pour assurer tous les contacts opérationnels.

La police et la gendarmerie y sont représentées en permanence, tandis que les autorités judiciaires sont joignables par téléphone.

La coopération a donné les résultats suivants: en 2000, 205 criminels ont été arrêtés en France à la demande des partenaires Schengen, et 188 personnes recherchées ont été arrêtées à l'étranger à la suite d'une demande française. Plus de 3 000 véhicules volés ont été découverts et restitués à leur propriétaire. Environ 1 500 demandes d'informations opérationnelles ont été enregistrées, mais le nombre d'observations et de poursuites est beaucoup plus faible (environ 170) dans un sens comme dans l'autre. Bien que le manuel de coopération policière prévoie l'enregistrement des poursuites transfrontalières, on ne dispose pas de chiffres relatifs à celles-ci.

Commentaires des experts:

Les experts estiment que la structure française de coordination et de diffusion des informations fonctionne relativement bien. La création d'un point de contact unique servant d'interlocuteur pour tous les organismes étrangers est probablement le meilleur moyen d'éviter les informations faisant double emploi ou les pertes d'informations.

Les chiffres relatifs aux observations et aux poursuites transfrontalières restent relativement bas, ce qui démontre que les organisations chargées de l'application de la loi ne sont pas toujours au courant des possibilités offertes par la convention d'application de Schengen, ou que ces règles sont jugées trop complexes pour être appliquées.

RESTREINT UE

L'approche faisant intervenir plusieurs organisations suggérée dans le résumé permettrait certainement d'améliorer l'utilisation des statistiques comme instrument de gestion. Un magistrat a expliqué que le fait qu'une observation puisse porter uniquement sur les suspects eux-mêmes, et non sur leurs parents ou amis, limite les possibilités offertes par l'article 40 en matière d'enquête. On pourrait à cet égard recommander d'améliorer à l'avenir l'acquis de Schengen en matière de coopération policière. Il s'agit là d'une recommandation à adresser au Conseil en général et non à la France uniquement.

Les experts ont appris au cours de plusieurs réunions tenues pendant la semaine que la police et la gendarmerie recourent soit à la SCCOPOL soit aux CCPD pour obtenir des informations. La France devrait réexaminer la question de la diffusion des informations, de la responsabilité en la matière et de la coordination entre la SCCOPOL et les CCPD. Étant donné que des CCPD ont été ou seront installés à la plupart des frontières Schengen, intérieures ou extérieures de la France, les autorités françaises devraient examiner si la coexistence des CCPD décentralisés et de l'unité centrale à Nanterre n'est pas préjudiciable à l'efficacité. L'établissement systématique d'un rapport après chaque observation constituerait certainement un outil d'évaluation précieux. D'une manière générale, il serait intéressant d'organiser un échange de rapports entre l'unité centrale et les CCPD. Les experts se sont également interrogés sur l'absence de représentation de la douane au sein de la SCCOPOL. Étant donné que la douane est responsable de tant de PPF, il serait logique de l'associer à l'unité centrale. Le niveau central manque actuellement d'informations sur les résultats des opérations d'observation et de poursuite ainsi que sur les échanges directs d'informations auxquels la douane participe.

1

* * *

¹ (F) La France a mis en place une structure visant à compléter les instruments de coopération policière que sont

- d'une part, les articles 39 et suivants de la convention d'application de Schengen,
- d'autre part, les accords bilatéraux conclus entre les parties contractantes ayant une frontière commune (article 39, paragraphe 5, de la convention d'application de Schengen), avec:
 - * l'organisation d'échanges directs d'informations entre les unités opérationnelles situées dans une zone frontalière et
 - * la création de centres de coopération policière et douanière (CCPD).

Les CCPD interviennent uniquement dans le cadre de la coopération policière directe, et ne jouent qu'un rôle d'intermédiaire pour faciliter les échanges d'informations entre les unités situées dans la zone frontalière.

RESTREINT UE

A. FRONTIÈRES AÉRIENNES

1. Introduction

Des équipes d'experts ont été envoyées en France sur la base du mandat du Groupe "Évaluation de Schengen" (SCH/Com-ex (98) 26 def) et du programme d'évaluation adopté par le Conseil (8881/01 SCH-EVAL 17 COMIX 371).

Du 4 au 7 février, des experts des États membres de l'UE, de la Norvège, de l'Islande, de la Commission et du Secrétariat général du Conseil ont pu examiner les contrôles effectués aux frontières aériennes extérieures de la France.

Les sites visités sont les suivants:

- Aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle (4 février 2002),
- Aéroport de Paris-Orly (5 février 2002),
- Aéroport de Nice-Côte d'Azur (6 février 2002).

Les experts remercient les autorités françaises pour leur avoir permis de se faire une idée assez précise des activités de la police aux frontières (PAF).

Commentaire général:

Comme l'indiquent les réponses au questionnaire, les compétences en matière de contrôles aux frontières en France sont réparties entre la police aux frontières et les autorités douanières. Les missions ont été attribuées par la circulaire inter-ministérielle du 6 novembre 1995, qui précise quel organe (douane ou PAF) est responsable du contrôle frontalier aux points de passage autorisés.

RESTREINT UE

A la lumière des observations formulées au cours de la visite, la commission conclut qu'étant donné que la douane est à présent responsable de 86 des 106 aéroports qui constituent des points de passage frontaliers, il aurait été très utile de visiter un aéroport relevant de la responsabilité de la douane pour voir quels sont les moyens mis à la disposition de celle-ci par les autorités françaises. Le transfert à la douane de compétences en matière de contrôle aux frontières n'a donné lieu à aucun renfort de personnel.

La commission regrette que les données utiles n'aient pas été, comme le prévoit le mandat, fournies au moins un mois à l'avance pour pouvoir être traduites dans les langues de travail utilisées par le Groupe "Évaluation de Schengen". À l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, la commission a reçu les statistiques en français après la visite.

DECLASSIFIED

2. PARIS-ROISSY-CHARLES DE GAULLE

a) Aperçu général

L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle est situé à 23 km au nord-est de Paris. C'est le plus grand des aéroports parisiens, et il accueille l'essentiel du trafic international de la capitale (31,8 millions de passagers en 1996; 38,6 millions en 1998; 50 millions en 2001). On ne dispose pas d'informations concernant le nombre de passagers franchissant la frontière extérieure.

L'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle dispose de trois terminaux. Le terminal 1 est desservi par des vols intra-Schengen et extra-Schengen (excepté Air France), le terminal 2 est desservi par des vols extra et intra Schengen, y compris des vols intérieurs (Air France et autres compagnies), et le terminal T 9 est réservé aux vols charters exclusivement.

L'aéroport est exploité par la société des Aéroports de Paris (ADP)

- **Terminal 1**

Le terminal 1 est un bâtiment circulaire de 7 étages, les niveaux des départs et des arrivées étant reliés par des escaliers mécaniques situés au centre. Ce terminal est desservi par des vols intra-Schengen et extra-Schengen. Il comporte 7 satellites, dont deux desservent des zones Schengen.

- **Terminal 2**

Le terminal 2, à l'origine réservé aux vols d'Air France, accueille à présent d'autres compagnies. Il est actuellement constitué de 5 halls distincts. Un sixième est en construction, son achèvement étant prévu en 2003. Dans quatre halls (halls 2A, 2B, 2C et 2D), les départs et les arrivées s'effectuent au même niveau. La zone d'enregistrement est située au centre de chaque hall, avec la zone des arrivées à un bout. Le hall 2F est composé de deux niveaux, la zone d'enregistrement et la zone des départs se trouvant au niveau le plus élevé et étant séparées de la zone des arrivées qui se trouve au niveau inférieur.

Les halls 2A, 2B et 2C sont des zones non Schengen. Le hall 2D est réservé aux vols intérieurs Schengen. Le hall 2F est divisé en une zone Schengen et une zone non Schengen.

RESTREINT UE

- **Terminal T9**

Ce terminal est celui dont partent de nombreux vols charters saisonniers (Air Transat, Istanbul Airlines et plusieurs autres compagnies de charters). Il est situé dans un hangar aménagé et dispose d'installations rudimentaires.

b) Séparation des flux

Les passagers peuvent circuler librement entre les zones non Schengen dans les deux terminaux au moyen d'une navette.

Dans le terminal 1, la zone ouverte au public est visible en bas depuis la zone non Schengen. Cette zone non Schengen comprend une balustrade vitrée d'environ 1,70 m de haut, qui ne constitue pas un obstacle au passage de documents ou d'objets d'une zone à l'autre.

Dans le hall 2F du terminal 2, un couloir sert au transfert des passagers entre la jetée d'embarquement F1 (zone Schengen) et la jetée F2 (zone non Schengen). Des aubettes de contrôle des passeports, qui peuvent être utilisées dans les deux sens, se trouvent dans ce couloir. Lorsqu'elles sont fermées (de 23 h à 5 h), les portes vitrées entre les aubettes et la paroi vitrée située à côté ne séparent pas parfaitement les deux zones. La commission a remarqué qu'il n'y avait pas de système de surveillance (tel qu'une CCTV) et a appris qu'il n'y avait pas de patrouilles de surveillance organisées de manière systématique.

Dans le même hall F2, à côté de l'aubette de contrôle des passeports au niveau des arrivées (pour les vols extérieurs Schengen), malgré la présence d'une paroi vitrée il est possible de passer des documents de la zone non Schengen vers la zone Schengen située derrière les aubettes, ou vice-versa, en les introduisant entre les panneaux de la paroi vitrée ou par dessus ceux-ci.

La commission n'a pas visité le terminal 9.

c) Niveau de contrôle

- **Autorité nationale compétente**

La **Division de la police aux frontières** de Roissy-Charles de Gaulle est responsable des contrôles frontaliers de personnes, mais doit également remplir d'autres tâches telles que des tâches générales de police (relatives par exemple aux infractions routières commises dans la zone de l'aéroport), certaines tâches de sécurité, la surveillance des "zones d'attente", les enquêtes judiciaires, le traitement des demandes d'asile politique, la délivrance des badges d'entrée dans la zone à accès réglementé de l'aéroport etc.

La **douane** est présente dans cet aéroport, mais s'occupe uniquement du contrôle des marchandises.

Comme dans tous les autres aéroports internationaux français, la **gendarmerie du transport aérien** est responsable de la sécurité dans la zone à accès réglementé (infrastructure de l'aéroport fermée au public).

La société exploitant les aéroports de Paris sous-traite le contrôle de la sécurité des passagers et le contrôle des bagages à une société privée qui est supervisée par la police aux frontières.

- **Ressources humaines et formation**

La division de la police aux frontières de l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle compte 1 340 agents (au lieu de 1 709, comme mentionné dans la réponse de la France à la question n° 3 du questionnaire). Ces agents doivent effectuer toutes les tâches en relation avec le contrôle aux frontières et les problèmes d'immigration, y compris les autres tâches générales de police mentionnées plus haut au point III.a). Parmi eux, **seuls 792 agents de la police aux frontières participent aux tâches de contrôle des passeports**. La commission a appris qu'en pratique, les effectifs sont insuffisants pour réaliser tous les contrôles requis en vertu des dispositions Schengen, et il lui a été confirmé que les gestionnaires devaient définir des priorités. Par exemple, la priorité est donnée au contrôle des entrées par rapport au contrôle des sorties (- choix qui entraîne dans certains cas l'absence totale de ce dernier), et lorsque des contrôles ont effectivement lieu, il n'est guère prêté attention aux normes applicables.

RESTREINT UE

Malgré le nombre croissant de passagers, les effectifs de la police aux frontières n'ont pas été renforcés ces dernières années. Les effectifs ne sont pas renforcés pendant la haute saison mais, comme c'est le cas dans d'autres aéroports, les absences pour congés font l'objet de restrictions pendant cette période (seuls 20 % des agents de la police aux frontières sont autorisés à prendre des congés en même temps).

L'ouverture du nouveau sixième hall dans le terminal 2 étant prévue pour 2003, le personnel qui y sera affecté commencera bientôt à arriver. Si ces renforts sont susceptibles de combler dans une certaine mesure le manque de personnel à court terme (jusqu'à l'ouverture du hall), ils ne changent fondamentalement rien au problème.

Compte tenu du niveau élevé de rotation du personnel, la police aux frontières compte peu d'agents disposant de l'expérience requise.

- **Postes de travail**

L'aéroport compte environ 150 postes de travail. Tandis que la majorité des aubettes de contrôle des passeports sont situées face aux passagers, la commission a constaté que celles des halls 2A et 2B (départs) sont orientées de côté. La commission estime que même si l'on peut voir la file des passagers, il est impossible d'observer ceux-ci correctement.

Les passagers se trouvant derrière les aubettes de contrôle des passeports actuelles et à côté de celle-ci peuvent en voir l'intérieur sans aucun obstacle.

La commission a constaté que les aubettes de contrôle des passeports situées dans les terminaux 1 et 2 ne sont pas visibles depuis les bureaux d'appui de la police aux frontières, où se trouve la deuxième ligne de contrôle.

RESTREINT UE

- **Équipement et moyens techniques**

Chaque poste de travail est équipé d'un terminal informatique et, à l'exception de ceux du terminal 1, d'une lampe UV. Les loupes utilisées dans les aubettes de contrôle des départs ont été transférées dans les aubettes de contrôle des arrivées, étant donné que le contrôle des entrées est prioritaire par rapport au contrôle des sorties.

Le SIS a été intégré dans un système national (FPR - fichier des personnes à rechercher). La commission a constaté que très peu d'agents ont conscience de consulter également le SIS lorsqu'ils effectuent des vérifications dans le système national. Certains terminaux FPR/SIS n'ont pas été utilisés pour les contrôles durant la visite, et d'autres ne fonctionnaient pas. D'après le personnel de contrôle des frontières, même les terminaux qui étaient en service ne fonctionnaient pas correctement: le délai de réponse atteint bien souvent 20 à 30 secondes. Les vérifications dans le SIS, obligatoires pour les ressortissants non UE, ne sont par conséquent pas effectuées. La commission a noté que le réseau CHEOPS (cf. la réponse générale de la France) n'a pas encore été installé.

La disposition des terminaux informatiques et des claviers rend leur utilisation difficile et inconfortable (saisie des données et consultation de l'écran). Bien que les aubettes de contrôle soient à la même hauteur que les passagers, il n'est pas possible à ceux-ci de voir les écrans des terminaux.

La seconde ligne de contrôle est située loin de la première ligne. Elle comporte le même équipement que celle-ci, plus une lumière blanche (lumière éclair pour voir le filigrane) et un rétroprojecteur. Elle dispose d'une liste de signalements, mais pas d'un recueil de documents authentiques (tel que le système SINDBAD). La commission a appris que le système SINDBAD était disponible au quartier général, c'est-à-dire dans le bâtiment des directeurs et au centre local de formation de la police aux frontières.

Bien qu'il ne soit pas mentionné dans les réponses au questionnaire, un photophone (pas en service lors de la visite) se trouve auprès du GASAI (Groupe d'analyse et de suivi des affaires d'immigration).

RESTREINT UE

- **Exécution des contrôles aux frontières**

Flux réguliers de passagers

Les ressortissants suisses sont traités de la même manière que les ressortissants UE et ne font pas l'objet d'une vérification dans la base de données du SIS, contrairement aux exigences Schengen. La raison invoquée auprès de la commission est qu'il existe, entre la France et la Suisse, une convention spéciale *visant à assouplir les contrôles de leurs ressortissants (comme pour les ressortissants de l'UE)*.

Au cours de la visite, la commission a constaté que seul un petit nombre de passeports étaient pourvus d'un cachet: d'une part, il n'était pas apposé de cachet d'entrée sur tous les passeports présentés par les ressortissants nationaux ayant dû se munir d'un visa et, d'autre part, la commission a constaté avec surprise, au cours de la visite du terminal 1, qu'un cachet d'entrée était apposé sur les passeports du Royaume-Uni, tandis que les titulaires de passeports des États-Unis n'en recevaient que sur demande. Interrogées par la commission, les autorités françaises ont répondu qu'habituellement, en raison de l'énorme charge de travail et du manque de personnel, seuls les passeports des ressortissants non UE devant être revêtus d'un visa étaient pourvus d'un cachet d'entrée, et uniquement sur demande. Ces pratiques sont contraires aux dispositions Schengen.

La commission s'est félicitée de l'augmentation substantielle du nombre de contrôles effectués aux portes des avions afin de rendre le contrôle de l'immigration plus efficace.

La commission a appris que les autorités françaises demandaient aux ressortissants de certains pays (uniquement non UE) de remplir une carte de débarquement et une carte d'embarquement pour leur permettre de contrôler les entrées et les sorties. Ces cartes sont envoyées à une unité centrale de la police aux frontières. La finalité de cette collecte d'informations n'est toutefois pas claire.

RESTREINT UE

Membres d'équipage

Les membres d'équipage des vols extra-Schengen de toutes les compagnies aériennes passent par les entrées et les sorties qui leur sont spécialement réservées à l'intérieur des terminaux, où l'identité de la compagnie aérienne fait l'objet d'un contrôle visuel (mais pas toujours les certificats des membres d'équipage). Les membres d'équipage d'Air France peuvent quitter les locaux de l'aéroport via les portails d'entrée et de sortie normaux utilisés par le personnel de l'aéroport et situés dans la zone séparant le côté piste du côté ville (et qui peut se trouver à l'extérieur des terminaux). Ils ne font en général l'objet d'aucun contrôle de la part de la police aux frontières.

Passagers des vols cargos

En ce qui concerne les vols cargos extérieurs Schengen assurés par la compagnie Air France, celle-ci transmet les informations relatives aux passagers à la PAF à l'avance, et ces passagers sont contrôlés par des agents de la PAF à leur arrivée.

d) Délivrance de visa à la frontière

Observations générales et procédures de délivrance

La délivrance des visas à la frontière dans les aéroports visités relève de la police aux frontières. Les catégories de visas délivrés sont les suivantes:

Entrée:

- **Visa Schengen:**

Vignette-visa UE; visas de catégorie B, de catégorie C et collectifs; durée maximale de 15 jours; manuscrits; inscription manuelle dans un registre (données nécessaires, mention des circonstances spécifiques de délivrance); problèmes de sécurité manifestes en matière de stockage et de délivrance; droits: B - 20 EUR, C - 50 EUR (pas de différence en fonction du nombre d'entrées).

RESTREINT UE

- **Visa d'escale:**

Circulaire n° 363 du 5 août 1960; timbre de caoutchouc; délivré pour une durée de 72 heures maximum aux visiteurs étrangers arrivant sans visa qui ont besoin de quitter la zone de l'aéroport pour une certaine durée (comprise entre 6 et 72 heures; s'applique aux aéroports et aérodromes, par exemple lorsqu'un voyageur cherche un logement proche de l'aéroport ou doit changer d'aéroport etc.); les citoyens de la République populaire de Chine, de la République populaire du Viêt Nam et de la Corée du Nord ne peuvent obtenir ce visa d'escale; droits: délivrance gratuite.

- **Sauf-conduit:**

Circulaire n° 363 du 5 août 1960; feuille de papier supplémentaire; durée maximale de 8 jours; délivré aux diplomates, aux étrangers non admis qui doivent régulariser leur situation dans une ambassade et aux demandeurs d'asile qu'un juge du tribunal de grande instance (TGI) a autorisés à demander l'asile conformément à la législation française; droits: délivrance gratuite.

Sortie:

- **Visa de régularisation:**

Timbre de caoutchouc; remplissage à la main; inscription manuscrite dans un registre; délivré aux personnes arrivant à la frontière dont on découvre qu'elles sont restées au-delà de la durée de validité de leur visa; droits: dépassement de 1 à 30 jours: 50 EUR, de 31 à 90 jours: 60 EUR, de plus de 90 jours: 200 EUR.

La commission ayant posé des questions sur les conditions de délivrance des visas, elle a appris que le document de voyage, le billet de retour, le montant d'argent disponible et les motifs du voyage faisaient l'objet d'un examen et que la personne concernée faisait l'objet d'une vérification dans le registre.

Les chiffres relatifs aux visas délivrés à l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle au cours des deux dernières années sont les suivants:

RESTREINT UE

Aéroport Charles de Gaulle	Visas de régularisation	Visas d'escale	Sauf-conduits
Janvier - octobre 2000	3 017	6 008	4 037
Janvier - octobre 2001	3 160	4 562	3 847

À l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle, des visas sont délivrés à sept endroits des différents terminaux.

La commission s'est étonnée du nombre élevé de visas de régularisation, de visas d'escale et e sauf-conduits délivrés à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle. Interrogées à ce sujet, les autorités françaises n'ont pas été en mesure de donner davantage de précisions sur les chiffres et les catégories de visas. Il n'existe par ailleurs pas d'informations spécifiques sur la délivrance de visas aux marins.

La commission a en outre découvert que, faute d'avoir trouvé un volontaire parmi les agents de police pour percevoir les droits de délivrance, tous les visas sont délivrés gratuitement.

e) Application de l'article 26 de la convention d'application de Schengen

En ce qui concerne l'application de l'article 26 de la convention d'application de Schengen, la commission a appris que l'article 20 bis de l'ordonnance du 2 novembre 1945 prévoit des amendes administratives pour les transporteurs maritimes, aériens et routiers qui permettent à des étrangers de débarquer alors qu'ils ne sont pas munis des documents requis pour l'entrée en France.

Les autorités françaises ont fait remarquer que si un grand nombre d'amendes administratives sont infligées, peu d'entre elles sont réellement payées. Une nouvelle procédure est à l'étude qui devrait permettre de résoudre les problèmes d'exécution actuels.

RESTREINT UE

La commission a appris que les autorités françaises infligent également des amendes aux transporteurs dont les passagers ne sont pas en mesure de produire un visa de transit aéroportuaire (visa A) lorsque celui-ci est requis. Les passagers se trouvant dans ce cas ne sont pas admis et sont renvoyés à leur point de départ.

Les chiffres relatifs aux amendes administratives infligées aux transporteurs à l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle sont les suivants:

Janvier - octobre 2000	4 936
Janvier - octobre 2001	5 384

DECLASSIFIED

3. PARIS-ORLY

a) Aperçu général

L'aéroport de Paris-Orly est situé à 15 kilomètres au sud de Paris près de la ville d'Orly. Deuxième aéroport français, il se compose de deux terminaux: Orly-Sud et Orly-Ouest.

26,5 millions de passagers ont transité par l'aéroport d'Orly en 1995, 27,7 millions en 1996, 25,3 millions en 2000 et 22,8 millions en 2001. Sur ces 22,8 millions, 5,8 millions (26%) ont franchi la frontière extérieure.

Le nombre de passagers au terminal Orly-Sud a baissé de 30% en octobre 2001, à la suite des attaques du 11 septembre contre les tours du World Trade Center à New York.

Les deux terminaux sont desservis par des vols intra-Schengen et extra-Schengen.

L'aéroport est exploité par la société des Aéroports de Paris (ADP) et est fermé la nuit (de 24 heures à 5 heures).

- **Terminal d'Orly-Sud**

La plupart des compagnies aériennes étrangères utilisent le terminal d'Orly-Sud. Les destinations desservies à partir de ce terminal se trouvent principalement en Afrique du Nord, au Moyen-Orient, en Extrême-Orient et en Amérique centrale. Tant les départs que les arrivées se font au même niveau.

- **Terminal d'Orly-Ouest**

Le terminal d'Orly-Ouest est utilisé par Air France, Corsair, Iberia et TAP Air Portugal. Bien que la plupart des vols à partir de ce terminal soient intra-Schengen, les DOM français, l'Amérique et l'Afrique sont également desservis.

b) Séparation des flux

Des parois vitrées et des portes flexibles servent à garantir la séparation des flux.

Toutefois, au niveau supérieur du terminal d'Orly-sud, une paroi vitrée sert à séparer la zone non Schengen de la zone ouverte au public. Les portes dans cette paroi vitrée, bien que verrouillées, n'empêchent pas de faire passer des documents d'une zone à l'autre.

La zone non Schengen est fermée aux passagers pendant la nuit et des patrouilles permettent de s'assurer qu'aucun passager ne s'y trouve. Cela évite que des passagers ne quittent illégalement la zone non Schengen en passant par-dessous ou par-dessus les portes vitrées entre les aubettes de contrôle des passeports.

Comme l'a déjà noté la commission de visite en 1996, les panneaux séparant les flux de passagers UE et non UE ne sont pas conformes à la décision du Comité exécutif du 22 décembre 1994 (SCH/Com-ex(94)17, rev.4). Il a été observé qu'une file était réservée aux "passeports français - UE - EEE - suisses". Ces panneaux doivent être mis en conformité avec la décision du Comité exécutif.

Le couloir pour les passagers en transit non Schengen au terminal d'Orly-Ouest est séparé de la zone publique d'enregistrement par des parois vitrées de 2,5 mètres de haut, qui se trouvent en partie hors du champ de vision des fonctionnaires chargés des contrôles aux frontières. Ces parois n'empêchent pas de faire passer des documents/objets d'une zone à l'autre.

L'une des jetées du terminal d'Orly-Ouest peut servir aux arrivées et aux départs intra-Schengen et aux arrivées extra-Schengen. Bien que la gestion de ces portes incombe aux "Aéroports de Paris", la police aux frontières peut vérifier qu'elles sont dans la bonne position à partir de la zone des arrivées.

Les passagers peuvent se déplacer librement entre les zones non Schengen des deux terminaux à l'aide d'un service de navette.

c) Niveau de contrôle

- **Autorité nationale compétente**

La police aux frontières (PAF) est chargée des contrôles transfrontaliers de personnes, mais elle doit aussi effectuer d'autres tâches générales de police, qui ont déjà été mentionnées au point III a) du chapitre I (Paris-Charles de Gaulle).

Pour ce qui est du rôle des douanes et de la Gendarmerie des transports aériens à l'aéroport de Paris-Orly, voir la section correspondante sur Paris-Charles de Gaulle du présent rapport.

Une entreprise privée sous-traitante de la société exploitant les aéroports de Paris et placée sous la supervision de la police aux frontières, est chargée d'assurer la sécurité des passagers et de contrôler les bagages.

- **Ressources humaines et formation**

Il y a 450 fonctionnaires de la police aux frontières à l'aéroport, dont 190 participent directement aux tâches liées au contrôle des passeports.

Depuis 1997, le nombre de fonctionnaires de la police aux frontières en poste à l'aéroport de Paris-Orly diminue progressivement. Comme le nombre de passagers transitant par cet aéroport a également baissé au cours de la même période, les autorités françaises ont indiqué qu'elles n'étaient pas particulièrement préoccupées par le recul des effectifs de la police.

Toutefois, la commission a été informée que la priorité était donnée aux contrôles à l'entrée sur les contrôles à la sortie. Au cours de la visite, elle a observé que c'était même le cas entre les heures de pointe.

Il n'y a pas d'augmentation saisonnière des effectifs, mais seuls 20% du personnel peuvent être en vacances en même temps pendant la saison d'été.

RESTREINT UE

- **Postes de travail**

Il y a 34 postes de travail à l'aéroport, qui se répartissent comme suit:

18 à Orly-Sud, dont 8 pour les contrôles à la sortie et 10 pour les contrôles à l'entrée;

16 à Orly-Ouest, dont 6 pour les contrôles à la sortie et 10 pour les contrôles à l'entrée.

La commission s'est félicitée que les aubettes de contrôle soient visibles du bureau de soutien de la police aux frontières, où se trouve la seconde ligne de contrôle.

Les passagers peuvent voir à l'intérieur de toutes les aubettes de contrôle des passeports lorsqu'ils se trouvent à côté ou derrière l'aubette, à l'exception des aubettes de contrôle des sorties à Orly-Sud.

- **Équipement et moyens techniques utilisés**

Chaque poste de travail est équipé d'un terminal informatique FPR/SIS, d'une lampe UV, d'une lumière blanche (lumière-éclair pour voir le filigrane) et d'une loupe.

Le SIS est intégré dans le système national (FPR). La commission a constaté que l'utilisation du SIS (peu de vérifications dans le SIS sont effectuées car le système ne fonctionne pas correctement) posait les mêmes problèmes qu'à l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle. Là aussi, elle a remarqué que l'architecture CHEOPS n'avait pas encore été mise en place.

Le positionnement des terminaux informatiques et des claviers rend leur utilisation (saisie des données et consultation des écrans) difficile et très inconfortable.

Il a été indiqué à la commission que la réalisation de vérifications obligatoires dans le SIS pour les ressortissants non UE engendrerait dans ces conditions de très longues files de passagers.

RESTREINT UE

Chaque terminal dispose d'une seconde ligne de contrôle, qui est exploitée par la Brigade mobile d'immigration (BMI). Cette seconde ligne est dotée des mêmes équipements que la première, plus une rétrovisionneuse, un Docubox (ITEIMA VDM64 WALDMAN) et un poste SINDBAD. La seconde ligne de contrôle à Orly-Sud est équipée aussi d'un microscope et d'un comparateur d'encre (ACO QDX630).

La BMI emploie 13 fonctionnaires faisant les trois-huit. Elle dispose d'une documentation sur chaque pays, y compris le "Manuel des documents authentiques" (avec des spécimens) et le "Bulletin des fraudes". Des spécimens avaient été fournis par des ambassades. D'autres documents utiles étaient disponibles (par exemple, la Convention de Chicago). Le Manuel commun de Schengen se trouvait dans le bureau de l'officier de quart, qui est près du bureau de la BMI.

- **Exécution des contrôles aux frontières**

Les ressortissants suisses sont traités comme les ressortissants UE et ne font pas l'objet d'une vérification dans la base de données du SIS, ce qui n'est pas conforme aux normes Schengen. La raison invoquée auprès de la commission est qu'il existe entre la France et la Suisse une convention spéciale qui vise à assouplir les contrôles de leurs ressortissants (comme pour les ressortissants de l'UE).

Les autorités françaises exigent des ressortissants de certains États (États non EU seulement) qu'ils remplissent une carte de débarquement et d'embarquement pour les besoins des contrôles à l'entrée et à la sortie.

La commission s'est félicitée que les vérifications soient réalisées par la BMI à la porte de l'avion afin de contrôler l'immigration plus efficacement.

RESTREINT UE

d) Délivrance de visas à la frontière

Remarques générales et procédures de délivrance: voir à ce sujet la section concernant l'aéroport de Paris-Charles de Gaulle

Nombre de visas délivrés:

Aéroport d'Orly	Visa d'escale	Sauf-conduits
Janvier-décembre 2001	150	120

Les visas sont délivrés par deux bureaux centralisés à Orly-Ouest et à Orly-Sud, où les vignettes et les registres sont conservés dans un coffre-fort verrouillé (dont une seule personne connaît la combinaison). Les vérifications nécessaires (documents et registres) sont évidemment effectuées (les vérifications de documents sont réalisées de manière très professionnelle et avec le matériel approprié au niveau de la première et de la seconde ligne de contrôle; par contre, il n'y a pas de vérifications dans les registres en raison de difficultés avec le système informatique).

Les données précises concernant les visas délivrés aux marins n'étaient pas disponibles.

La solution retenue pour les membres d'équipages et les diplomates - délivrance de sauf-conduits - a suscité certaines préoccupations, car la commission est d'avis que si les autorités françaises décident de soumettre certaines nationalités à l'obligation de visa, il devrait s'agir de visas Schengen dans tous les cas et les autorités devraient le signaler conformément à l'acquis et aux règles approuvées.

Bien que les chiffres soient différents (le nombre de passagers à Orly est inférieur de moitié à celui de Roissy-Charles de Gaulle et baisse chaque année), la commission a considéré que, compte tenu des mesures prises par les autorités françaises et la direction en place, le système de sécurité nécessaire (pour les questions concernant les visas, les vérifications de documents et la sécurité générale) était mis en œuvre avec efficacité, comme le prescrit l'acquis.

RESTREINT UE

Les seules préoccupations devant être exprimées concernent de nouveau les modalités de traitement des catégories suivantes:

- visa de régularisation
- visa d'escale et
- sauf-conduits.

Le contenu de ces catégories, la procédure de délivrance et les explications données semblaient assez différents de ce que la commission avait appris à Roissy-Charles de Gaulle et les prescriptions de l'acquis de Schengen ne paraissaient être pleinement respectées pour aucune de ces catégories.

e) **Application de l'article 26 de la Convention de Schengen**

Les autorités françaises ont indiqué qu'en 2001, des amendes avaient été infligées à des transporteurs dans 200 cas, dont 25% ne concernaient qu'un seul transporteur.

4. Aéroport de Nice Côte d'Azur

a) Aperçu général

L'aéroport international de Nice Côte d'Azur est le plus grand aéroport français après ceux de Paris. Il a accueilli 6,6 millions de passagers en 1996, 9,4 millions en 2000 et 9 millions en 2001. Le trafic hors Schengen a représenté 2 327 300 passagers en 2001 (45% du trafic international).

Le programme actuel d'expansion du terminal 2 portera sa capacité à 12 millions de passagers d'ici à 2006.

Vols:

- plus de 30 vols quotidiens en provenance et à destination de Paris
- 59 vols internationaux (y compris 9 vols quotidiens Nice-Londres)
- 33 vols intérieurs
- Nice-Genève: 28 vols par semaine
- Nice-Dubaï: 3 vols par semaine
- New-York: quotidien (sans interruption pendant la saison d'été)

Tous les jours, il y a des services réguliers d'hélicoptères à partir des terminaux 1 et 2 vers Monaco (deux vols par heure ou plus), vers Cannes (plusieurs vols par jour), vers Sophia-Antipolis (charter seulement) et d'autres destinations sur demande.

L'aéroport est exploité par la Chambre de commerce et d'industrie Nice Côte d'Azur.

• Terminal 1

Le terminal 1 est desservi par des vols intérieurs, intra-Schengen et extra-Schengen. Les départs et les arrivées se font au même niveau.

- **Terminal 2**

Le terminal 2 n'est actuellement desservi que par des vols intra-Schengen et des vols intérieurs. La commission n'a pas eu le temps de visiter le terminal 2.

Lors de la visite, d'importants travaux de construction étaient en cours au terminal 2. La commission a été informée que le terminal faisait l'objet d'un agrandissement pour accueillir les vols intra-Schengen et extra-Schengen.

- b) Séparation des flux**

Pour le moment, seul le terminal 1 dispose d'une zone Schengen et d'une zone non Schengen.

La commission a constaté l'absence de séparation entre les flux d'arrivées: les passagers extra-Schengen pouvaient, à l'arrivée, contourner les contrôles à l'entrée en pénétrant dans la zone d'arrivée intra-Schengen, car aucune porte ne les empêchait de passer (selon des membres de la police aux frontières, ces flux étaient séparés par une porte, qui avait été enlevée et n'avait pas été remplacée au moment de la visite).

Il n'y a pas de panneaux au-dessus des aubettes de contrôle des passeports pour séparer les flux des passagers UE et non UE lors des départs.

Le terminal 1 dispose d'une petite zone que traversent à la fois les passagers extra-Schengen en transit et les passagers en transit entre des vols intra-Schengen et des vols extra-Schengen. Selon les autorités françaises, il y a très peu de passagers en transit (en moyenne moins de 3 par mois).

RESTREINT UE

Il y a une aubette de contrôle dans cette zone de transit, mais elle n'est pas en permanence occupée par un fonctionnaire de la police aux frontières (la commission a été informée que le personnel chargé de la sécurité de l'aviation civile assurait un service permanent et appelait la police aux frontières en cas de besoin). Les fonctionnaires de la police aux frontières ne se rendent dans la zone de transit que lorsque se présente un passager en transit entre un vol intra-Schengen et un vol extra-Schengen.

La zone de transit est ouverte jusqu'à 20 heures. Après cette heure, les passagers doivent subir les contrôles réguliers à l'entrée et à la sortie.

Lors de sa visite sur place, la commission a remarqué que les flèches/panneaux signalant la zone Schengen ou non Schengen aux passagers prêtaient à confusion. En fait, les panneaux indiquaient d'une part "vols Schengen" (y compris Genève), et d'autre part, "vols non Schengen et internationaux". La commission estime que la mention "vols internationaux" devrait être supprimée.

c) Niveau de contrôle

- **Autorité nationale compétente**

La police aux frontières du département des Alpes-Maritimes est responsable des contrôles aux frontières et d'autres tâches générales de police. Elle est également chargée de la zone frontalière avec l'Italie et d'une soixantaine de kilomètres de frontière maritime.

La commission a été informée que la plupart du personnel de l'unité dans laquelle elle s'est rendue est chargé de la surveillance de la région frontalière intérieure entre la France et l'Italie. Il a été ouvertement reconnu que la police aux frontières n'avait pas assez d'effectifs pour appliquer les procédures minimales prévues. En fait, la commission a appris qu'environ 30% des passagers quittant l'espace Schengen à Nice n'étaient pas du tout contrôlés faute de personnel, cette pénurie étant due à la nécessité d'affecter des fonctionnaires à d'autres tâches, telles que la surveillance de la circulation.

- **Ressources humaines et formation**

La police aux frontières à l'aéroport de Nice Côte d'Azur emploie 104 personnes, parmi lesquelles figurent des fonctionnaires de police et des adjoints de sécurité (qui n'ont pas toutes les attributions des policiers).

Il y a deux équipes, chacune faisant les trois-huit (1 service de nuit et 2 services de jour). La plupart du personnel est de service lorsqu'il y a le plus de passagers, c'est-à-dire à la mi-journée.

Les restrictions concernant les vacances pendant la haute saison en vigueur dans d'autres aéroports, sont d'application ici aussi. Certaines missions générales de police sont effectuées pendant l'été par les CRS pour permettre à la police aux frontières de faire face à l'augmentation du nombre de passagers.

La commission a constaté pendant la visite que, faute de personnel, plusieurs adjoints de sécurité étaient chargés du contrôle des passeports, bien qu'ils n'aient pas accès aux bases de données FPR/SIS. Elle a été informée que cette situation changerait prochainement à la suite d'une loi récemment adoptée.

La commission a appris que les contrôles à l'entrée sont prioritaires par rapport aux contrôles à la sortie. En outre, le personnel doit parfois être affecté à d'autres tâches hautement prioritaires.

Les priorités de la police aux frontières sont les suivantes:

1. contrôle aux frontières des arrivées extra-Schengen;
2. sécurité;
3. toutes les autres missions de police;
4. contrôle aux frontières des départs extra-Schengen (lorsqu'il y a suffisamment de personnel).

RESTREINT UE

La police aux frontières a communiqué à la commission les chiffres suivants:

1 059 386 passagers extra-Schengen contrôlés à l'entrée;

906 297 passagers extra-Schengen contrôlés à la sortie.

Un total de 1,9 million de passagers extra-Schengen ont été contrôlés lors du franchissement des frontières d'après ces chiffres, qui sont différents de ceux donnés par le gestionnaire de l'aéroport (2 327 300 passagers extra-Schengen).

Les autorités françaises expliquent cette différence par le fait que faute de personnel, 30 % environ de tous les passagers extra-Schengen au départ ne sont pas soumis à un contrôle aux frontières, et que les passagers extra-Schengen en transit ne sont pas contrôlés aux frontières. Ces lacunes sont apparemment tolérées dans le cadre de la planification et de l'organisation générales de la police aux frontières à l'aéroport de Nice Côte d'Azur. L'argument invoqué est que les contrôles aux frontières des départs extra-Schengen sont moins prioritaires que d'autres missions et que le nombre de policiers est insuffisant. Toutefois, la commission a été informée que les contrôles à la sortie sont toujours effectués sur les vols dits "sensibles".

La commission a constaté que les autorités de la police aux frontières à Nice accordaient beaucoup d'attention à la formation, bien qu'il soit possible d'améliorer encore la connaissance qu'a le personnel du manuel commun et des procédures connexes. Cela est particulièrement vrai dans le cas des adjoints de sécurité.

- **Postes de travail**

Il y a 13 postes de travail. Deux aubettes de contrôle étaient nouvelles et n'étaient pas encore totalement équipées. Toutes les aubettes de contrôle sont bien conçues (poste de travail surélevé, face aux passagers), bien que les écrans d'ordinateur puissent être vus par les passagers se trouvant à côté des aubettes ou derrière elles.

RESTREINT UE

- **Équipement et moyens techniques utilisés**

En général, les postes de travail étaient bien équipés (lampe UV, terminal informatique doté d'une architecture CHEOPS assurant un temps de réponse rapide et une bonne disponibilité du système).

La seconde ligne de contrôle est exploitée par la Brigade mobile d'immigration, qui occupe un bureau près des aubettes de contrôle des arrivées, servant aussi de salle de formation. On y trouve des faux documents, des documents authentiques, un microscope relié à un ordinateur, un comparateur d'encre QDX430 (infrarouge), un scanner d'images normales, un poste SINDBAD, un manuel des documents authentiques et le bulletin des fraudes. Compte tenu des besoins, l'espace disponible dans cette salle est assez limitée.

- **Exécution des contrôles aux frontières**

Comme on fait largement appel aux adjoints de sécurité, qui ne sont pas des policiers, la consultation des terminaux informatiques FPR/SIS pose réellement des problèmes (voir remarque plus haut). Les adjoints de sécurité n'étant pas autorisés à consulter la base de données FPR/SIS, un policier doit toujours être présent pour effectuer la consultation en cas de besoin. La commission a eu l'impression qu'en raison de cette procédure compliquée, la base de données FPR/SIS était en fait très peu consultée.

Le personnel de l'aéroport et les membres d'équipage empruntent un passage le long des aubettes de contrôle des passeports des passagers au départ. La commission a noté que le contrôle du laissez-passer de l'aéroport et/ou du certificat de membre d'équipage était parfois assez superficiel.

RESTREINT UE

d) Délivrance de visas

Remarques générales et procédures de délivrance: voir à ce sujet la section concernant l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle

Nombre de visas délivrés:

Aéroport de Nice	Visa Schengen	Visa de régularisation	Visa d'escale	Sauf-conduits
Janvier- décembre 2001	16	13	10	20

Les visas sont délivrés dans un bureau centralisé à proximité de la zone des arrivées non Schengen, où les vignettes et les registres sont aussi conservés dans un coffre-fort verrouillé (dont une seule personne connaît la combinaison). Les vérifications nécessaires (document et registres) sont évidemment effectuées (le contrôle des documents est réalisé de manière très professionnelle et à l'aide du matériel approprié au niveau de la première et de la seconde ligne de contrôle; les vérifications dans les registres – du fait de l'introduction en cours du système CHEOPS - sont également effectuées comme il faut).

Les autorités françaises ont informé la commission qu'elles délivrent des sauf-conduits aux marins.

Étant donné que Nice est considéré comme un aéroport à faible risque et compte tenu des chiffres peu élevés, la commission a estimé que les mesures prises par les autorités françaises et par la direction en place étaient relativement efficaces. Les principaux motifs d'inquiétude concernaient aussi les catégories "visas de régularisation", "visa d'escale" et "sauf-conduits".

De l'avis de la commission, ces catégories devraient être réexaminées à la lumière des prescriptions de l'acquis et de l'objectif approuvé visant à créer un système de visa harmonisé dans tout l'espace Schengen.

RESTREINT UE

e) Application de l'article 26 de la Convention de Schengen

Janvier-décembre 2001	18
-----------------------	----

DECLASSIFIED

5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES

a) Séparation des flux

Il est très important de **remédier aux lacunes** mentionnées en ce qui concerne la **séparation des flux** et au **problème des documents et/ou des objets** que l'on peut faire passer entre les zones Schengen et non Schengen.

b) Signalisation

Les **panneaux séparant les flux de passagers UE et non UE aux aubettes de contrôle des passeports** doivent être mis en conformité avec la **décision du Comité exécutif du 22 décembre 1994 (SCH/Com-ex(94)17, rev.4)**. Cela concerne la mention relative aux ressortissants suisses.

c) Postes de travail

Il faudrait remédier aux lacunes concernant les postes de travail à l'aéroport de Paris-Roissy-Charles de Gaulle et à l'aéroport de Paris-Orly.

Commentaires de la France sur les points I, II et III:

"En matière de séparation des flux, de signalisation des files de passagers UE et non-UE, de disposition et de caractéristiques techniques des aubettes, les services de la police aux frontières sont dépendants des gestionnaires d'aéroports, la société ADP et la chambre de commerce et d'industrie de Nice. Des courriers leur seront prochainement adressés afin de mettre les infrastructures aux normes Schengen".

d) Équipement

La commission recommande d'apporter d'importantes améliorations, tant à la première ligne qu'à la seconde ligne de contrôle. Chaque poste de travail devrait être équipé d'une lampe UV, d'une loupe, d'une lumière blanche, d'un rétro-éclairage et d'une rétrovisionneuse. Des mesures devraient également être prises pour garantir le bon fonctionnement du SIS. En outre, il serait souhaitable de disposer de lecteurs (scanners) de passeports pour pouvoir procéder selon les besoins aux vérifications dans le SIS. Pour la seconde ligne, qui devrait se trouver près de la première ligne, il serait bon de disposer d'un comparateur d'encre, d'un Docucenter 3000 ou similaire, d'un microscope avec caméra vidéo, ainsi que d'une série de documents authentiques et de faux documents (SINDBAD), et du manuel commun.

Commentaires de la France:

- *Sur le fonctionnement du SIS: "La mise en place des réseaux CHEOPS sur les deux aéroports parisiens devrait intervenir dans les prochains mois".*
- *Sur le matériel: "Des instructions seront données aux services afin que la documentation nécessaire à l'exercice des contrôles transfrontières soit aussi disponible dans les locaux de seconde ligne".*

e) Exécution des contrôles aux frontières

La commission est d'avis que les **contrôles à l'entrée et à la sortie des ressortissants suisses devraient être effectués comme le prescrit l'acquis de Schengen dans le cas des ressortissants des pays tiers** (par exemple, en procédant à des vérifications dans le SIS).

Au cours de la visite sur place, la commission a noté qu'en raison de la charge de travail élevée et faute de personnel, seuls quelques **passeports étaient pourvus d'un cachet**.

La commission a été informée qu'à tous les aéroports visités, la priorité est donnée aux contrôles à l'entrée par rapport aux contrôles à la sortie, "faute de personnel". Cela s'applique même aux heures creuses. **La commission est d'avis que les contrôles ne peuvent être assouplis que dans des circonstances très exceptionnelles.**

f) Personnel

La commission a constaté que les personnes chargées du contrôle aux frontières étaient en nombre insuffisant et qu'elles ne disposaient pas toujours des connaissances et de l'expérience requises.

Afin de renforcer le personnel affecté aux contrôles aux frontières, **les personnes qui en sont chargées ne devraient pas se voir confier d'autres tâches générales de police, du moins tant que les effectifs ne sont pas suffisants.**

La commission recommande que **les contrôles aux frontières soient toujours réalisés par des fonctionnaires ayant reçu une formation spécialisée en la matière.**

g) Formation

Bien qu'il ressorte des réponses générales données par la France qu'une formation est organisée à l'intention de la police aux frontières, la commission a noté que le personnel chargé des contrôles aux frontières n'était pas suffisamment familiarisé avec les procédures de contrôle Schengen.

Il devrait y avoir suffisamment de personnel pour permettre une formation appropriée.

Compte tenu de la grave pénurie de personnel, il faudrait examiner **la possibilité de dispenser une formation sur le tas** en ce qui concerne la réglementation Schengen en matière de contrôles aux frontières (procédures de contrôle, documents de voyage, réglementation en matière de visa, demandes dans le cadre du SIS, etc). *Des efforts doivent être faits pour respecter d'une manière plus rigoureuse les dispositions de Schengen dans le but de parvenir à une meilleure qualité de contrôles aux frontières extérieures.*

RESTREINT UE

Commentaires de la France sur les points VI et VII:

"L'effectif de la PAF de Roissy-Charles de Gaulle a suivi l'évolution du trafic passagers; il est en effet passé de 978 au 1er janvier 1997 à 1 342 au 1er janvier 2002.

Les fonctionnaires nouvellement affectés à la police aux frontières suivent une formation spécifique, notamment en matière de fraude documentaire et de réglementation transfrontière.

Sur Nice, la durée de cette formation initiale est de 2 semaines pour les agents du corps de maîtrise et d'application (ACMA) et les adjoints de sécurité (ADS) et de 3 semaines pour les officiers. Une formation continue est également dispensée à l'ensemble du personnel.

Sur Roissy, elle est de 2 semaines pour les ADS, 3 semaines pour les ACMA et 6 semaines pour les officiers. Le "turn over" important sur ce site peut expliquer en grande partie le manque d'expérience de nombreux fonctionnaires".

h) Visas

- Sur la base des informations obtenues auprès des autorités françaises et des réponses données pendant les visites effectuées sur les différents sites, la commission est d'avis que **le système existant de délivrance des visas aux frontières n'est pas conforme aux règles spécifiques des ICC** (le visa d'escale, le sauf-conduit ou le visa de régularisation ne sont pas des catégories explicitement prévues dans l'acquis; il n'a pas été fait mention de la consultation d'autres autorités avant délivrance de visas à des ressortissants de certaines nationalités; il semble également y avoir une différence entre les droits dont la perception est prescrite par l'acquis et la pratique actuelle de la France). La procédure de délivrance de visas aux frontières devrait être mise en conformité avec l'acquis de Schengen. Il s'agit notamment de limiter la délivrance de tels visas à des cas exceptionnels (comme l'expliquent les ICC) et d'utiliser la vignette-visa de UE.

RESTREINT UE

Commentaires de la France sur:

- la délivrance des visas à la frontière:

" Le terme de visa de régularisation peut prêter à confusion. Il ne s'agit plus d'un visa délivré à l'entrée de l'espace Schengen. Ce terme est antérieur à la mise en œuvre de Schengen et la procédure actuelle, adaptée de celle prévue dans une circulaire du ministère de l'intérieur du 5 août 1960, consiste à appliquer la perception d'un double droit aux passagers qui sortent du territoire français avec un visa périmé ou qui ont séjourné en France sans le visa requis.

La délivrance de visa d'escale aérienne se fonde sur l'obligation de respect d'une disposition de l'annexe 9 de la convention de Chicago.

La délivrance de sauf-conduits, notamment pour les titulaires de passeports diplomatiques qui sollicitent un visa à la frontière, est prévue par une circulaire du 28 novembre 1966. Pour les demandeurs d'asile dont la demande n'est pas jugée manifestement infondée, ou les personnes non-admises mais qui, quelle qu'en soit la raison, doivent être laissées libres d'entrer sur le territoire français à l'issue de leur maintien en zone d'attente, la PAF, sur les instructions de la DLP AJ, délivre des sauf-conduits valables huit jours.

La direction des libertés publiques et des affaires juridiques a été saisie aux fins d'une éventuelle adaptation des pratiques françaises".

- le compostage des passeports:

" Des instructions sont fréquemment rappelées aux services extérieurs. La gestion de l'effectif impose cependant de faire des choix entre les missions (police générale ou contrôle transfrontière, contrôles entrée ou contrôles sortie)".

- la perception des droits de chancellerie:

"Jusqu'au mois de juillet 2001, l'aéroport de Roissy disposait d'une régie d'avances et percevait donc les droits de chancellerie lors de la délivrance des visas à la frontière. A la suite du départ du régisseur, cette structure a été fermée. Une nouvelle régie doit être réouverte prochainement".

RESTREINT UE

- Le contenu de la circulaire n°363 du 5 août 1960 devrait être réexaminé et adapté à ce qui est considéré à l'heure actuelle comme une politique et une pratique des visas communes aux pays de l'espace Schengen.
- Le système informatique, en particulier dans les aéroports de Paris, doit être sensiblement amélioré, car il connaît de sérieux problèmes qui nuisent à la procédure de délivrance des visas (l'accès au SIS fonctionne rarement; plusieurs terminaux informatiques étaient hors service lors de la visite ; la situation à Nice était relativement meilleure du fait de la transition en cours vers le système CHEOPS).
- Bien que les autorités françaises aient finalement fourni à la commission une **série acceptable de données statistiques**, la commission, lors de l'évaluation des informations, a noté qu'il y avait à l'évidence une différence de terminologie, non seulement entre les aéroports mais aussi entre le système français et les systèmes utilisés dans d'autres États Schengen. Il est par conséquent recommandé d'**améliorer le système de collecte des données et de prendre les mesures appropriées pour disposer de données comparables (recueillies selon les normes agréées) dans les délais convenus.**

i) Application de l'article 26 de la Convention de Schengen

Enfin, les autorités françaises ont informé la commission qu'elles considéraient que le taux de recouvrement des amendes était très faible (moins de 50%) et que par conséquent, la mise en œuvre de cette disposition n'était pas suffisamment efficace. Elles ont annoncé leur intention de **revoir le système existant et de l'adapter à l'évolution récente de l'acquis** (directive 2001/51/CE du 28 juin 2000).

La commission estime que le réexamen du système existant et son adaptation à l'évolution récente de l'acquis devraient être effectués sans délai et que son efficacité devrait ensuite être évaluée.

Commentaires de la France sur la responsabilité des transporteurs :

"Le contentieux en la matière est très important. Des réunions avec la DLPAJ sont organisées afin d'améliorer le dispositif en vigueur".

RESTREINT UE

PARTICIPANTS

Présidence E	D. Antonio Pablo Gomez Vazquez
	D. Antonio Diaz Ramos
B	Marc Van den Broeck
D	Alexander Fritsch
DK	Mogens Jensen
GR	Charalambos Tsiaktanis
ISL	Mr. Halldór Rósmundur Guðjónsson
I	Enrico Aragona
L	Jeff Schlentz
NL	Edgar Beugels
NO	Einar Dale
Ö	Berndt Körner
P	Anabela NEVES
FIN	Janne Piironen
SE	Stefan Carp
SGC	Bernard Philippart
COM	Daphni Gogou

RESTREINT UE

C. FRONTIÈRES MARITIMES

1. DATES DES VISITES - LISTE DES EXPERTS DE LA SOUS-COMMISSION

L'inspection a été programmée aux dates suivantes:

France:

- frontières maritimes (ports): Calais (18-19 février 2002)
Marseille (20-21 février 2002)

Liste des experts de la sous-commission

Présidence E	Antonio Pablo Gomez Vazquez, président Antonio Diaz Ramos
DK	Birgitte Buch
D	Thomas Przybyla
I	Enrico Aragona
NL	Noor Vergeer
NO	Knut Jensen
P	Fátima Grilo
FIN	Jukka Savolainen
SE	Leif Ahlbo Henry Nilsson
COM	Monika Mosshammer
SGC	Erwin Buysens

2. PORT DE CALAIS

Dates: 18-19 février 2002

a) Présentation

- **Situation**

Le port de Calais est le premier port de voyageurs d'Europe continentale avec environ 15 millions de passagers par an. Les autorités françaises le considèrent comme un point sensible sur le plan de l'immigration clandestine. Le port dispose de plusieurs terminaux (car-ferries, catamaran ("terminal Hoverspeed"), fret), d'un bassin de plaisance et de petits bateaux de pêche.

Sur la côte du Pas-de-Calais, seul le port de Calais assure des liaisons par ferry avec le Royaume-Uni (Douvres); il est par conséquent confronté au problème des personnes cherchant à entrer illégalement au Royaume-Uni. Ces liaisons sont exploitées par trois compagnies maritimes: P&O Stena Lines, Seafrance and Hoverspeed. Chaque jour, environ 68 car-ferries, aéroglisseurs et "fast ferries" quittent Calais pour Douvres. Les traversées se font de jour comme de nuit car le port est en activité 24 heures sur 24.

Le nombre quotidien de passagers est en moyenne de 40 000 (*18 900/jour en janvier 2000, 59 500/jour en août 2000*). Chaque jour, il y a entre 1500 et 3000 arrivées et départs de camions à Calais.

Seuls quatre navires de croisière ont fait escale dans le port de Calais en 2001. Ces navires sont partis pour la Norvège et sont revenus à Calais sans passer par un port extra-Schengen.

Calais est le quatrième port de commerce français. En 2001, 800 cargos y font fait escale.

1,4 million de conteneurs ont transité par le port en 2001. Des travaux de construction sont en cours dans le cadre d'un projet de 14,7 millions d'euros visant à améliorer les installations du terminal "fret". Une partie du projet concerne la construction d'une nouvelle route pour accéder au terminal "fret" et en sortir, d'un nouveau bâtiment ainsi que l'amélioration des installations d'enregistrement et des contrôles de sécurité.

RESTREINT UE

15 navires de pêche mouillent dans le port de Calais.

Il y a des postes à quai pouvant accueillir jusqu'à 300 bateaux dans le bassin de plaisance. Le nombre réel de bateaux de plaisance y entrant n'a pas été communiqué à la commission, qui a appris que la quasi-totalité des bateaux arrivaient du Royaume-Uni.

- **Autorités compétentes**

Les contrôles aux frontières dans le port de Calais sont effectués par la police aux frontières (PAF). Le port de Calais relève de la direction départementale de la police aux frontières du Pas-de-Calais (DDPAF 62). Cette direction est composée de différents services:

- Service de la police aux frontières de Calais port et de Boulogne-sur-Mer (SPAF)
- Service de la police aux frontières du lien fixe transmanche (l'Eurotunnel). Ce service comprend deux unités: l'une à Chériton et l'autre à Coquelles-Fréthun.

Il y a en outre des brigades mobiles de recherches départementales (BMRD), qui sont principalement chargées de la lutte contre l'immigration clandestine, les réseaux d'immigration clandestine et l'emploi des clandestins.

Les douanes agissent en tandem avec les services de la police aux frontières dans le domaine de l'immigration, en leur signalant toutes irrégularités.

La gendarmerie maritime est responsable de manière autonome de la surveillance des frontières bleues. Autorité chargée d'appliquer le droit maritime, elle est compétente pour tous types d'activités illégales en mer. Elle dispose aussi d'attributions en matière de douanes et d'immigration.

Par arrêté interministériel du 27 décembre 1975, la Chambre de commerce et d'industrie a été nommée concessionnaire du port et à ce titre, a été chargée de l'exploitation, de la sécurité et de l'équipement du port.

Outre les contrôles effectués par la police aux frontières, la chambre de commerce a créé son propre service interne de sûreté, de prévention et de sécurité (SPS) le 1er juillet 2000. Ce service compte 55 agents, qui effectuent des vérifications de sécurité dans le port, et utilisent entre autres des appareils de mesure du CO2 pour contrôler les camions.

RESTREINT UE

- **Type de contrôle**

- **contrôle des ferries**

La police aux frontières n'effectue aucun contrôle à la sortie. Les contrôles à l'entrée sont sporadiques. Les autorités françaises ont indiqué à la commission que seuls 30% de la totalité des ferries sont contrôlés à l'arrivée faute de personnel.

La police aux frontières dispose en théorie de deux lignes de contrôle à l'entrée. Les personnes éveillant des soupçons lors du contrôle de première ligne sont conduites dans une autre salle (seconde ligne) pour un contrôle plus approfondi.

Le SPS soumet les camions quittant le port à des contrôles de sécurité. La commission a été informée qu'après le contrôle, les chauffeurs reçoivent un certificat indiquant qu'ils ont fait l'objet d'un contrôle à Calais.

Lors du départ, les compagnies de transport vérifient que tous les passagers ont un billet valable. Toutefois, les agents commerciaux chargés de ce contrôle n'ont pas les pouvoirs de police nécessaires pour aider la police aux frontières à effectuer ses contrôles. Selon la législation française, les sociétés privées de sécurité sont autorisées, dans certaines zones de sécurité, à fouiller les véhicules ou les bagages, ainsi qu'à contrôler l'identité d'une personne. Toutes les constatations que peuvent faire ces agents sont communiquées à la police aux frontières, pour qu'elle procède à des enquêtes complémentaires.

- **contrôle des navires de croisière**

La commission n'a pas obtenu d'informations sur le contrôle des navires de croisière. Toutefois, les navires de croisière qui ont accosté à Calais en 2001 sont partis pour la Norvège ou en sont revenus sans passer par des ports se trouvant hors de l'espace Schengen.

- **contrôle des cargos**

Les autorités françaises ont informé la commission que les cargos sont soumis à des contrôles administratifs à l'arrivée, car ce n'est qu'à ce stade qu'elles disposent des listes des passagers et de l'équipage. Des contrôles physiques ne sont réalisés que si le résultat du contrôle administratif le justifie.

RESTREINT UE

- **contrôle des bateaux de plaisance**

La commission a appris que les capitaines de bateaux de plaisance doivent se signaler au capitaine de port. Toutefois, comme le capitaine de port ne fait pas rapport systématiquement à la police aux frontières, celle-ci n'effectue pas de contrôles.

- **contrôle des bateaux de pêche**

La commission a été informée qu'il n'y a que 15 bateaux de pêche locaux dans le port et que, par conséquent, il n'est pas nécessaire de procéder à des contrôles.

- **contrôle de la frontière bleue**

La gendarmerie maritime assure la surveillance de la frontière bleue entre le Mont-Saint-Michel et la frontière franco-belge. Cette zone est couverte par un système de surveillance composé de plusieurs stations radar. Ce système, qui est géré par une agence maritime spéciale (Service des affaires maritimes) sous les auspices du préfet maritime, détecte et identifie tous les mouvements de bateaux dans la zone de la Manche. La question de savoir si les informations recueillies sont transmises au service de renseignements rattaché à la police aux frontières dans le cadre d'une analyse des risques tactiques n'est pas clairement tranchée.

b) Commentaires sur ce site

• **Infrastructure**

La commission considère qu'en général, l'infrastructure existante du port de Calais permet d'effectuer les contrôles aux frontières des voitures particulières et des cars conformément aux normes Schengen, car le nombre des aubettes prévues à cet effet est suffisant. Il faudrait toutefois en augmenter le nombre pour le contrôle des camions, où l'on ne dispose que d'une aubette de petite dimension. Des travaux sont en cours pour améliorer les installations existantes pour la circulation des camions.

Au terminal des car-ferries, les aubettes de contrôle des piétons (deux à l'entrée et deux à la sortie) sont mal orientées, car le fonctionnaire chargé du contrôle devrait être face à la file des passagers qui se présentent. Lors du contrôle, les passagers peuvent voir les informations affichées sur l'écran de l'ordinateur pour la consultation du SIS. Il n'y avait qu'un seul policier de service, ce qui limite les possibilités de réagir de manière appropriée en cas de besoin.

RESTREINT UE

La commission estime que la zone d'attente pour les personnes interpellées et les salles de rétention pourraient être améliorées.

À l'intérieur du terminal des car-ferries, aucun panneau ne permet de faire la distinction entre les passagers provenant des pays UE et non UE. En revanche, il y a des panneaux portant les mentions "CEE" et "Non CEE" pour les voitures et les cars à l'extérieur du terminal. Les passagers des ferries voyageant en car sont considérés comme des piétons et doivent descendre du car pour faire l'objet d'un contrôle, comme le prévoit le Manuel commun. Une aubette spéciale a été construite à cet effet. Toutefois, lors de la visite, 7 cars sont passés sans être contrôlés.

Le terminal des car-ferries est entièrement clôturé. Une partie de cette clôture est sécurisée et lorsqu'on la touche, un système de surveillance envoie un signal électronique aux autorités.

Un système de surveillance par caméra sera installé sur tout le terminal des car-ferries. Il deviendra opérationnel en 2002. Lors de la visite, deux caméras seulement servaient à contrôler la zone de stationnement et la salle des départs.

Dans le bâtiment du terminal "Hoverspeed", il y a deux aubettes, l'une pour le contrôle à la sortie et l'autre pour le contrôle à l'entrée. Les passagers franchissent ce contrôle sur une seule file, ressortissants UE et non UE confondus. À l'entrée comme à la sortie, les véhicules (voitures, camions et cars) se présentent sur deux files à une aubette centrale de contrôle. Ces aubettes n'étaient pas verrouillées et un ordinateur était allumé alors qu'aucun fonctionnaire n'était présent. La commission a appris par un représentant de la compagnie de transport que le personnel de la police aux frontières n'était jamais présent, ce qui était confirmé par l'absence d'éléments témoignant d'une utilisation fréquente des aubettes.

L'aubette de contrôle à la sortie des piétons était mal orientée car le fonctionnaire ne se trouvait pas face aux passagers se présentant pour le départ.

Le terminal n'est pas entièrement clôturé et un grand nombre de migrants entrent dans cette zone en passant par la plage et les dunes. La chambre de commerce étudie la possibilité de construire des clôtures sur la plage pour remédier à cette situation.

RESTREINT UE

Il n'y a pas de système de surveillance par caméra à l'intérieur et à l'extérieur du terminal.

Il y a une zone de stationnement pour les camions attendant l'embarquement. Cette zone n'est pas entièrement clôturée. Les compagnies de transport essaient d'en assurer la sécurité en organisant des patrouilles d'unités mobiles cynophiles.

À l'extérieur de la zone portuaire, se trouve un hôtel de police pouvant accueillir 37 personnes faisant l'objet d'une rétention. Un centre de rétention supplémentaire en cours de construction pourra accueillir une soixantaine de personnes.

- **Équipement**

Les aubettes de contrôle ne disposent pas toutes d'un ordinateur pour la consultation du SIS ou d'un exemplaire du manuel commun. La commission a même noté que les aubettes de contrôle des camions à l'entrée et à la sortie n'étaient pas du tout équipées. Le nombre d'appareils de détection des faux documents est très limité et certaines aubettes (par exemple au terminal "Hoverspeed") n'en disposent même pas.

Les cachets Schengen ne sont pas mis à la disposition des fonctionnaires se trouvant dans les aubettes ¹. Au niveau de la première ligne de contrôle, il n'y a dans le meilleur des cas qu'une seule lampe UV. Celle-ci était hors d'usage lors de la visite effectuée dans l'aubette de contrôle des passagers des cars et le fonctionnaire ne semblait pas familiarisé avec l'utilisation des lampes UV ou du SIS. Des contrôles plus minutieux sont réalisés au niveau de la seconde ligne.

À ce niveau, il y a une petite salle servant aux vérifications plus détaillées. On y trouve des loupes, un docubox VDM-64 et un ordinateur équipé du logiciel de reconnaissance des documents SINDBAD. Le système n'était pas à jour, car il ne pouvait pas reconnaître le nouveau modèle des passeports de service italiens et portugais.

¹ F: les cachets Schengen sont à la disposition des fonctionnaires. Toutefois, s'ils n'en ont pas besoin, ces cachets ne sont pas laissés dans les aubettes, mais conservés dans un coffre-fort verrouillé.

RESTREINT UE

La police aux frontières n'est pas équipée d'appareils de mesure du CO2 et d'endoscopes pour contrôler les camions. Seuls, les agents du service SPS de la chambre de commerce effectuent des contrôles avec des appareils de mesure du CO2. Les vignettes-visa étaient stockées dans une armoire non verrouillée dans un bureau, qui - a-t-on indiqué à la commission - était occupé pendant la journée. La nuit, elles sont conservées dans un coffre-fort. La commission recommande de les ranger dans un coffre-fort pendant la journée aussi.

- **Ressources humaines et formation**

À Calais, il y a 326 fonctionnaires de la police aux frontières, dont 66 sont affectés au port. Le nombre de fonctionnaires dans le port ne progresse guère depuis 1994, bien que le problème des clandestins cherchant à se rendre au Royaume-Uni au départ de Calais se soit sensiblement aggravé au cours de cette période.

En outre, la hausse du trafic pendant la saison d'été n'est pas compensée par une augmentation des effectifs. La nuit (de minuit à 6 heures), seulement cinq officiers sont de service dans le port de Calais. La commission a été informée qu'au cours des deux dernières semaines, il avait été fait appel, à titre temporaire, à du personnel supplémentaire (1 officier et 2 adjoints de sécurité) pour aider les 5 officiers de service. D'après ce que la commission a observé sur place, il est évident que les effectifs sont loin d'être suffisants pour permettre d'appliquer la réglementation Schengen, ce qu'a montré très clairement le fait qu'aucun fonctionnaire n'était présent au terminal "Hoverspeed", faute de ressources.

Lors de la visite, la plupart des fonctionnaires assuraient d'autres fonctions; en conséquence, seuls quelques véhicules se rendant du Royaume-Uni en France étaient contrôlés à l'entrée.

Tout le personnel de la police aux frontières de Calais suit un stage de formation de deux semaines consacré aux contrôles aux frontières et à la réglementation Schengen, qui est organisé par les autorités nationales.

RESTREINT UE

La formation locale est assurée en fonction des besoins. La formation linguistique vient juste de commencer. D'après ce que la commission a constaté sur place, il est clair que le personnel chargé des contrôles est peu familiarisé avec la réglementation Schengen; par exemple, un fonctionnaire ne connaissait que le sigle "FPR" (fichier des personnes recherchées) et pas le sigle "SIS" ¹.

- **Procédures de contrôle aux frontières**

En ce qui concerne les cargos, les autorités ne recevant pas la liste des passagers ou de l'équipage avant l'arrivée, aucune vérification dans le SIS ne peut être effectuée à l'avance. Les navires de pêche et les bateaux de plaisance ne sont soumis à aucun contrôle.

La commission a noté qu'un fonctionnaire contrôlant à l'entrée des personnes en possession d'un passeport chilien n'a ni consulté le SIS ni apposé de cachet sur leurs passeports.

Les clandestins découverts dans le port sont remis à la police (en général, par la compagnie de sécurité), qui se contente de vérifier s'ils sont en possession de documents d'identité et décide de ce qu'il y a lieu de faire en fonction de cette vérification.

Les personnes ne pouvant pas faire l'objet d'une mesure d'éloignement ou les personnes sans document ne sont pas soumises à des enquêtes complémentaires et ne sont pas interpellées. On ne relève pas leurs empreintes digitales et on ne les photographie pas non plus. Aucune information à leur sujet n'est stockée dans une base de données.

Lorsque des personnes sont en possession de faux documents ou lorsqu'elles commettent d'autres actes répréhensibles, elles sont interpellées. Il y a deux cellules prévues à cet effet dans le bureau près du terminal des car-ferries.

En général, les compagnies de transport vendant les billets contrôlent les passagers et leurs documents de voyage. Si elles soupçonnent une quelconque irrégularité, elles en informent la police aux frontières. Une vingtaine de cas suspectés de documents faux ou falsifiés sont signalés chaque jour à la police aux frontières.

Les compagnies disposent d'un service qui forme leur personnel sur la base des informations qu'il reçoit du service d'immigration du Royaume-Uni. Cela semble efficace puisque les autorités britanniques n'auraient signalé que deux cas de documents falsifiés, constatés dans leur pays.

¹ F: la consultation du FPR implique automatiquement une consultation du SIS.

RESTREINT UE

Coopération entre les différents services

La commission a été informée que la police aux frontières, les autorités douanières, la chambre de commerce et les compagnies de transport agissent en coopération dans le port. Les compagnies de transport procèdent en fait à des contrôles qui devraient être effectués par la police aux frontières.

- Surveillance de la frontière bleue

Le système de surveillance (tel qu'il a été présenté) repose sur des bases solides, permettant de disposer d'informations suffisantes sur la situation en mer et, probablement, d'une capacité de réaction potentielle suffisante. Quant à savoir si ces éléments servent réellement à contrôler l'immigration clandestine et le franchissement illégal des frontières sous d'autres formes, la question reste posée. La commission n'a pas pu vérifier les informations données sur le contrôle de la frontière bleue.

- EISICS (Système international de communication entre ports maritimes)

La commission a appris que la France n'a pas recours au système EISICS, qui s'est avéré utile au début, mais qui a récemment perdu de son intérêt, selon les autorités françaises ¹.

c) **Conclusions et recommandations concernant ce site**

Le port de Calais fait face à une montée de la pression migratoire d'un type particulier en Europe, c'est-à-dire orientée vers le Royaume-Uni. En 2001, 82 317 clandestins - dont 16 000 dans le port de Calais - ont été interpellés alors qu'ils essayaient de quitter la région du Pas-de-Calais. Seules 645 personnes provenant du Royaume-Uni ont été interpellées à leur entrée en France. Il convient de noter que comme un grand nombre de migrants ont été interpellés plusieurs fois, ces chiffres n'indiquent pas exactement combien de migrants ont réellement cherché à entrer au Royaume-Uni.

¹ F: L'EISICS est encore utilisé dans le port de Calais et dans d'autres ports français.

RESTREINT UE

Les effectifs de la police aux frontières sont nettement au-dessous de ce qu'ils devraient être pour pouvoir faire face à des flux migratoires de cette ampleur. Faute de personnel, les contrôles à l'entrée et à la sortie ne sont pas systématiques. Seuls 30% des passagers sont contrôlés à l'entrée, ce qui constitue une lacune sur le plan de la sécurité, car les conditions d'entrée des 70% restants ne font l'objet d'aucune vérification. En outre, la police aux frontières ne contrôle pas la totalité du trafic à la sortie. La grande majorité des migrants, ont été interpellés dans le port par les compagnies de transport. La commission a été surprise de constater que ces dernières jouent un rôle prépondérant dans la lutte contre l'immigration clandestine dans le port de Calais ¹.

En outre, il ne semble y avoir aucune politique de contrôle à l'égard d'un certain type de trafic maritime, notamment celui des navires de pêche et des bateaux de plaisance.

Le personnel avait une connaissance limitée des dispositions Schengen et maîtrisait mal le matériel en la matière (SIS et appareil de détection des documents faux ou falsifiés).

Les aubettes de contrôle ne disposaient pas toutes du matériel nécessaire. En outre, le matériel mis à disposition ne semble pas suffisant pour effectuer les contrôles aux frontières dans un port comme Calais.

La commission a par conséquent noté que les contrôles aux frontières dans le port de Calais ne satisfaisaient pas aux normes Schengen.

La commission recommande donc:

- d'augmenter sensiblement les effectifs pour pouvoir donner la priorité aux tâches liées aux contrôles aux frontières. Cette augmentation devrait mettre fin au rôle prépondérant des compagnies de transport dans la lutte contre le franchissement illégal de frontières. À titre de mesure immédiate, mais non exhaustive, des ressources devraient être déployées pour accroître au moins le nombre de vérifications dans le SIS tant à l'entrée qu'à la sortie;

¹ F: *La situation des flux migratoires dans la région de Calais est une des préoccupations principales de la PAF. L'action des services doit être appréciée d'une façon générale dans tous les sites concernés de cette région. L'engagement des forces de sécurité pris à cet égard est très important. Il s'exerce au profit de tous nos partenaires Schengen et du Royaume-Uni. La France tient à rappeler à cet égard qu'elle a procédé à l'interpellation de 82 317 passagers.*

RESTREINT UE

- de dispenser au personnel une formation spéciale à la réglementation Schengen et à l'utilisation du matériel en la matière;
- d'équiper les aubettes de contrôle pour que des contrôles appropriés puissent être effectués au niveau de la première ligne et de les installer de sorte que le fonctionnaire soit face aux passagers;
- de mettre à jour le matériel de la seconde ligne;
- d'assurer un échange d'informations et une coordination des tâches entre l'autorité responsable du contrôle de l'immigration clandestine et l'autorité spécialement chargée de la surveillance de la frontière bleue, vu que le niveau de coordination entre la police aux frontières et la gendarmerie maritime dans le domaine de la surveillance de la frontière bleue est peu transparent.

DECLASSIFIED

3. PORT MARITIME DE MARSEILLE

Dates: 20-21 février 2002

a) Présentation

- **Situation**

Le port de Marseille, qui est le principal port français et méditerranéen, est divisé en deux parties:

1. les bassins ouest, d'une superficie de 10 000 hectares, comprennent les bassins de Port-St-Louis-du-Rhône, de Fos, de Port-de-Bouc, de Caronte et de Lavera;
2. les bassins est, d'une superficie de 300 hectares, comprennent différents terminaux, notamment 3 terminaux pour les croisières en Méditerranée (quai J4 centre ville, quai Cap Janet et quai Léon Gourret), un terminal conteneurs et un terminal passagers, ce dernier étant en cours de rénovation.

Les bassins ouest, situés à 40 kilomètres de Marseille, sont spécialisés dans le trafic marchandises (pétrole, gaz, produits chimiques et cargaisons générales), alors que les bassins est sont destinés au trafic passagers. Environ 1,5 million de passagers ont été enregistrés en 2000, dont 505 486 venaient de pays du Maghreb (Algérie et Tunisie).

Les liaisons en ferry sont exploitées par la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM). Au départ de Marseille, deux lignes de ferry desservent l'Algérie et la Tunisie, et une ligne dessert la Corse. Lors de la visite, 8 à 10 liaisons par ferry étaient assurées chaque semaine entre Marseille et l'Algérie (représentant 75% du trafic) et la Tunisie. Aux périodes de pointe, il peut y avoir jusqu'à 9 mouvements (arrivées et départs) quotidiens. La Tunisie devient alors le principal pays de destination et d'origine.

En 2001, 363 759 Algériens et 204 155 Tunisiens sont arrivés à Marseille et/ou en sont partis.

RESTREINT UE

- **Autorités compétentes**

Les contrôles aux frontières dans le port de Marseille sont effectués par la police aux frontières, qui est chargée de contrôler tous les types de trafic maritime, à l'exception des bateaux de plaisance. La police aux frontières du port de Marseille, qui fait partie de la DIRPAF Zone Sud, s'acquitte de ses tâches de contrôle dans trois zones différentes des bassins est, à savoir:

- la zone internationale pour le trafic des ferries vers l'Algérie et la Tunisie
- la zone pour le trafic cargaisons
- la zone pour le trafic croisières

Le contrôle des bateaux de plaisance, qui arrivent dans le port de Marseille et qui en partent, est effectué par la douane.

La "Sécurité publique", qui relève de la police nationale, est responsable de l'ordre public dans le port.

En pratique, la sécurité interne du port est du ressort du service sécurité et sûreté du port autonome de Marseille (PAM).

À la suite de la mise en œuvre du plan VIGIPIRATE en 1995, les militaires sont présents dans le port et aident la police aux frontières à effectuer des patrouilles et à canaliser les flux de passagers en direction et en provenance des ferries qui partent pour l'Algérie ou en reviennent, afin de prévenir tout acte terroriste.

Depuis le 25 juin 2001, les douanes sont responsables des contrôles aux frontières à Port-de-Bouc.

Au niveau régional, l'action de l'État en mer incombe, d'une manière générale, au préfet maritime, qui représente directement le premier ministre et d'autres ministres concernés. Le préfet coordonne toutes les opérations du gouvernement en mer, au besoin, il coordonne les unités de haute mer et les unités côtières et fait usage de la force.

Pour mettre en œuvre cette coopération, les différents services (marine, gendarmerie maritime et douanes) sont représentés par un fonctionnaire de liaison au cabinet du préfet maritime. La marine et les douanes administrent leur propre centre de commandement.

RESTREINT UE

- **Type de contrôle**

À cause du mauvais temps, aucun ferry n'a pu entrer dans le port, ni le quitter pendant la visite; en conséquence, la commission n'a pas été en mesure de vérifier en pratique les informations données sur les méthodes et les procédures de contrôle aux frontières.

- **contrôle des ferries**

La commission a été informée que tous les ferries au départ et à l'arrivée font l'objet d'un contrôle complet aux frontières dans le port de Marseille. Les autorités ne reçoivent pas les listes de l'équipage et des passagers avant l'arrivée des ferries. Il n'a pas été possible de déterminer si un cachet est apposé au départ et à l'arrivée sur les listes de passagers et les passeports.

- **contrôle des navires de croisière**

La commission a été informée qu'environ 80% des navires de croisière proviennent de pays de l'espace Schengen (Italie et Espagne). Ces navires ne sont pas contrôlés. Les autres sont contrôlés par la police aux frontières, qui vérifie que les passagers et les membres d'équipage à bord sont inscrits sur la liste. La police aux frontières reçoit les listes environ 2 jours avant l'arrivée du navire.

- **contrôle des cargos**

La commission a été informée que les cargos n'étaient pas tous contrôlés, faute de personnel.

Les navires provenant de pays non Schengen sont soumis à des contrôles administratifs (c'est-à-dire contrôle de la liste de l'équipage dans le cadre du SIS) dès réception de la liste de l'équipage, c'est-à-dire soit avant l'arrivée au port du navire concerné soit à son arrivée. Les listes des équipages des cargos provenant d'un port de l'espace Schengen ne sont pas contrôlés. Si la liste de l'équipage n'est pas transmise à la police aux frontières, un contrôle direct sera effectué à l'arrivée. La fouille d'un navire ne peut avoir lieu qu'avec l'autorisation du capitaine ou qu'en vertu d'une décision judiciaire. Les marins soumis à l'obligation de visa et souhaitant embarquer ou débarquer font l'objet d'une vérification dans le cadre du SIS et d'un contrôle direct.

RESTREINT UE

Les passagers clandestins à bord des cargos se voient refuser l'entrée et sont traités comme des personnes non admissibles. **Conformément à la législation française**, ils sont débarqués et placés dans une **zone d'attente**, qui est sous la responsabilité des services centraux de la police aux frontières à Marseille.

- **contrôle des bateaux de plaisance**

Les douanes sont chargées du contrôle des bateaux de plaisance. La commission a été informée que ces bateaux ne sont pas systématiquement contrôlés. Lorsqu'un bateau de plaisance fait escale dans le port de Marseille, le capitaine du bateau doit prendre contact avec le capitaine de port. Si le bateau provient d'un pays non Schengen, le capitaine de port doit alerter les douanes, qui appliquent alors les procédures de contrôle aux frontières.

- **contrôle de la frontière bleue**

En réponse à la demande de la commission de visiter les installations permettant de surveiller la zone maritime, un petit groupe d'experts a été invité à visiter le CROSSMED, situé à Toulon. Le CROSSMED est une autorité civile dépendant du Ministère de l'équipement et des transports.

Le CROSSMED est principalement chargé de la recherche et du sauvetage. Il est également responsable de la surveillance de la navigation, ainsi que de la protection de l'environnement et des ressources halieutiques. Toutefois, toutes ces missions ne peuvent que donner lieu à un compte rendu approprié aux autorités compétentes.

Le CROSSMED n'a pas de rôle particulier dans les contrôles aux frontières extérieures. Toutefois, s'il reçoit des informations sur des immigrants dont on soupçonne qu'ils sont clandestins, il les transmet aux autorités compétentes et au préfet maritime.

Le CROSSMED dispose d'un matériel très complet de radiocommunication, qui fonctionne avec l'appui de logiciels. Le CROSSMED n'a pas accès à un système de surveillance radar. La commission a été informée que seule la marine dispose d'un système radar, que les douanes peuvent utiliser sur demande.

Les douanes disposent de 4 avions Cessna, qu'elles utilisent pour la surveillance de zone de la Méditerranée. L'un d'eux est spécialement équipé pour détecter les atteintes à l'environnement.

RESTREINT UE

La gendarmerie maritime est dotée de 8 postes équipés de patrouilleurs. D'une manière générale, elle est habilitée à faire respecter la loi en mer. En 2001, elle a procédé à 4 001 vérifications sur différents types de navires. 7 d'entre elles ont donné lieu à des enquêtes complémentaires et/ou des sanctions.

La marine assure une surveillance radar de la zone et dispose des principales compétences extraterritoriales.

Le renseignement à l'échelle nationale est transmis par le préfet maritime à toutes les autorités concernées. Les experts ont constaté qu'une liste envoyée au CROSSMED et à toutes les autorités compétentes contenait plus de 10 cibles spéciales - navires soupçonnés de transporter des immigrants clandestins.

Les douanes ont informé le groupe qu'elles utilisent activement leurs avions dans le cadre de patrouilles sur de longues distances et pour cibler des bateaux venant de pays tiers. Les informations à ce sujet sont transmises à tous les ports français de Méditerranée et servent à justifier des vérifications complémentaires concernant ces bateaux.

b) Commentaires sur ce site

- **Infrastructure**

Comme le terminal "passagers" est en cours de rénovation, certains commentaires de la commission ne présentent peut-être plus d'intérêt. Lors de la visite, l'infrastructure du terminal "ferries" devait encore être sensiblement améliorée. La commission a été informée que le nouveau terminal serait opérationnel en 2004. Le terminal actuel pour les piétons (J1) dispose de 12 postes de travail, qui servent aux contrôles tant à l'entrée qu'à la sortie. Le terminal JQ, qui est utilisé pour le contrôle à la sortie des véhicules, compte 8 aubettes dotées de 7 postes de travail. Il y a 6 aubettes pour le contrôle à l'entrée des véhicules au terminal J2. Après débarquement, ces véhicules doivent suivre un itinéraire très complexe pour arriver aux aubettes de contrôle, qui sont situées au niveau supérieur d'un ancien entrepôt.

En outre, l'itinéraire est souvent modifié à cause des travaux de construction en cours. La commission a été informée que l'emplacement des aubettes est déterminé par le "port autonome de Marseille" (PAM). La commission estime que cet itinéraire pourrait représenter un risque pour la sécurité, car il est très difficile de le maintenir sous surveillance, même si la zone elle-même est surveillée par des caméras. Ces caméras sont exploitées par le PAM, qui dispose de 160 caméras couvrant les bassins est.

RESTREINT UE

La zone internationale du port est clôturée. Toutefois, cette clôture est facile à escalader, du moins à certains endroits, et comme elle n'atteint pas les quais, il est possible de la contourner. Cela permet à des passagers qui arrivent de quitter le port sans être contrôlés. Toutefois, la commission a été informée que, selon la législation française, il est interdit de poser une clôture dans cette partie du port.

- **Équipement**

Les aubettes du terminal JO (contrôle à la sortie) sont suffisamment équipées selon les normes Schengen. Toutes les aubettes sont dotées d'un ordinateur SIS et les fonctionnaires de la police aux frontières disposent, à titre individuel, d'un ensemble d'appareils de détection des documents faux ou falsifiés, y compris une lampe UV et une loupe.

Les aubettes pour le contrôle à l'entrée des véhicules (terminal J2) n'étaient pas encore équipées, comme l'indique le rapport sur la dernière visite. Ces aubettes n'ont pas d'appareils de détection des faux documents ni d'ordinateurs pour la consultation du SIS. Le SIS ne peut être consulté que par téléphone, ce qui pourrait engendrer des difficultés lorsque le trafic est dense.

Les aubettes pour les piétons du terminal J1 sont mal situées et devraient être installées face aux passagers qui arrivent ou qui partent. Il n'y a pas assez de panneaux pour séparer les flux de passagers. Les panneaux indiquent "Union européenne" et "passeports étrangers". Les aubettes ne peuvent pas être verrouillées et les ordinateurs sont installés de telle façon que les passagers peuvent lire les informations à l'écran. En raison de problèmes techniques, les ordinateurs avaient été temporairement retirés de quatre postes de travail.

Au terminal J1, des salles d'enquête se trouvent près des postes de travail. L'une des salles est équipée d'un miroir sans tain permettant de surveiller 8 postes de travail. Toutefois, il n'y avait pas de matériel pour une seconde ligne de contrôle des documents. Les contrôles de la seconde ligne sont effectués au siège de la police aux frontières, où sont installés un ordinateur SINDBAD et un système FORENPIX (capable de faire des comparaisons numériques de documents).

RESTREINT UE

Les deux services chargés des contrôles aux frontières (police aux frontières et douanes) ne disposent pas du même type d'accès au SIS. Les interrogations que font les douanes sont limitées aux données relevant de l'article 96. La commission a été informée que les douanes ont directement accès au SIS. Toutefois, d'après la réponse à la question 30, la commission ne savait pas avec certitude si cet accès direct impliquait l'existence d'une connexion en ligne avec la base de données ou un accès direct à sa copie.

- **Ressources humaines et formation**

Il y a au total 75 fonctionnaires de la police aux frontières (dont 14 adjoints de sécurité) dans le port de Marseille. Trois équipes composées chacune d'au moins 12 fonctionnaires assurent par roulement les contrôles aux frontières.

Les effectifs n'ont pas augmenté depuis la visite de la Commission d'évaluation Schengen en 1996, bien qu'à cette époque, un accroissement des effectifs ait été vivement recommandé. En outre, la hausse du trafic pendant la saison d'été n'est pas compensée par une augmentation correspondante des effectifs.

La commission a été informée que le directeur interrégional a le pouvoir discrétionnaire de redéployer le personnel de la région en fonction des besoins et des priorités. En 2001, cela s'est produit de manière sporadique pendant la haute saison. Des CRS peuvent également être mis à la disposition de la police aux frontières. Toutefois, il ne s'agit là que de palliatifs.

Les autorités françaises ont informé la commission que le manque de ressources était également compensé par l'achat de matériel neuf, une meilleure formation des fonctionnaires, les améliorations en cours de l'infrastructure et le transfert aux douanes de la responsabilités des contrôles aux frontières à Port-de-Bouc, où 12 fonctionnaires des douanes effectuent des tâches liées aux contrôles aux frontières. La police aux frontières leur a dispensé une formation théorique et pratique.

RESTREINT UE

Les nouvelles recrues de la police aux frontières suivent une formation spéciale avant d'être affectées à des unités spécifiques. Cette formation est dispensée par un officier supérieur et porte sur deux aspects:

- réglementation et documents
- savoir-faire dans la pratique.

En outre, le personnel suit une formation continue sur des thèmes spécifiques.

La commission a été informée que le personnel de la police aux frontières du port de Marseille se compose principalement de fonctionnaires hautement qualifiés dotés d'une expérience étendue.

Les douanes ne semblaient pas bien connaître la question de la délivrance de visas à des marins en transit dont la nationalité est répertoriée par un autre État membre parce qu'il considère qu'une consultation préalable est nécessaire.

- **Procédure de contrôle aux frontières**

Les cargos allant d'un port Schengen à un autre ne sont soumis à aucun contrôle, ce qui n'est pas conforme aux dispositions du manuel commun.

La commission a été informée que les passagers clandestins sont débarqués et **placés dans une zone d'attente**. Cette procédure n'est toutefois pas claire pour la commission.

La commission a noté que le nombre de non-admissions (88 en 2001) était relativement faible par rapport au nombre total de passagers, provenant en particulier de pays tiers (567 914 Algériens et Marocains). Les autorités françaises ont expliqué que cela était dû aux vérifications effectuées dans les pays d'origine et au fait que les personnes en provenance de ces pays possédaient des permis de séjour français.

La commission a été informée que 4 011 bateaux de plaisance et navires de pêche avaient été contrôlés en 2001.

RESTREINT UE

- **Surveillance de la frontière bleue**

Le CROSSMED ne prend pas une part active à la chaîne de commandement et n'a pas accès au système de surveillance. Bien qu'il ait un rôle important à jouer dans le signalement des mouvements, la commission est d'avis que ce n'est pas l'autorité la mieux placée pour assurer la surveillance des frontières maritimes.

La surveillance de la frontière bleue pourrait être améliorée si un tableau complet des mouvements de navires était en permanence à la disposition de toutes les autorités compétentes en matière de contrôles aux frontières.

- **Renseignement et analyse des menaces**

La commission a été informée que l'arrivée de grands navires transportant un nombre important d'immigrés clandestins constitue le seul scénario de menace existant. La traite d'êtres humains à l'aide de petites navires n'est pas prévue.

c) Conclusions et recommandations concernant ce site

La commission a eu des difficultés à se faire une idée précise des pratiques liées aux contrôles aux frontières dans le port de Marseille, car aucun ferry ne pouvait y faire escale pendant la visite. Par conséquent, certaines informations n'ont pas pu être vérifiées. En outre, comme un nouveau terminal est en cours de construction, il se peut que certains commentaires ne soient peut-être plus d'actualité.

Depuis la précédente visite de la commission en 1996, les effectifs n'ont pas changé, mais à titre de solution temporaire, le directeur interrégional peut redéployer le personnel de la région en fonction des besoins. En ce qui concerne l'équipement et l'infrastructure, aucun changement majeur n'a été constaté. Le terminal J2 destiné aux voitures arrivant d'Algérie et du Maroc est considéré comme un point faible dans le cadre des contrôles aux frontières à Marseille.

RESTREINT UE

La commission ne sait pas pourquoi, en termes d'équipement, la priorité est donnée au contrôle des véhicules à la sortie par rapport aux contrôles à l'entrée. À long terme, la construction d'un nouveau terminal, qui devrait être achevée en 2004, permettra de remédier à cette situation. Toutefois, des mesures doivent être prises pour résoudre le problème à court terme.

Sur la base des statistiques fournies à la commission, le nombre de fouilles effectuées à bord des navires de pêche et des bateaux de plaisance est considéré comme satisfaisant. Il est également possible que la marine et d'autres autorités concernées disposent d'informations suffisantes sur la situation en mer. Le nombre et le type d'unités mobiles, indiqués par les douanes et la gendarmerie, laissent penser que les conditions sont réunies pour permettre de disposer d'une capacité de réaction satisfaisante près des côtes. Pour pouvoir faire des observations pratiques sur ce type de questions, il serait nécessaire d'effectuer une visite dans les services concernés de l'administration. Un système intégré de surveillance maritime en temps réel (comme le VTMISS) commun à différentes autorités améliorerait l'efficacité des contrôles aux frontières.

Compte tenu des modes opératoires connus, de la montée de la pression de l'immigration clandestine, que l'on observe actuellement en général, et des larges profits criminels liés à ce phénomène, la commission considère que l'on ne peut exclure le risque de traite d'êtres humains à l'aide de petites navires. Il conviendrait de recourir à des contrôles d'un niveau suffisant et au renseignement systématique pour lutter contre un tel délit et à en évaluer l'ampleur. Ces contrôles et analyses devraient être coordonnés par une autorité unique.

Sur la base des informations fournies à la commission et des constatations faites dans le port de Marseille, la commission recommande:

- d'augmenter les effectifs
- d'acheter des ordinateurs pour la consultation de SIS, ainsi que des lampes UV, qui devraient être installés dès que possible dans les aubettes de contrôle du terminal J2. Ce type de ce matériel devrait être utilisable également dans le nouveau terminal.
- de mettre en œuvre un système intégré de surveillance maritime en temps réel, commun à différentes autorités.

RESTREINT UE

II. VISAS

DATES DES VISITES

Visite au consulat de France à Casablanca: du 4 au 6 mars 2002

Visite au consulat de France à Genève: du 6 au 8 mars 2002

LISTE DES PARTICIPANTS

B	Jean-Marc GILLARD	Ministère des Affaires étrangères
DK	Anni KRISTENSEN	Office danois des étrangers
D	Susanne FRIES-GAIER Ralf NITZ	Ministère des Affaires étrangères Ministère des Affaires étrangères
E	Gil GONZALEZ GARCIA D. Mariano BORRERO HIDALGO	Président
F	Odile BOUCHARD	Ministère des Affaires étrangères Adjointe au sous-directeur de la circulation des étrangers
EL	Ioannis RAPTAKIS Konstantinos PIPERIGOS	Consul général de Grèce à Bucarest Ministère des Affaires étrangères
NL	Cora WITKAMP	Ministère des Affaires étrangères
N	Inger BRUSELL	Chef de division Ministère des Affaires étrangères
A	Karl-August LUX	Ministère fédéral des Affaires étrangères
P	Catarina ROCHA Teresa ANDRADE	Chef de division Chef de division Ministère de l'Intérieur - Service de l'immigration
S	Anna Sofia SUNDELL ANDERSSON	Ministère des Affaires étrangères
I	Matilde CARMONA	Ministère des Affaires étrangères Centre des visas
FIN	Juhani NIEMELÄ	Ministère des Affaires étrangères
SGC	Anne-Marie SØRENSEN	
COM	Gérard BEAUDU Silvia KOLLIGS	

RESTREINT UE

PRÉSENTATION DU SYSTÈME FRANÇAIS DE TRAITEMENT DES DEMANDES DE VISA "RÉSEAU MONDIAL VISAS" - RMV 1 ET 2

Ce que le RMV1 assure	Ce que le RMV2 assure
APPLICATION DES PROCÉDURES	
. L'application des procédures de l'Instruction Générale des Visas de 1989. . Les logiciels ont ensuite été adaptés à moindres frais aux nouvelles instructions (1993, 1995) pour respecter les délais et ne pas refaire les outils de formation.	. La conformité des applications avec les Instructions Consulaires Communes, l'Instruction Générale des Visas de 1995 et le cahier des Charges du réseau de consultation Schengen.
DÉLAI D'INSTRUCTION	
. Un délai moyen pour le poste, entre l'envoi de la demande et la réception de la décision du Département, compris entre 15 et 18 jours. . Ce délai est en partie dû au mécanismes de communication : nombre limité de communications par jour et par poste ; un seul échange quotidien avec le Ministère de l'Intérieur.	. Ce délai pourrait être ramené à 10 jours dans la quasi totalité des cas en utilisant des mécanismes de communication moins contraignants (messagerie X400).
CONTRÔLES D'OPPOSITION	
. La gestion de fiches d'opposition ou d'attention individuelles. . Un contrôle adapté aux fiches d'origine française, avec un faible taux d'homonymie. . Un stockage maximum de 200 000 fiches sur une station locale.	. La gestion de dossiers : état civil principal + alias. . Une recherche tenant compte de la transcription des noms et des équivalence linguistiques. . Le stockage d'un nombre de fiches uniquement limité par la capacité des ordinateurs.
STATISTIQUES	
. L'édition des documents prévus par l'Instruction Générale des Visas de 1993 : états des statistiques mensuelles et des statistiques annuelles demandés par le Département.	. Module "Info centre" disponible au début du mois d'avril 2002. Tout les postes pourront interroger la base de données par le biais d'Intranet. . La répartition entre les Visas uniformes et les VTL. . Une meilleure centralisation des statistiques des postes. . Des interrogations "à la demande" sur les informations stockées dans la base centrale

A. CASABLANCA

1. CONSULAT: DISPOSITION, LOCAUX, SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Le consulat de France à Casablanca est l'un des six consulats français existant au Maroc. Les autres se trouvent à Fez, Agadir, Tanger, Rabat et Marrakech. Le consulat de France à Casablanca est compétent pour toutes les demandes "OMI" ¹ introduites au Maroc.

Le consulat est situé au centre de la ville. En 2001, des investissements considérables ont été réalisés afin d'améliorer les installations tant pour les demandeurs que pour le personnel. La section des visas est séparée des autres services du consulat.

- * La section des visas est accessible chaque jour ouvrable entre 8 et 18 heures de septembre à mai, et entre 8 et 20 heures de juin à août.
- * Un agent de sécurité est placé à chaque entrée et des agents de police locaux sont postés à l'extérieur du bâtiment.
- * Environ 250 personnes peuvent attendre à l'intérieur des locaux.
- * Tous les guichets sont équipés de vitres et de grilles de sécurité.

Observations

Il faut reconnaître que la meilleure formule a été choisie pour garantir aux demandeurs un accès aisé et sécurisé à la section des visas. La visite a eu lieu un jour relativement calme où aucun problème avec les demandeurs n'a été relevé.

¹ Les dossiers OMI (regroupement familial et introduction de travailleurs salariés) sont traités par les agents du Ministère français de l'emploi et de la solidarité détachés à Casablanca et compétents pour l'ensemble du Maroc.

2. PERSONNEL

- Composition

La section des visas se compose des personnes suivantes:

1. Quatre fonctionnaires de carrière extérieurs (expatriés), dont l'un est le chef de la section. Une cinquième personne est attendue sous peu.
2. Douze agents locaux de nationalité française et un de nationalité belge.
3. En outre, des agents supplémentaires peuvent être recrutés à titre temporaire pour une durée totale de 4 à 8 mois par an.

- Formation

Le personnel assiste à des cours de formation obligatoires sur la manière de traiter les demandes de visa tant à Paris qu'au niveau local. Ces séminaires consistent en des modules d'une ou deux semaines.

L'IFAC (Institut de formation à l'administration consulaire), installé à Nantes et relevant du Ministère des Affaires étrangères, organise également des cours.

3. FONCTIONNEMENT DE LA SECTION DES VISAS

a) Introduction des demandes de visa

☐ Informations à l'attention des demandeurs

Des informations détaillées en langue française sont disponibles sur des tableaux à l'extérieur du bâtiment (des efforts sont actuellement faits pour proposer des versions en arabe également). Ces informations sont également disponibles sur l'Internet. En principe, il n'est pas possible d'obtenir des informations par téléphone.

RESTREINT UE

❑ Les demandes sont à présenter en personne

- Le demandeur doit présenter sa demande de visa en personne. Des exceptions à ce principe général sont cependant prévues:
- pour le personnel de certaines grandes compagnies (telles que Royal Air Maroc), qui sont autorisées à introduire leurs demandes par courrier
- pour les compagnies qui sont membres de la Chambre de commerce.

❑ Nationalité des demandeurs

Presque tous les demandeurs, à savoir 98 %, sont de nationalité marocaine.

On note également quelques demandeurs de nationalités algérienne, tunisienne et congolaise, à parts plus ou moins égales.

Des visas sont accordés aux personnes possédant la double nationalité (française et marocaine) pour leur permettre de transférer de l'argent à l'étranger.

Observations:

La Commission d'évaluation s'est interrogée sur cette pratique, qu'elle juge contraire aux articles 1^{er} et 5 de la Convention d'application de Schengen et aux articles 7 et 18 du TUE. ¹

❑ Types de visas délivrés

La Commission a noté que tous les demandeurs se voient délivrer des visas à entrées multiples. Bien que cette pratique ne soit pas forcément contraire aux règles, elle paraît étrange et n'est certainement pas conforme à la pratique courante. ²

¹ La France indique qu'un autre État membre suit la même procédure dans un autre pays tiers et estime qu'il s'agit par là de défendre les intérêts de citoyens de l'UE.

² La France indique que les visas à entrées multiples ne sont pas délivrés à tous les demandeurs mais uniquement à ceux dont le dossier est considéré, après examen, comme recevable et susceptible de donner droit à ce type de visa.

RESTREINT UE

Le système ne permettant pas, pour des raisons techniques, de délivrer des visas de type D et C, le consulat n'en accorde pas. Le nombre de VTL délivrés est insignifiant.

❑ Statistiques

En 2001, le consulat de France à Casablanca a reçu 72 151 demandes de visa. Il a accordé un total de 55 273 visas. 16 878 demandes, c'est-à-dire 23,39 %, ont été rejetées. On remarque que 20 % des visas sont délivrés à des étudiants. Cf. chiffres ventilés à l'annexe I, page 25.

Les statistiques sont compilées au niveau central via le système en ligne installé auprès du bureau principal à Nantes. Ce logiciel est utilisé depuis juin 2001. Les consulats reçoivent des statistiques de France à la fin de chaque mois. Ces statistiques peuvent également être obtenues sur demande, le délai de transmission étant alors de deux à trois jours.

Les chiffres relatifs aux VTL ne sont pas du tout significatifs et ne figurent donc pas dans les statistiques (à titre d'exemple, seuls deux visas de ce type ont été délivrés en 2001).

b) Traitement des demandes de visa

❑ Délai moyen entre l'introduction de la demande et la délivrance ou le refus du visa

Les visas sont délivrés en 24 heures si aucune consultation n'est requise.

Il semble qu'en cas de consultation, le délai maximum prévu par les ICC (chapitre V, points 2.3.d) et 2.3.e)) ne soit pas respecté.

Le délai de 7 jours auquel il faut ajouter 2 jours pour la transmission (Casablanca ⇔ France/France ⇔ Casablanca) est correctement respecté dans les cas urgents ou si la date de départ du demandeur l'exige. Toutefois, afin d'éviter que le demandeur ne doive retourner en vain au consulat si la période d'information doit être prolongée, le consulat préfère lui fixer un rendez-vous deux semaines après la présentation de la demande.

❑ Justificatifs

Il n'est pas requis de billet de retour comme justificatif. L'explication donnée à la Commission d'évaluation est que pour des raisons évidentes, les demandeurs de visa n'achètent pas leur billet avant de savoir si leur demande est acceptée ou non. La preuve d'une assurance-maladie n'est pas non plus exigée dans tous les cas. Sont toutefois requis une déclaration de prise en charge financière ("attestation d'accueil - prise en charge"), une attestation d'emploi ou de chômage, des bulletins de salaire, des relevés de comptes bancaires et des documents attestant que le demandeur n'a pas l'intention de solliciter une autorisation de séjour.

Observations:

La Commission d'évaluation a noté que les documents originaux sont immédiatement restitués au demandeur, et que seules des photocopies sont conservées pour le traitement du dossier. Cela signifie que les documents originaux sont uniquement examinés au guichet, ce qui pose un problème, en particulier pendant la haute saison d'été.

En cas de doute, le membre du personnel travaillant au guichet soumet les originaux à son supérieur pour vérification.

❑ Bases de données et archivage

Tous les consulats français utilisent le même système de traitement des demandes de visa, à savoir le RMV2. Le consulat de Casablanca a été le premier à utiliser la dernière (deuxième) version du système, qui a été installée en 2001 et permet une connexion en ligne avec le SIS.

Les documents relatifs aux demandes de visa sont conservés au consulat, que les demandes aient été acceptées (deux ans) ou rejetées (dix ans).

❑ Consultation du SIS

Le consulat dispose d'une connexion en ligne avec le SIS (cf. plus haut), ce qui signifie que les informations sont mises à jour en permanence. Une fois qu'un dossier a été créé, la consultation du SIS peut être lancée via le système.

❑ Consultation des partenaires Schengen au titre de l'annexe 5B

La procédure de consultation est automatique; la consultation proprement dite entre les autorités centrales a lieu via le bureau principal de Nantes. Le système indique automatiquement si une personne donnée figure sur la liste sélective. L'agent au guichet est alors contraint par le système à consulter l'agent responsable en matière de visas, qui décide si la consultation est nécessaire ou non. Mais seuls les quatre fonctionnaires expatriés relevant du ministère des Affaires étrangères peuvent procéder à la consultation.

Un test effectué à partir d'une sélection de noms au hasard (sur la base de l'identité des personnes) à partir d'une liste de 2000 ressortissants de la CEI pour lesquels une consultation spéciale est requise (par la Finlande) n'a pas semblé fonctionner. Au cours du test, seuls les noms des titulaires de passeports diplomatiques sont apparus à l'écran, étant donné que la France demande la consultation pour tous les ressortissants de la CEI titulaires d'un passeport diplomatique ou de service. Les recherches entreprises pendant la visite d'évaluation ont fait apparaître que les informations concernant la consultation sélective pour les ressortissants de la CEI sont communiquées par les autorités finlandaises au moyen de disquettes. Un protocole a été établi entre les partenaires pour assurer la compatibilité des systèmes informatiques. Il a été convenu de régler ce problème dans un cadre bilatéral.

RESTREINT UE

☐ Utilisation de cachets

Les cachets sont utilisés correctement, conformément aux dispositions des ICC, lorsqu'une demande de visa est introduite. Le passeport du demandeur n'est pas revêtu d'un cachet lorsque le demandeur est invité à adresser sa demande à une autre représentation Schengen.

L'apposition du cachet "Périmé" sur les visas arrivés à expiration est une pratique courante.

☐ Droits perçus pour la délivrance des visas

Visa C1 (une entrée): 25 EUR

Visa C2 (une entrée): 30 EUR

Visa C3 (un an): 50 EUR

Visa A (une entrée): 10 EUR.

Le demandeur doit payer ces droits lorsqu'il reçoit son visa. Il ne doit rien payer si sa demande est rejetée.

☐ Refus de visa

En 2001, 23,39 % des demandes de visa ont été rejetées.

Si le demandeur ne réagit pas dans un délai de deux mois aux demandes d'informations supplémentaires qui lui sont faites par l'autorité de délivrance, sa demande est considérée comme rejetée ("refus implicite").

Les postes consulaires français peuvent refuser de délivrer un visa sans consulter les autorités centrales. Le refus doit être motivé pour certaines catégories de demandeurs uniquement: les membres de la famille de ressortissants de l'UE, les étudiants, les anciens combattants et les étrangers en possession d'un contrat d'emploi agréé par le Ministère français du Travail. Les refus de visa opposés aux personnes fichées dans le SIS doivent également être motivés. Les motivations sont en règle générale transmises aux autorités centrales. Un projet-pilote a récemment été lancé, dans le cadre duquel le consulat de Casablanca rédige et transmet les motivations de refus.

Les demandeurs qui ont fait l'objet d'un refus non motivé disposent de quatre voies de recours:

- auprès du chef du consulat (recours gracieux)
- auprès du Ministère des Affaires étrangères (recours hiérarchique)
- auprès de la Commission de recours (organe administratif collégial qui constitue un recours hiérarchique obligatoire avant tout recours contentieux)
- auprès du Conseil d'État (la plus haute juridiction contentieuse de l'ordre administratif français qui statue en premier et dernier ressorts sur les décisions prises par les autorités françaises à l'étranger et les organismes collégiaux à compétence nationale).

c) Stockage et manipulation des documents vierges, cachets et autres documents utilisés dans le cadre de la procédure de délivrance des visas

Les vignettes-visa sont transportées à Casablanca par "valise accompagnée". Toutes les vignettes-visa sont conservées dans deux coffres-forts auxquels seule une personne a accès. Quatre boîtes de vignettes seulement se trouvent en même temps dans la section des visas. Les numéros des vignettes sont enregistrés dans le RMV au moyen d'un système spécial.

d) Équipement technique pour la détection des documents faux et falsifiés

Situation générale - Contrôle des documents de voyage

Le consulat de France à Casablanca ayant principalement affaire à des passeports marocains, il est relativement aisé pour le personnel de bien connaître ceux-ci. Le problème le plus important est lié aux justificatifs, qui sont souvent falsifiés (réservations d'hôtel, relevés de comptes bancaires, attestations d'emploi). Cinq agents sont chargés de les vérifier. Alors qu'une excellente coopération a été établie avec les banques locales, il est plus difficile d'obtenir des informations de la part des administrations publiques. En cas de doute sur des documents de voyage, l'agent de la police française en poste à Rabat est consulté. Le consulat prend contact avec la police locale lorsque des faux documents sont découverts.

Équipement et mesures de contrôle

Le consulat dispose d'un équipement sophistiqué (un appareil "trois-en-un" comportant une lampe à UV, un appareil de grossissement et un vérificateur pour matériel rétroréfléchissant) et d'un manuel sur les documents de voyage faux et falsifiés. Toutefois, étant donné le flux important de demandes de visa, il semble que ce dispositif soit rarement utilisé.

4. COOPÉRATION CONSULAIRE

Deux réunions sont organisées chaque année au niveau des chefs de poste ¹. La Commission d'évaluation n'a pas eu l'occasion d'assister à l'une de ces réunions.

5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET APPRÉCIATION GLOBALE

Au terme de sa mission, la Commission d'évaluation est en mesure de conclure, sur la base des contrôles effectués et des informations recueillies, que le consulat de France à Casablanca fonctionne extrêmement bien compte tenu du nombre de demandes auxquelles il doit faire face. La Commission d'évaluation souhaite toutefois attirer l'attention sur les points ci-après qui méritent à son avis une attention particulière de la part des autorités françaises.

1. Il est indéniable, comme le montrent nettement les statistiques, que la pression de l'immigration en provenance du Maroc vers l'espace Schengen en général, et vers la France en particulier, est très forte. On notera que tous les consulats Schengen à Casablanca ont connu ces trois dernières années une augmentation plutôt spectaculaire du nombre de demandes (sur un total de 150 000 visas Schengen délivrés au cours d'une année, environ 60 000, c'est-à-dire 40 %, sont délivrés par le consulat de France.)
Il convient de tenir compte de cette situation pour évaluer le fonctionnement du consulat de France à Casablanca.

¹ La Belgique, l'Espagne, la Grèce, l'Italie et la France disposent de représentations consulaires à Casablanca.

RESTREINT UE

- * Est-il possible de maintenir le **niveau de qualité de traitement** pendant les mois d'affluence ? Au cours de la visite de la Commission d'évaluation, 128 dossiers ont été traités, ce qui est peu par rapport au nombre total de demandes traitées en une année. ¹
- * Bien que la **répartition des tâches** semble bien fonctionner et assurer un niveau élevé de sécurité, la Commission a estimé qu'elle pourrait s'avérer contre-productive et rendre inefficace le traitement des dossiers.
- * La **brièveté du délai de délivrance** (24 heures) rend pratiquement impossible toute vérification approfondie des justificatifs, et la Commission a remarqué que les demandes sont traitées d'un point de vue technique uniquement. Cela pose des problèmes non seulement pour les autres consulats Schengen, mais également pour le consulat de France lui-même, victime de sa propre efficacité et du "visa shopping". Ce problème pourrait être résolu par l'harmonisation du délai de délivrance des visas pour tous les postes consulaires Schengen. ²

¹ Observations de la France: Le consulat de Casablanca sert deux types de "clients", les "spéciaux" et les "classiques". La première catégorie comprend toutes les personnalités bien connues de la ville, les cadres des sociétés privées ou publiques ainsi que de l'administration publique marocaine, les hommes et femmes d'affaires et les conjoints de ressortissants de l'UE. Ces dossiers ne posent pas de problèmes.

La seconde catégorie demande plus d'attention, du moins lorsqu'il s'agit d'une première demande (s'il s'agit d'un renouvellement, le consulat n'a aucune raison de créer un climat de méfiance vis-à-vis du demandeur). Les ressources humaines nécessaires sont donc mobilisées pour cette catégorie. Durant l'été, plusieurs personnes (deux au minimum) viennent temporairement seconder le personnel permanent et les "décideurs" lors du premier examen des dossiers. Deux membres du personnel vérifient l'authenticité des documents justificatifs. La répartition des tâches n'est pas contre-productive, un certain niveau de spécialisation permettant une approche plus sûre des demandes. L'exemple d'une équipe traitant uniquement les demandes de visas à des fins d'études semble très pertinent. Si certains membres du personnel traitaient uniquement un seul type de demandes, cela permettrait d'éviter des délais d'attente inutiles. De cette façon, toute approximation serait aussi écartée.

² Observations de la France:

Si l'on mobilise des ressources humaines et matérielles suffisantes, il doit être possible de mettre en place un système efficace et fiable permettant de traiter les demandes de visa en 24 heures. On ne peut pas parler d'une approche systématique puisque, par ailleurs, le consulat prend le temps nécessaire pour examiner les dossiers "sensibles" (groupes de musiciens, excursions scolaires, athlètes etc.). Il s'agit essentiellement d'une question de "savoir-faire", d'une organisation reposant sur un personnel maîtrisant parfaitement la question.

RESTREINT UE

* Les membres du personnel ont déclaré que le taux de refus est plus élevé en haute saison qu'en basse saison. Compte tenu de la charge de travail élevée en été, en cas de doute, une demande est d'autant plus facilement rejetée que l'on consacre moins de temps aux vérifications, alors que pendant les périodes moins chargées, les agents ont davantage le temps de vérifier si les doutes sont fondés ou non. La Commission d'évaluation souligne qu'il y a lieu de prendre des mesures visant à ce que les critères utilisés soient les mêmes tout au long de l'année. ¹

2. La Commission d'évaluation a noté que le consulat ne délivre pas de visas D et C, alors que les autorités centrales ont donné des instructions pour la délivrance de ce type de visas, introduits par le règlement n° 1091/2001 du 28 mai 2001, dans une circulaire adressée aux postes consulaires en août 2001.
La Commission d'évaluation ayant été informée que cette situation est partiellement due à un problème technique, elle recommande fermement que les mesures nécessaires soient adoptées dans les meilleurs délais pour modifier le système de traitement des demandes de visa, de manière à permettre aux consulats français d'appliquer les procédures de traitement correctes prévues pour les visas de ce type et de procéder à la délivrance de ceux-ci.
3. Il convient de noter que les instructions consulaires communes n'ont pas été immédiatement disponibles dans la section des visas du consulat.
4. Il faudrait améliorer la coopération consulaire. On constate notamment un manque évident d'harmonisation des procédures relatives aux justificatifs requis. Il serait utile d'organiser, pendant la basse saison, des réunions plus fréquentes à tous les niveaux ainsi que des échanges de personnel.

¹ Observations de la France:

La Commission d'évaluation a noté que, en cas de doute, le consulat préfère refuser une demande, surtout durant l'été. Cela étant, il semble surprenant que la Commission s'inquiète encore d'un éventuel manque de vigilance de la part du consulat.

B. GENÈVE

1. CONSULAT: DISPOSITION, LOCAUX, SÉCURITÉ GÉNÉRALE

Le consulat de France à Genève est compétent pour trois cantons, à savoir les cantons de Vaud, de Valais et de Genève. Il est situé au centre de la ville. La section des visas est séparée du reste du consulat, mais ses archives se trouvent dans le bâtiment principal. Le bâtiment permet de bien accueillir les demandeurs de visa et offre de bonnes conditions de travail aux agents qui s'occupent des visas.

- * La section des visas est accessible chaque jour ouvrable de 8 heures 30 à 14 heures.
- * Des caméras et des systèmes d'alarme sont placés à l'extérieur. Le consulat ne dispose pas de personnel de sécurité propre, mais une ligne téléphonique directe avec la police locale a été installée pour les situations d'urgence. Avant d'entrer dans le bâtiment, les demandeurs doivent passer par un détecteur de métaux.
- * La salle d'attente, qui peut accueillir 60 à 70 personnes, semble être suffisamment grande.
- * La pièce comporte dix guichets qui sont tous équipés de vitres et de grilles de sécurité.
- * Il n'y a pas de séparation entre la salle d'attente et les guichets.

Observations:

Il faut reconnaître que la meilleure formule a été choisie pour garantir aux demandeurs un accès aisé et sécurisé à la section des visas. La visite a eu lieu un jour relativement chargé. Toutefois, aucun problème avec les demandeurs n'a été relevé.

2. PERSONNEL

Composition

La section des visas se compose des personnes suivantes:

1. Cinq fonctionnaires de carrière extérieurs (expatriés), dont l'un est le chef de la section. Une sixième personne est attendue sous peu.

RESTREINT UE

2. Sept agents locaux de nationalité française.
3. En outre, une personne supplémentaire peut être recrutée à titre temporaire pour une durée de 7 mois par an.

Dans un avenir proche, un système de rotation sera mis en place afin que tous les membres du personnel du consulat effectuent à tour de rôle des tâches différentes.

Formation

Prière de se reporter aux observations relatives au consulat français à Casablanca (p. 5).

3. FONCTIONNEMENT DE LA SECTION DES VISAS

a) Introduction des demandes de visa

☐ Informations à l'attention des demandeurs

Des informations disponibles en français uniquement sont communiquées sur demande écrite exclusivement. Les personnes dont la demande nécessite un délai de traitement relativement long et celles qui habitent loin peuvent transmettre leurs demandes par courrier électronique. Des informations détaillées sont accessibles en français sur l'Internet. Les appels téléphoniques de l'extérieur concernant les demandes en cours d'examen sont traités par le personnel des guichets. Des formulaires de demande sont disponibles en anglais et en français. Les autres demandes d'informations sont traitées à l'entrée.

☐ Les demandes sont à présenter en personne

Le demandeur doit présenter sa demande de visa en personne. Des exceptions à ce principe général sont cependant prévues:

- pour les demandes collectives d'organisations de l'ONU (attestation requise),¹
- pour les titulaires de passeports diplomatiques (certificat requis),

¹ La France indique que, pour ces deux catégories, une attestation officielle est requise ("*une note verbale au sens diplomatique du terme*").

RESTREINT UE

- pour les époux, qui peuvent présenter une demande au nom de leur conjoint ou de membres de leur famille (parents et enfants),
- pour les demandeurs qui habitent loin (les demandes présentées par écrit sont acceptées).

Le consulat n'accepte pas les demandes de visa soumises par les représentants d'agences de voyage.

❑ Nationalité des demandeurs

En 2001, environ 25 % des demandeurs de visa étaient des ressortissants de l'ancienne Yougoslavie. Environ 6 % étaient des ressortissants russes. Cf. chiffres ventilés à l'annexe II, page 26.

❑ Types de demandes de visa

La plupart des demandeurs de visa invoquent, à l'appui de leur demande, des motifs d'ordre privé (achats, tourisme, visite familiale).

❑ Types de visas délivrés

Il semble que le consulat de France à Genève délivre systématiquement des visas à entrées multiples valables 90 jours. ¹

Il n'est pas délivré de visas de types D et C. Cf. observations et recommandation figurant à la page 14. Les VTL délivrés ne sont pas comptabilisés correctement, étant donné que la définition donnée dans les instructions françaises pour ce type de visa (selon laquelle le VTL est valable pour l'entrée dans UN État Schengen uniquement) ne correspond pas à la définition donnée dans les ICC, qui prévoient que ce type de visa est valable pour plusieurs États Schengen.

Observations:

Il semble que la règle de la destination principale ne soit pas applicable en raison de la situation géographique de Genève. Toutefois, même si le demandeur déclare, justificatifs à l'appui, que sa première destination est un autre pays que la France, le consulat lui délivre un visa. Étant donné qu'il n'y a pratiquement pas de contrôle à la frontière (extérieure de l'UE) entre la Suisse et la France, il est impossible de vérifier l'utilisation qui est faite des visas délivrés. ²

¹ Observations de la France: un visa à entrées multiples valable 90 jours n'est jamais délivré dans le cas d'une première demande. Ce type de visas n'est délivré qu'aux demandeurs déjà connus au consulat.

² Observations de la France: le consulat délivre un visa parce que le demandeur a déclaré au guichet qu'il souhaite aussi se rendre en France pour faire des achats.

☐ Statistiques

En 2001, le consulat de France à Genève a reçu 64 634 demandes de visa. Un total de 61 397 visas ont été accordés. 3 237 demandes, c'est-à-dire environ 5 %, ont été rejetées. Cf. chiffres ventilés à l'annexe II, page 26.

b) Traitement des demandes de visa

☐ Délai moyen entre l'introduction de la demande et la délivrance ou le refus du visa

Un nombre considérable de visas sont délivrés immédiatement.

Il est possible de consulter le SIS en ligne pour 120 pays. Pour les autres pays, il faut procéder à la consultation via l'administration centrale, et le délai est de 48 heures. Il est prévu d'intégrer ces derniers pays au RMV2.

Si l'autorité centrale doit être consultée - pour les nationalités énumérées aux annexes 5A et 5B des ICC -, la consultation peut durer jusqu'à deux semaines. Dans le cas de demandeurs ne résidant pas en Suisse, le consulat de France à Genève consulte le consulat français situé dans le pays de résidence du demandeur.

RESTREINT UE

☐ Justificatifs

Les demandeurs résidant en Suisse sont en règle générale considérés comme de bonne foi, et le principal justificatif produit est par conséquent l'autorisation de séjour suisse.

Le demandeur ne résidant pas en Suisse doit produire un visa suisse, un billet de retour vers son pays de résidence, une invitation en France ou un engagement écrit de la personne qui l'héberge en Suisse. Des informations sur les ressources financières lui sont en outre demandées, telles qu'une attestation d'emploi, une attestation de droit aux allocations de chômage, des bulletins de salaire et des copies de relevés de comptes bancaires. S'il s'agit d'une première demande de visa Schengen, le poste consulaire français de son pays de résidence est consulté.

Observations:

Vu le volume important des dossiers traités, on peut se demander si le niveau de contrôle individuel des demandeurs est satisfaisant, les entretiens étant très courts. Il convient de rappeler que l'objectif essentiel est de détecter les immigrants clandestins qui entrent dans l'espace Schengen par la Suisse, et qu'il est peu probable que ces immigrants soient des personnes qui résident en Suisse. La Commission d'évaluation recommande par conséquent que des entretiens plus approfondis soient prévus avec les personnes introduisant une première demande et les personnes en transit.

☐ Bases de données et archivage

Tous les consulats français utilisent le même système de traitement des demandes de visa. La nouvelle version de ce système sera installée fin 2002.

Les documents relatifs aux demandes de visa sont conservés au consulat, que les demandes aient été acceptées (deux ans) ou rejetées (dix ans).

☐ Consultation du SIS

Le consulat dispose d'une connexion en ligne avec le SIS (cf. plus haut), ce qui signifie que les informations sont mises à jour en permanence.

RESTREINT UE

❑ Consultation des partenaires Schengen au titre de l'annexe 5B

La procédure de consultation est automatique; la consultation proprement dite entre les autorités centrales s'effectue via le bureau principal à Nantes. Le système indique automatiquement si une personne donnée figure dans le SIS. L'agent au guichet est alors contraint par le système à consulter l'agent responsable en matière de visas, qui décide si la consultation est nécessaire ou non.

Un arrangement spécial a été conclu pour les demandes présentées par les ressortissants du Congo-Kinshasa, du Burundi et du Rwanda, en vertu duquel les vérifications relatives à ces personnes sont effectuées au niveau local dans leur pays d'origine et une seconde vérification est réalisée via le RMV.

La Commission d'évaluation formule la même observation que pour le consulat à Casablanca en ce qui concerne la consultation sélective de la Finlande pour les ressortissants de la CEI (cf. page 9).

❑ Utilisation de cachets

Le cachet "Périmé" est apposé sur les anciennes vignettes-visa du passeport avant la délivrance d'une nouvelle vignette-visa.

Conformément aux ICC, le poste consulaire saisi d'une demande appose dans le passeport de tout demandeur un cachet portant la mention "Visa demandé le...à...". L'espace figurant après "le" est rempli par diverses données comprenant le code du type de visa demandé. La Commission d'évaluation a constaté que le cachet utilisé par le consulat de France à Genève mentionne en outre un code, défini dans le cadre de la coopération consulaire locale, relatif au motif du refus.

❑ Droits perçus pour la délivrance des visas

Visa pour une durée de 30 jours à 3 mois:	25 EUR
Visa pour une durée de 90 jours à 6 mois:	35 EUR
Visa pour une durée de 90 jours à 1 an:	50 EUR
Visa de transit:	10 EUR.

RESTREINT UE

Le demandeur doit payer ces droits lorsqu'il reçoit son visa. Il ne doit rien payer si sa demande est rejetée.

Les ressortissants russes âgés de moins de 25 ans ne paient pas de droits. Il convient de noter que cette pratique est contraire aux dispositions des ICC.¹

☐ Refus de visa

Cf. description des procédures de refus donnée à la page 10.

c) **Stockage et manipulation des documents vierges, cachets et autres documents utilisés dans le cadre de la procédure de délivrance des visas**

Toutes les vignettes-visa vierges sont conservées dans un coffre-fort dans la partie principale du consulat. Le transport (qui a lieu une fois par mois) entre la réserve centrale et la section des visas ne fait pas l'objet de mesures de sécurité particulières. Seul un nombre limité de documents vierges sont conservés dans la section des visas. La Commission d'évaluation a noté que le coffre-fort de la section des visas était resté ouvert lorsqu'elle a procédé à sa vérification le jour de sa visite.

¹ Observations de la France: la délivrance de ces visas gratuits est décidée au cas par cas et l'approche suivie découle de la politique culturelle de la France.

d) Équipement technique pour la détection des documents faux et falsifiés

a) Situation générale - Contrôle des documents de voyage

Il convient en premier lieu de faire remarquer que, le consulat de France à Genève traitant des passeports du monde entier, il est très difficile pour le personnel de les connaître tous. Les besoins en matériel permettant de détecter les documents faux et falsifiés sont par conséquent très importants.

b) Équipement et mesures de contrôle

Le consulat dispose d'un équipement sophistiqué (un appareil "trois-en-un" comportant une lampe à UV, un appareil de grossissement et un vérificateur pour matériel rétroréfléchissant) et d'un manuel sur les documents de voyage faux et falsifiés. Toutefois, étant donné le flux important de demandes de visa, il semble que ce dispositif soit rarement utilisé.

Observations:

Il serait très utile, pour un consulat traitant une telle variété de passeports, de disposer d'un système électronique facilitant la détection des faux documents.

4. COOPÉRATION CONSULAIRE

Les fonctionnaires de carrière extérieurs du consulat de France à Genève participent à des réunions de coopération consulaire. Jusqu'à présent, une réunion a été organisée tous les six mois. Le personnel local n'assiste pas à ces réunions. Toutefois, les agents consulaires sont régulièrement en contact téléphonique pour des cas individuels. Des statistiques relatives aux visas délivrés sont transmises aux représentations chaque mois. La Commission d'évaluation n'a pas eu l'occasion d'assister à une réunion de coopération consulaire.

5. CONCLUSIONS GÉNÉRALES ET APPRÉCIATION GLOBALE

Au terme de sa mission, la Commission d'évaluation est en mesure de conclure, sur la base des contrôles effectués et des informations recueillies, que le consulat de France à Genève fonctionne extrêmement bien.

Elle souhaite toutefois attirer l'attention sur les points ci-après qui méritent à son avis une attention particulière de la part des autorités françaises.

1. En raison de la rapidité du traitement des demandes, il n'y a pas de séparation entre l'instruction des demandes et la délivrance des visas. L'instruction est purement technique, dans la mesure où l'examen des justificatifs est superficiel et essentiellement basé sur l'autorisation de séjour suisse, qui peut aisément être falsifiée. Cette situation entraîne non seulement un risque potentiel d'immigration clandestine (bien qu'il faille noter que le risque d'immigration clandestine en provenance de Suisse est relativement faible), mais elle est également à l'origine des écarts existant entre les différents consulats à Genève en ce qui concerne le nombre de visas délivrés.¹

¹ Observations de la France:

Aucune séparation n'est faite entre les opérations de contrôle et la délivrance des visas: la personne qui examine la demande au guichet n'est pas celle qui délivre le visa. Cette seconde opération est effectuée par le "caissier" qui procède à un second contrôle avant de délivrer le visa.

Libellé modifié du point 1 proposé par la France:

"L'instruction est purement technique car l'examen des documents justificatifs est principalement fondé sur le permis de résidence suisse, que certains membres de la Commission d'évaluation ont estimé être un document facilement falsifiable. Cela peut créer un risque théorique d'immigration illégale. Cela explique pour partie la disproportion entre le nombre de visas délivrés par les différents consulats à Genève, les autres raisons de cette différence étant la situation géographique de Genève par rapport à la France ainsi que le manque de moyens et de volonté des autres consulats "Schengen" à Genève."

2. Visas D et C: cf. les observations de la page 14.
3. Bien que le chapitre VIII, point 2, des ICC prévoie la possibilité, dans le cadre de la coopération consulaire locale, de s'entendre sur l'utilisation de différentes mentions dans le cachet, certains membres de la Commission d'évaluation se demandent si la pratique consistant à indiquer, au moment de l'introduction de la demande de visa, les motifs possibles de refus est compatible avec les dispositions des ICC ¹. D'autres membres de la Commission d'évaluation estiment au contraire qu'il s'agit en l'occurrence d'un excellent exemple de coopération consulaire adaptée aux spécificités locales.
4. Tout agent peut consulter le SIS, et il n'est pas nécessaire de créer un dossier pour vérifier des noms dans ce système. Selon la Commission d'évaluation, cette pratique doit changer.
5. En ce qui concerne la coopération consulaire avec les autres représentations des États Schengen, bien que ces réunions soient considérées comme très positives, y compris par le personnel consulaire, la Commission d'évaluation estime que les contacts pourraient être intensifiés et étendus à toutes les catégories de personnel. Elle a noté une absence évidente d'harmonisation des procédures, par exemple en ce qui concerne les justificatifs requis.

OBSERVATIONS FINALES

Nous concluons ce rapport en soulignant la coopération sans faille de tout le personnel des consulats de France à Casablanca et à Genève. La Commission d'évaluation n'a été entravée dans sa mission à aucun moment ni d'aucune manière. Elle a, en particulier, fortement apprécié la documentation de base que le consulat de Genève avait déjà préparées à son intention. Elle a obtenu des réponses détaillées à toutes ses questions, souvent très spécifiques, et toutes les exigences de contrôle des membres de la Commission ont été satisfaites, de sorte que la Commission a pu mener sa tâche à bien dans les meilleures conditions.

¹ Il est en outre rappelé que le Conseil a approuvé, en mai 2001, des recommandations dans lesquelles il indique cinq domaines pouvant "faire l'objet d'une application uniforme, dans le cadre de la coopération locale, de manière à éclaircir la situation à l'égard des demandeurs et à éviter le visa shopping", l'un de ces domaines étant le "cachet du type prescrit par les ICC".

III. SIS

Le présent document a été un rapport établi à la suite de la visite d'évaluation du SIS effectuée en France du 29 au 31 janvier 2002. Il en constitue le rapport et comporte les conclusions des réunions de rédaction des 5 et 13 février 2002, ainsi que les observations des autorités françaises qui ont pris part à la deuxième réunion de rédaction.

DECLASSIFIED
DECLASSIFIED

RESTREINT UE

1. LE N-SIS FRANÇAIS

1.1 Organisation

Le N-SIS France comporte une direction d'application, une direction de projet, et un centre d'exploitation.

- La direction d'application assure la maîtrise d'ouvrage, définit les exigences fonctionnelles pour les utilisateurs du SIS.
- La direction de projet étudie la mise en œuvre technique de ces exigences fonctionnelles. Elle élabore les procédures à mettre en œuvre et procède aux tests nécessaires à leur validation.
- Le centre d'exploitation est chargé de la mise en œuvre opérationnelle des procédures élaborées et validées par la direction de projet.

Ces services dépendent de directions différentes du ministère de l'intérieur. Le N-SIS ne constitue donc pas une structure administrative à proprement parler, mais un ensemble fonctionnel. Cette structure utilise les mêmes procédures et modes de fonctionnement que ceux utilisés pour l'administration des applications nationales.

Le centre d'exploitation assure les missions suivantes:

- exploitation des applications nationales:
 - de la police: N-SIS, objets volés, empreintes digitales, personnes recherchées, véhicules, informations spécialisées pour la police, cartes frontalières;
 - de l'administration: cartes d'identité, passeports, permis de conduire, cartes grises, titres de séjour;
 - autres: résultats d'élections, municipalités, ressources humaines, budget;
- appui de niveau 1 pour l'équipe d'exploitation et de niveau 2 pour les utilisateurs finals;
- hébergement pour d'autres administrations.

Le personnel du centre d'exploitation est composé à la fois de policiers et de civils (fonctionnaires et ingénieurs sous contrat). Les membres du personnel font l'objet d'une enquête de sécurité lors de leur recrutement, puis tous les cinq ans.

RESTREINT UE

Dispositions législatives et réglementaires adoptées pour la création du N-SIS.

De nombreux textes ont été adoptés pour assurer la mise en œuvre en France de la convention d'application de l'accord de Schengen. Quatre concernent directement le N-SIS:

- l'arrêté du 6 août 1993 autorisant la création d'une base de données destinée à l'initialisation du SIS;
- le décret n° 95-315 du 23 mars 1995 portant création et attributions du bureau national chargé de la gestion opérationnelle de la partie nationale du SIS, dénommé SIRENE;
- le décret n° 95-577 du 6 mai 1995 relatif au système informatique national du SIS dénommé N-SIS;
- la circulaire du 12 mai 1995 relative à la consultation du SIRENE-France pour l'application de la convention de Schengen (cas des étrangers faisant l'objet d'une inscription au SIS aux fins de non-admission).

1.2 Installations

Le N-SIS compte trois sites. Le centre principal est situé dans les locaux du ministère de l'intérieur, Centre d'Exploitation Informatique National, place Beauveau, au cœur de Paris, et les deux autres centres sont installés en banlieue parisienne (à Lognes et à Val Maubué). Les trois centres sont opérationnels 24 heures sur 24. Les opérateurs, qui sont répartis en cinq équipes d'environ cinq personnes, peuvent faire appel à un ingénieur dès qu'ils sont confrontés à un problème d'exploitation qu'ils ne sont pas en mesure de résoudre eux-mêmes.

On trouvera en annexe un diagramme de l'architecture du SIS ainsi qu'une présentation de l'architecture informatique des systèmes de la police nationale reliés au SIS.

Le structure globale française comprend l'application CHEOPS (cf. chapitre 1.3), les applications nationales et l'application N-SIS.

Il a été convenu que le ministère de l'intérieur serait chargé de la base de données du N-SIS et que les fichiers contenus dans cette base de données serviraient de référence pour l'introduction de signalements dans le SIS.

RESTREINT UE

Le fichier des personnes recherchées (FPR) et le fichier des véhicules volés du ministère de l'intérieur sont mis à jour par la police nationale et la gendarmerie avant que les données ne soient envoyées au N-SIS. En ce qui concerne les objets, les systèmes de traitement de l'information criminelle (STIC pour la police et JUDEX pour la gendarmerie) alimentent directement et en continu le N-NIS.

En tout état de cause, les fichiers des deux forces sont maintenus à l'identique par un dispositif d'échanges au fil de l'eau.

Les données des systèmes nationaux sont synchronisées de manière centrale avec celles intégrées dans le N-SIS.

Seuls les opérateurs du bureau SIRENE peuvent consulter la base de données du SIS en accès direct. Dans les autres cas, les services chargés de l'application de la loi consultent le N-SIS selon le principe de l'interrogation couplée.

Les principales fonctionnalités du N-SIS sont les suivantes:

- le contrôle des flux de données entrants et sortants, notamment pour les signalements relevant de l'article 95, comme le requiert la convention de Schengen, mais également les contrôles visant à renforcer la qualité des données;
- la translittération et
- le traitement phonétique des identités.

Afin de vérifier que les données sont conformes aux exigences fixées par la convention de Schengen, les signalements introduits par le biais des applications nationales font l'objet des contrôles suivants:

- détection des risques de doublons,
- détection des anomalies en termes d'information invalide (nationalité inconnue, caractère interdit, etc.)
- filtrage des signalements introduits au titre de l'article 95,
- filtrage des signalements introduits au titre de l'article 99, point 3.

RESTREINT UE

L'application nationale française permet d'effectuer des recherches phonétiques, notamment par:

- la suppression et/ou fusion des particules
- des équivalences phonétiques, l'effacement des doubles lettres, des équivalences de fins de mots
- la codification des patronymes
- la création de différentes combinaisons sur la base de parties du prénom et du patronyme (ce qui permet à l'utilisateur final d'introduire un nom complet comme patronyme lorsqu'il n'est pas en mesure d'identifier les différents éléments du nom).

Les principales difficultés rencontrées dans la mise à jour du N-SIS résultent du fait que l'environnement du N-SIS utilise des fichiers répertoires et le langage Cobol, et non pas un environnement relationnel de type Oracle. Les autorités françaises avaient commencé à étudier la possibilité de mettre le système à niveau mais estiment aujourd'hui qu'il est préférable d'attendre que les exigences relatives au SIS II aient été définies.

Pendant plusieurs années, le N-SIS test français a affiché des performances médiocres et a dû être remplacé par un simulateur pour différentes campagnes de tests. Les autorités françaises ont expliqué que les nouveaux responsables du projet N-SIS pensent avoir détecté le problème, qui semble provenir d'un lien réseau¹. Selon toute vraisemblance, le problème devrait être résolu avant la prochaine campagne de tests.

Le réseau utilisé à la fois par la police et par les autres services du ministère est exploité par le ministère lui-même; le réseau emploie deux protocoles (IP et X.25) et est crypté sur certaines parties.

La gendarmerie nationale dispose d'une copie technique intégrale de la base de données du N-SIS sur son site de Rosny-sous-Bois.

La douane a également une copie de cette base de données, mais celle-ci ne comprend pas les signalements relevant de l'article 98. Cependant, suite à un récent accord qui autorise la douane à procéder à des contrôles de police à la frontière avec la Suisse, il est prévu de réexaminer la possibilité de mettre une version complète de la base de données à la disposition de ce service.

Une autre copie, dans laquelle figurent uniquement les signalements relevant de l'article 96, est installée au ministère des affaires étrangères.

¹ Sur la base des nouvelles informations dont elles disposent, les autorités françaises ont informé le comité d'évaluation, le 13 février, qu'un problème de performances avait également été observé sur l'ordinateur servant à la réalisation des tests.

RESTREINT UE

Les bases de données sont comparées régulièrement afin de vérifier que les copies de la gendarmerie, de la douane et du ministère des affaires étrangères sont exactes et complètes.

1.3 Sécurité

L'accès au centre d'exploitation du ministère de l'intérieur est contrôlé par les services centraux de sécurité du ministère, qui contrôlent également les alarmes sur toutes les portes.

Des mesures de sécurité spécifiques ont été mises en place pour l'accès au centre d'exploitation, à savoir:

- cartes d'accès spéciales et doubles portes; droits différents pour l'accès au rez-de-chaussée, où sont installés les équipes de soutien et le personnel administratif, et au sous-sol, qui abrite les salles informatiques;
- surveillance de l'entrée par un circuit fermé de télévision.

En cas d'incident affectant la sécurité sur le site, celui-ci est rapporté aux services de sécurité compétents, qui prennent les mesures nécessaires conformément aux procédures établies.

Les locaux ont été équipés de systèmes de détection d'incendie et de chaleur, ainsi que de sprinklers et de systèmes d'extinction au halon. Ces derniers seront remplacés avant 2006, date à laquelle leur utilisation sera interdite.

Le bâtiment est climatisé et équipé de systèmes d'alimentation électrique de secours (onduleurs et générateurs).

Une sauvegarde des données est effectuée chaque semaine et consignée dans un journal. La base de données fait l'objet d'une sauvegarde complète toutes les cinq semaines à titre de mesure de sécurité spéciale.

Les sauvegardes hebdomadaires sont conservées sur place. Les sauvegardes spéciales sont stockées sur un site extérieur sécurisé du ministère, auquel on accède grâce à des cartes spéciales.

Le ministère et le fournisseur du matériel sont convenus que le ministère garderait les disques hors d'usage ou cassés afin de procéder lui-même à leur destruction.

RESTREINT UE

Comme indiqué ci-dessus, le N-SIS opérationnel est équipé d'un ordinateur sur le site de la place Beauveau et d'un ordinateur de secours à Lognes; les ordinateurs frontaux sont également redondants et pourvus de systèmes de secours.

Le N-SIS test est constitué d'un ordinateur central, installé sur le troisième site (Val Maubué), et d'un écran de communication.

Le basculement entre le site opérationnel et le site de secours est contrôlé régulièrement et les activités d'exploitation sont effectuées depuis le site de secours pendant la durée de la maintenance au centre d'exploitation. Lors du basculement d'un site vers l'autre, le système est indisponible pour les utilisateurs finals pendant cinq à dix minutes.

En cas de catastrophe majeure qui mettrait l'ensemble des systèmes hors service, la police nationale devrait passer par la gendarmerie pour consulter les bases de données.

L'application CHEOPS permet d'accéder à l'ensemble des applications nationales par le biais d'un serveur de communications, en ne se soumettant qu'à une seule procédure d'identification. Les droits d'accès sont accordés aux utilisateurs et non aux postes de travail, ce qui signifie que chaque utilisateur peut avoir accès à l'application nationale depuis n'importe quel poste de travail connecté au réseau de la police.

CHEOPS permet également de gérer les droits d'accès en fonction de la hiérarchie des services de police. Cette fonction de gestion s'effectue à partir d'une application très complexe, répartie aux niveaux local, intermédiaire et central (ou national).

CHEOPS comprend un serveur d'accès qui vérifie le numéro administratif (spécifique à chaque fonctionnaire) et le mot de passe. Le numéro administratif est bloqué après trois erreurs consécutives. Le serveur d'accès interdit également les doubles connexions. Le système n'utilise pas de carte à puce ni d'autre moyen d'accès.

De plus, CHEOPS comprend un serveur de communications, qui est un écran d'accès aux applications nationales. Les principales fonctions de ce serveur sont les suivantes:

- connexion d'un poste de travail à une application nationale et déconnexion sur demande ou après expiration,
- fonctionnalités d'exploitation telles que la suspension d'accès à un poste de travail ou à tout ou partie de l'application nationale, et
- création de fichiers-journaux, de pistes et de statistiques: consignation de la session (ouverture et fermeture), application et fonctionnalités de l'application utilisée (archivage, suppression, etc.).

RESTREINT UE

Les consultations des fonctionnaires de police sont consignées (sauf celles effectuées par le biais de CHEOPS); les pistes de vérification sont conservées pendant environ cinq ans et peuvent être exploitées dans le cadre d'enquêtes relatives à des pratiques abusives. Toutes les demandes d'accès aux systèmes nationaux ainsi que 10 % des consultations du SIS sont consignées.

CHEOPS compte 17 700 postes de travail et 65 000 utilisateurs autorisés. Ces chiffres concernent uniquement la police nationale.

L'accès des nouveaux utilisateurs est activé par le gestionnaire d'accès compétent pour CHEOPS dans leur service.

Les fonctionnaires de la police nationale qui doivent accéder aux données de police figurant dans les fichiers nationaux alimentant le SIS accèdent aussi aux données du SIS correspondantes.

Il en est de même des forces de la gendarmerie dans le cadre de son organisation spécifique.

1.4 Interfaces utilisateurs

Chaque corps interroge sa copie de la base de données du SIS selon le principe de l'interrogation couplée. L'utilisateur n'a donc pas de manipulation particulière à effectuer pour interroger les données du SIS. Le poste de travail adresse un message d'interrogation aux bases centrales via les réseaux de communication spécifiques à chaque corps. L'interrogation est opérée à la fois sur le fichier national et le fichier N-SIS concernés. La réponse est retournée par la même voie au terminal interrogateur, les résultats étant agrégés au niveau des applications nationales. Cependant, en cas de résultat de recherche positif ("hit") à la fois sur les systèmes nationaux français et sur le SIS, l'information figurant dans le fichier du SIS ne s'affiche pas directement: seul un marqueur apparaît; il faut ensuite cliquer sur ce marqueur pour accéder à l'ensemble des informations concernant le signalement du SIS, à savoir par exemple que la personne est armée ou violente.

Sur le plan technique, rien n'est prévu pour permettre de contrôler les signalements relatifs aux documents délivrés lorsqu'on interroge le fichier à propos d'une personne recherchée.

RESTREINT UE

Le temps de réponse moyen lors des consultations du N-SIS par la police nationale est de trois à cinq secondes, ce qui semble communément admis, mais ce délai peut être dépassé selon la charge des systèmes et des réseaux.

Le temps de réponse moyen lors d'une consultation par la gendarmerie est de quinze secondes (cf. chapitre 4, point 7).

Après la visite, les autorités françaises ont expliqué que le temps de réponse est effectivement de quinze secondes en cas de résultat de recherche positif; en cas de réponse négative, le résultat s'affiche en une dizaine de secondes.

2. LE BUREAU SIRENE FRANÇAIS

2.1 Organisation et structure

2.2 Sécurité et protection des données au bureau SIRENE

2.3 Installations

2.4 Recrutement et formation des fonctionnaires SIRENE

2.5 Fonctions du bureau SIRENE

Étant donné que le bureau SIRENE français a fait l'objet très récemment (17 septembre 2001) d'une évaluation par la commission d'évaluation Schengen, la visite effectuée par notre comité de vérification n'a pas porté sur le bureau SIRENE.

Le directeur du bureau SIRENE français nous a confirmé que les conclusions du rapport établi en septembre étaient toujours valables.

Aucune modification n'a été effectuée suite au rapport d'évaluation. Toutefois, le directeur du bureau SIRENE français s'est déclaré satisfait, d'une manière générale, du fonctionnement de son bureau; par conséquent, aucun changement majeur n'est envisagé.

3. SIGNALEMENTS ET RESULTATS DE RECHERCHE POSITIFS

3.1 Procédures et responsabilités pour l'introduction et la suppression d'enregistrements

Les signalements sont introduits dans le fichier soit par la police nationale, soit par la gendarmerie. Ces deux corps ont les mêmes attributions et si, historiquement, la police nationale couvre les zones urbaines et la gendarmerie les zones rurales; cette distinction géographique tend à disparaître progressivement.

Tous les signalements français sont introduits dans le fichier SIS par le biais des applications nationales. D'une manière générale, la règle consiste à introduire également dans le fichier SIS, par défaut, l'ensemble des données introduites dans les applications nationales. Bien qu'il n'existe aucun moyen technique d'obliger les fonctionnaires à introduire les signalements dans le fichier SIS, les règles de saisie des données leur imposent de limiter les cas où le signalement n'est pas introduit dans le SIS et de justifier ces cas lorsqu'ils se produisent.

Les signalements sont introduits en fonction des exigences des enquêtes judiciaires ou des recherches de police; il n'est pas prévu de mettre en place des critères nationaux régissant le nombre de signalements à introduire pour chaque catégorie.

Introduction de signalements par la police nationale

Les signalements relatifs à des personnes recherchées effectués à la demande des forces de police locales sont introduits par le Service régional de police judiciaire, qui est en fonction 24 heures sur 24.

Les signalements au titre des articles 95, 96 et 98 effectués à la demande des autorités judiciaires, des préfetures et des services centraux sont introduits au niveau national par le service central de documentation criminelle, situé dans la banlieue lyonnaise et qui, lui aussi, est opérationnel 24 heures sur 24.

Les signalements concernant les véhicules volés peuvent être introduits au niveau local, tandis que les signalements concernant les véhicules sous surveillance sont introduits au niveau régional. Les mises à jour sont effectuées sur la base d'une grille préformatée afin de garantir une saisie uniforme des données.

Les signalements relatifs aux objets peuvent être introduits directement dans les postes de police locaux mais cette opération est généralement effectuée au niveau régional par les services régionaux de police judiciaire. Les signalements effectués à la demande des services centraux sont introduits au niveau central par le service central de documentation criminelle.

RESTREINT UE

Introduction des signalements par la gendarmerie

Les signalements concernant des personnes recherchées sont introduits au niveau national par une division du Service technique de recherches judiciaires et de documentation de la gendarmerie spécialisée dans ce type de signalements. Cette division est disponible en permanence, ses activités étant assurées la nuit par du personnel du service dont elle relève.

Le personnel de la division possède une habilitation; les systèmes et les locaux sont soumis à des mesures de sécurité particulières.

80 % des demandes d'introduction de signalements sont émises par le biais du réseau SAPHIR, le reste arrivant par télécopie ou par courrier.

Lorsqu'il reçoit une demande portant sur l'introduction d'un signalement, le service vérifie que les données transmises sont complètes et exactes et s'assure qu'il y a lieu d'introduire un signalement SIS lorsqu'il s'agit d'un cas pertinent au niveau Schengen. Les fichiers sont adressés aux services spéciaux de renseignements judiciaires, notamment aux services compétents pour le lieu de naissance de la personne en question, à l'unité locale qui a demandé le signalement et au magistrat responsable; chacun d'eux peut demander que des corrections soit effectuées avant l'introduction du signalement dans le SIS.

Dans la gendarmerie, les signalements relatifs aux véhicules volés sont introduits par les services régionaux de police judiciaire, suite à un message opérationnel envoyé par l'unité locale via le réseau Rubis de radiocommunication numérique. Ce moyen de communication est utilisé afin de garantir un délai aussi court que possible entre le dépôt de la plainte et l'introduction du signalement.

De plus, le service juridique contrôle chaque jour les informations relatives aux véhicules volés (et à d'autres signalements) introduits la veille afin d'en vérifier la cohérence, l'exactitude et la qualité.

Les signalements de véhicules sous surveillance suivent, sur le plan technique, la même procédure mais doivent être approuvés par le Service technique de recherches judiciaires et de documentation, qui procède à des contrôles préliminaires et décide de la pertinence du signalement au niveau Schengen.

La mission justice auprès du SIRENE France a notamment pour tâche d'examiner chaque nouveau signalement introduit dans le SIS au titre de l'article 95 de la convention d'application de l'accord de Schengen afin de déterminer la suite pouvant lui être donnée sur le territoire français. De même, elle est compétente pour décider de l'apposition d'un indicateur permanent de validité ou d'un indicateur de validité d'examen; elle est donc garante de l'existence des éléments prévus par l'article 95 à l'appui d'une demande de recherche en vue d'extradition. Le bureau SIRENE transmet le formulaire A parallèlement au signalement au titre de l'article 95. La possibilité d'établir un lien automatique entre ce type de signalements et le formulaire A est à l'étude pour le prochain système.

RESTREINT UE

Par circulaire en date du 27 septembre 1993, adressée à l'ensemble des autorités judiciaires françaises, le ministère de la justice a souligné que les signalements diffusés par le canal du SIS avaient la priorité sur les signalements diffusés par Interpol.

En complément de la circulaire du 27 septembre 1993, la direction des affaires criminelles et des grâces a diffusé aux autorités judiciaires une fiche technique rappelant les attributions de la mission justice auprès du SIRENE France.

La mission justice auprès du SIRENE France et le bureau de l'entraide pénale internationale dont elle dépend, conduisent auprès de l'ensemble du corps judiciaire de nombreuses actions de formation et d'information afin que le plus grand nombre possible de titres exécutoires pouvant donner lieu à une diffusion utile au titre de l'article 95 de la convention de Schengen soit inscrit dans le SIS.

La circulaire du 27 septembre 1993 sera prochainement réactualisée et refondue pour présenter aux juridictions les résultats des premières années de mise en œuvre de la convention de Schengen et leur rappeler la procédure à mettre en œuvre pour les recherches internationales.

Les signalements aux fins de non-admission prévus à l'article 96 sont effectués par les autorités suivantes:

- Les autorités judiciaires lorsque l'interdiction du territoire est une peine principale ou accessoire prononcée à l'occasion d'une condamnation.
- Les autorités administratives lorsque l'expulsion est motivée par des raisons touchant à l'ordre public et fait l'objet d'un arrêté préfectoral.

Le bureau SIRENE est l'interlocuteur des partenaires Schengen pour la transmission et la réception des demandes de consultation formulées en application de l'article 25 de la convention de Schengen.

Effacement des signalements

Lorsque le bureau SIRENE est averti de la découverte d'un signalement par l'un de ses partenaires, il en avise le service de police inscripteur, lequel demande au service chargé de l'intégration des signalements de procéder à la radiation du signalement concerné. La radiation du signalement dans l'application nationale provoque la radiation du signalement correspondant dans la base SIS.

Une procédure automatique contrôle cette radiation sans intervention manuelle.

RESTREINT UE

L'effacement d'un signalement dans le SIS s'effectue dès la mise à jour de l'application nationale, c'est-à-dire lors de la demande de radiation par l'autorité ayant sollicité l'inscription ou le service interpellateur (selon le type de fiche). En ce qui concerne les signalements au titre de l'article 95, la radiation a lieu après l'extradition effective de la personne. Cette radiation est effectuée selon la même procédure que celle employée pour introduire l'alerte (au niveau local, régional ou central).

Pour les signalements relatifs à des mineurs disparus, la gendarmerie vérifie tous les deux mois auprès de l'unité locale s'il y a lieu de maintenir le signalement.

Afin d'éviter toute pollution de la base de données (lorsqu'un signalement n'est pas effacé après un résultat positif), on a recours à la procédure de revalidation décrite ci-dessus et aux procédures internes de durée de validité des signalements qui provoquent l'effacement des données à une date butoir. À cet effet, le bureau SIRENE reçoit périodiquement une liste des signalements qui arrivent au terme de leur validité dans le SIS et vérifient s'il y a lieu de les revalider lorsqu'ils sont encore valides en vertu de la législation française. De la même manière, le SIRENE compare la liste des radiations à la liste des résultats positifs afin de vérifier si les signalements en question ont effectivement été effacés.

3.2 Suivi des résultats de recherche positifs

Les réponses positives à un signalement français découvert à l'étranger et à un signalement étranger découvert en France sont enregistrées manuellement sur un système informatique.

Les résultats d'une enquête sont conservés au SIRENE jusqu'à effacement du signalement. Les résultats d'une enquête judiciaire seront conservés à la fois au sein de la juridiction locale mais également dans les archives du service qui en était chargé.

Dès qu'une personne recherchée par la France et signalée dans le SIS est découverte à l'étranger, la mission justice auprès du SIRENE France en informe le bureau de l'entraide pénale internationale chargé du suivi des dossiers d'extradition, ainsi que la ou les juridictions françaises susceptibles de réclamer l'extradition de l'intéressé.

Si une personne inscrite au SIS à la demande de nos partenaires est découverte en France, cette personne est systématiquement placée sous écrou extraditionnel, sauf si un motif rendant l'extradition impossible est découvert après l'interpellation (découverte de la possession de la nationalité française par l'intéressé par exemple).

RESTREINT UE

Si la mission justice auprès du SIRENE France a demandé l'apposition d'un indicateur permanent de validité, la conduite alternative est mise en œuvre et l'adresse de l'intéressé est communiquée au pays demandant son extradition.

3.3 Statistiques relatives aux signalements et aux résultats de recherche positifs

Nombre de signalements chargés pour 1999 et 2000 par catégorie (articles 95 à 100):

	31.12.1999	31.12.2000	31.12.2001
Billets de banque	544 845	359 219	328 297
Documents vierges	7 505	22 671	27 429
Armes à feu	62 335	67 264	71 946
Documents d'identité	2 014 071	2 204 739	2 291 354
Véhicules	233 070	238 521	256 830
Personnes recherchées au titre de l'article 95	2 285	2 235	2 335
Personnes recherchées au titre de l'article 96	63 406	57 316	53 823
Personnes recherchées au titre de l'article 97 (adultes)	4 760	4 735	4 819
Personnes recherchées au titre de l'article 97 (mineurs)	4 414	7 638	8 270
Personnes recherchées au titre de l'article 98	21 601	20 965	19 741
Personnes recherchées au titre de l'article 99, point 2 - observation	5 621	5 555	5 353
Personnes recherchées au titre de l'article 99, point 2 - contrôle	3 203	3 451	4 393
Personnes recherchées au titre de l'article 99, point 3 - observation	0	0	0
Personnes recherchées au titre de l'article 99, point 3 - contrôle	0	0	0

Les autorités françaises ne tiennent actuellement pas de statistiques concernant le nombre de signalements à des fins d'exploitation, mais elles envisagent de le faire à l'avenir.

Il n'existe pas de liste des signalements introduits par région ou par autorité.

Aucune statistique relative aux mandats d'arrêt nationaux/internationaux n'est disponible.

Le ministère de l'intérieur ne tient pas de statistiques sur les consultations. Le SIS est consulté aussi souvent que les applications nationales, soit 30 000 000 fois par an.

Il n'est pas prévu de mettre en place de statistiques sur les consultations car la nécessité ne s'est pas fait sentir.

RESTREINT UE

La gendarmerie enregistre environ 15 000 consultations quotidiennes concernant des personnes recherchées, 20 000 concernant des véhicules volés et 14 000 concernant des objets, ce qui représente un total de 17 000 000 de consultations par an.

Nombres de résultats de recherche positifs enregistrés en France:

1997: 9 029

1998: 11 139

1999: 9 485

2000: 8 823

2001: 8 675

4. UTILISATEURS FINALS

4.1 Généralités

Les services énumérés dans le doc. 5002/2/00 REV 2 SIS 2 COMIX 2 ont accès aux données du SIS comme indiqué ¹.

La police nationale, les autorités chargées des contrôles aux frontières et les autorités compétentes pour les ressortissants étrangers dépendent du ministère de l'intérieur et disposent au total de 17 700 terminaux permettant d'effectuer des recherches dans le SIS.

La gendarmerie nationale dispose de 15 000 terminaux (7 000 terminaux fixes et 8 000 terminaux mobiles).

La douane est équipée de 167 terminaux pour interroger le SIS.

Le ministère des affaires étrangères compte 830 terminaux (130 à l'administration centrale en France et 700 dans les postes diplomatiques à l'étranger).

Les fonctionnaires de police sur le terrain accèdent au système de la manière suivante: accès direct par le biais de terminaux fixes, accès par radio ou téléphone ou accès par terminal mobile, en fonction des moyens techniques dont dispose le service concerné:

La police nationale n'en est encore qu'à la phase de développement de solutions qui permettront l'utilisation de terminaux mobiles. Les fonctionnaires sur les terrains effectuent les vérifications principalement par radio.

La gendarmerie dispose de terminaux fixes et mobiles; ses communications radio sont cryptées.

¹ Police nationale, gendarmerie nationale, douane, juges ou magistrats de l'ordre judiciaire, ministère des affaires étrangères et ses services, direction des libertés publiques et des affaires juridiques, préfectures.

RESTREINT UE

Les postes consulaires accèdent au SIS par le biais d'une copie de la base de données disponible au ministère des affaires étrangères. Les mises à jour de cette base de données sont transmises quotidiennement par le ministère de l'intérieur.

C'est le ministère des affaires étrangères qui se charge de diffuser les données du SIS aux missions diplomatiques.

Les postes consulaires ont un accès en ligne et les signalements sont disponibles immédiatement par le biais du réseau interne du ministère des affaires étrangères (une deuxième version de ce réseau est en cours de développement). Les mises à jour sont effectuées soit au fil de l'eau (délai de 30 minutes maximum) pour les postes équipés du système RMV2, soit par un transfert de fichier périodique (une à deux fois par jour) pour les postes équipés du logiciel RMV1

La base de données n'est plus accessible en mode hors ligne. Les seuls cédéroms en circulation sont ceux nécessaires à la mise à niveau des logiciels. Les mises à jour et les effacements se font en ligne mais ne peuvent être effectués depuis les postes diplomatiques.

Monaco étant un État indépendant, la police monégasque n'a pas accès aux données du SIS enregistrées dans le N-SIS français. Les contacts opérationnels de police avec la Principauté de Monaco se situent soit au niveau local pour les cas ou les événements locaux ou dans le cadre de la coopération Interpol pour les cas plus importants.

4.2 Formation

Pour la police nationale, comme pour la gendarmerie nationale et la douane, des modules sont intégrés dans la formation initiale de chaque niveau. Il existe également des modules spécifiques dans le cadre de la formation continue.

Pour la police française, la consultation des données SIS est aussi systématique que celle des applications nationales grâce au mécanisme d'interrogation couplée. C'est pourquoi les autorités françaises estiment que les informations dont disposent les utilisateurs finals concernant le fonctionnement du SIS sont bonnes.

Les différentes composantes du bureau SIRENE France assurent chacune à l'égard de leur administration d'origine une action de formation et de sensibilisation.

RESTREINT UE

Police nationale

Les personnels de la police nationale reçoivent, au cours de leur formation initiale ou lors d'une promotion à un grade supérieur, une formation détaillée concernant les outils en matière de coopération internationale de police. Le rôle du SIS et du bureau SIRENE y est présenté de manière assez détaillée.

Cette formation comprend en particulier:

- dix heures pour les gardiens et gradés,
- douze heures au total pour les officiers (six heures de travail supervisé sur chaque application nationale, une conférence de trois heures sur la coopération policière en Europe et une conférence de trois heures sur Schengen et Europol) et
- une formation de base ainsi qu'une conférence de quatre heures sur Schengen et Europol pour les commissaires.

La formation continue comporte trois modules:

- un cours d'une durée de trois jours intitulé "L'Europe et ses institutions"
- un cours d'une durée de deux jours intitulé "Amener le policier à une meilleure connaissance des institutions européennes"
- un cours d'une durée d'une journée intitulé "La police et l'accord de Schengen"

Les officiers et les commissaires peuvent bénéficier de la formation continue dans le cadre d'un plan annuel organisé par la direction centrale. Les membres du personnel peuvent s'inscrire à ces cours.

Afin de garantir le niveau de compétence des nouveaux utilisateurs, la connaissance du SIS est un critère de l'évaluation globale de la valeur professionnelle des personnels qui est établie annuellement par la hiérarchie.

Gendarmerie

Dans la gendarmerie, la formation au SIS fait partie de la formation initiale. Une formation spécialisée (en partie sous la forme de séminaires) est dispensée aux techniciens qui utilisent le SIS, au personnel du service juridique et au personnel affecté au bureau SIRENE.

La formation continue est dispensée au niveau local, sur la base de textes et de matériel d'information transmis par le service central compétent. Le fonctionnaire local responsable veille à la formation continue de son personnel.

Représentations diplomatiques

Pour les représentations diplomatiques, les stages organisés par la Sous Direction de la Circulation des Étrangers en France incluent une présentation du SIS. Ces stages se déroulent soit en France, soit dans les représentations diplomatiques et consulaires.

Autorités judiciaires

Le ministère de la justice a diffusé aux juridictions françaises, lors de l'entrée en vigueur de la convention d'application de l'accord de Schengen, plusieurs circulaires exposant les mécanismes de coopération judiciaire et policière créés par ce traité.

Le bureau de l'entraide pénale internationale assure chaque année, dans le cadre de la formation initiale et dans le cadre de la formation continue des magistrats, des sessions de présentation de ces mécanismes et de leurs spécificités par rapport à l'ensemble des instruments de la coopération répressive internationale. Depuis le début de l'année 2000, des actions de formation déconcentrées au niveau des cours d'appel ont lieu régulièrement.

L'École nationale de la Magistrature, en partenariat avec des universitaires, développe constamment les modules de formation consacrés à l'entraide pénale et tout particulièrement à la coopération dans le cadre de la convention de Schengen.

Le site Intranet de la direction des affaires criminelles et des grâces, dans sa rubrique "*entraide pénale*", met à la disposition des juridictions l'ensemble de la documentation nécessaire à la mise en œuvre des ressources de la convention de Schengen.

4.3 Visite du commissariat de police du 8^{ème} arrondissement

À la suite de la visite du N-SIS français, une visite du commissariat du 8^{ème} arrondissement de Paris a pu être organisée de manière impromptue.

À leur arrivée, les membres du comité de vérification ont été accueillis par le commissaire Stéphane MELOT, commissaire central adjoint du 8^{ème} arrondissement, et ils ont été accompagnés, lors de la visite, par le commandant Tania TIJARDOVIC. Le commandant TIJARDOVIC a expliqué l'utilisation du SIS au sein du commissariat. Celui-ci est équipé de trois terminaux, qui permettent d'accéder au SIS et aux applications nationales. L'un de ces terminaux est situé dans la salle de contrôle et sert aux vérifications pour les policiers de terrain, qui demandent des informations par radio.

RESTREINT UE

Les autres terminaux sont utilisés par des fonctionnaires de service au bureau pour vérifier que les demandes de signalements adressées au centre régional de saisie ont été introduites correctement. Il a été expliqué au comité que, grâce à l'interrogation couplée, les recherches dans le SIS ne posaient pas de problèmes au personnel. Les recherches effectuées dans le SIS ayant débouché, dans cet arrondissement, sur très peu de résultats positifs; la coopération avec le bureau SIRENE ne permet guère de commentaires.

Les temps de réponse sont jugés bons et les recherches effectuées à la demande des membres du comité de vérification ont abouti à des résultats positifs. La fonction de recherche phonétique a montré son efficacité.

4.4 Visite à l'aéroport d'Orly

À l'aéroport d'Orly, le comité de vérification a été accueilli par le commissaire divisionnaire Armand HUBY, chef de la police de l'air et des frontières à l'aéroport d'Orly, qui a fait un bref exposé sur l'aéroport ainsi que sur l'organisation et les missions de la police nationale dans ce cadre.

Orly est le deuxième aéroport parisien et comporte 2 terminaux. Le terminal ouest est desservi par quatre compagnies aériennes, dont Air France. Les douze autres compagnies utilisent le terminal sud.

La plupart des vols en provenance et à destination d'Orly sont des vols intra-Schengen ou à destination/en provenance de pays méditerranéens non-Schengen.

Depuis une dizaine d'années, le nombre annuel de passagers se situe entre 23 et 26 millions. Après les événements du 11 septembre 2001, le trafic a chuté d'environ 10 %, et représentait 23 millions de passagers en 2001.

Sur l'aéroport d'Orly, la police nationale compte entre 450 et 500 fonctionnaires; ceux-ci remplissent des missions de police classiques, telles que le maintien de l'ordre, le contrôle de la circulation et la lutte contre la criminalité, ainsi que des tâches plus spécifiques, comme les contrôles aux frontières, la sécurité de l'aéroport, la sécurité des personnalités, et le rapatriement des immigrants clandestins.

RESTREINT UE

L'aéroport d'Orly est équipé de 31 guichets de police pour les contrôles des départs et des arrivées, dont chacun est équipé d'un terminal permettant l'accès au SIS. Les contrôles sont effectués de manière aléatoire ou systématique, en fonction du trafic aérien et de la provenance des vols.

En 2001, au total 1888 résultats de recherche se sont avérés positifs, dont 103 sur des signalements SIS.

En 2001, environ 1000 personnes se sont vu refuser l'entrée du territoire à cet aéroport, notamment pour détention de faux documents ou non-présentation de tout ou partie des documents requis.

Le comité de vérification a observé le déroulement de contrôles à l'arrivée. Les temps de réponse ont été jugés bons, bien que le personnel sur place ait exprimé le souhait de les voir améliorés, en particulier lorsque plusieurs fonctionnaires effectuent des contrôles de manière simultanée.

Les fonctionnaires ne peuvent pas interroger simultanément le fichier des personnes recherchées et le fichier des objets volés: trois opérations sont nécessaires pour passer d'une application à l'autre. La mise en œuvre de CHEOPS devrait améliorer la situation, mais il ne sera toujours pas possible d'effectuer des contrôles simultanés.

Les fonctionnaires ne disposent pas de lecteur optique des documents.

À Orly, la douane n'a pas accès au SIS. La police nationale effectuant déjà des contrôles dans le SIS, il n'a pas été jugé nécessaire que la douane ait accès au système.

Lors d'un contrôle relatif à une usurpation d'identité, le comité a pu noter que les informations affichées à l'écran ne donnaient à l'utilisateur final aucune indication permettant de déterminer si la personne était la victime de l'usurpation. Lors de contacts ultérieurs avec le bureau SIRENE, aucune information satisfaisante n'a apparemment été fournie sur la manière de traiter ce type de signalements et de garantir que la victime éventuelle n'est pas indûment retardée.

4.5 Visite de la Direction Départementale de la Sécurité Publique des Yvelines à Viroflay

M. Philippe THEVENARD, directeur adjoint de la Direction Départementale de la Sécurité Publique, a présenté un bref exposé sur l'organisation de la police nationale dans le département des Yvelines et a expliqué que le département compte environ 1 350 000 habitants, dont 80 % vivent dans la zone relevant de la police nationale.

2 300 personnes sont affectées à la sécurité publique dans ce département, qui compte 4 districts de police, 18 commissariats et la direction départementale elle-même. La direction départementale est tout spécialement chargée de l'organisation générale, du budget, du commandement et de certaines questions opérationnelles, telles que l'ordre public.

La plupart des demandes de recherches dans le fichier émanent de policiers de terrain, qui communiquent par radio avec le commissariat. Chaque commissariat est équipé d'un terminal qui permet d'accéder au système national et au SIS. Environ 500 interrogations sont effectuées chaque jour et M. Thevenard a estimé que ce nombre pourrait être amélioré, en particulier lorsque le système de radiocommunication analogique sera remplacé par un système numérique. Les policiers de terrain seront alors en mesure de communiquer directement avec la direction départementale, où toutes les recherches seront centralisées et traitées par des personnels spécialisés dans les recherches, les contacts avec le bureau SIRENE, etc.

Les recherches peuvent d'ores et déjà être effectuées sur les deux terminaux installés dans la petite salle d'opérations de la direction départementale, qui sert principalement pour les recherches demandées pendant la nuit.

La direction départementale et les commissariats locaux peuvent consulter le SIS, mais ne peuvent introduire de signalements. La décision d'introduire un signalement est prise par les services de police judiciaire mais, le cas échéant, la police locale peut donner à ces services des instructions pour l'introduction de signalements, par ex. en demandant spécifiquement qu'un signalement soit introduit dans le SIS ou en signalant l'urgence particulière d'un cas précis. Les services de police judiciaire suivent en général ces instructions.

Les signalements à introduire dans les systèmes nationaux et dans le SIS sont transmis quotidiennement, par coursier, au service régional de la police judiciaire. Une modification éventuelle de cette méthode est actuellement à l'étude, mais des questions majeures relatives à la sécurité doivent auparavant être résolues. Actuellement, l'introduction d'un signalement dans le système, par exemple dans le cas d'un véhicule volé, peut prendre jusqu'à deux jours.

RESTREINT UE

Toutefois, la rapidité de traitement des demandes dépend également de la nature du signalement, par exemple s'il s'agit d'enfants disparus, s'il existe un risque d'enlèvement parental, etc.

Les contrôles effectués lors de la visite de la salle des opérations de la direction départementale ont montré que les signalements de personnes recherchées (dans le cas en question, une personne disparue) ne sont pas systématiquement introduits dans le SIS à la suite d'un signalement national, bien qu'aucune raison objective ne s'y oppose.

Au cours de la visite, le comité de vérification a constaté qu'il semble y avoir un manque de sensibilisation à l'égard du SIS et de ses possibilités et que, en conséquence, ces dernières ne soient pas pleinement exploitées dans le cadre de la coopération policière internationale.

4.6 Visite du Centre Technique de la Gendarmerie Nationale à Rosny-sous-Bois

La copie du N-SIS de la gendarmerie nationale est conservée au centre technique de Rosny-sous-Bois, qui est soumis aux mesures de sécurité habituelles en vigueur sur les sites de la gendarmerie. Les systèmes informatiques de la gendarmerie doivent en premier lieu fournir des informations et garantir la sécurité de l'accès à ces informations. La gendarmerie est équipée d'un réseau de télécommunications numérique crypté ultraperformant (RUBIS), auquel les 4 000 unités de gendarmerie sur le terrain ont accès.

Le réseau SAPHIR est un réseau (fixe) en relais de trames, qui utilise les protocoles X.25 et IP. Il s'agit d'un réseau maillé au niveau des légions, d'un réseau en étoile au niveau des groupements et d'un réseau radio-cellulaire aux niveaux inférieurs. Lors de la présentation, il a été précisé que les contrôles effectués par le biais de ces réseaux ne prennent que quelques secondes.

Il est possible d'identifier les terminaux d'où sont effectuées les consultations. Un autre système enregistre la date d'utilisation du terminal et l'unité qui l'a utilisé.

Pour certaines applications (au niveau départemental), il est possible de retrouver, via l'intranet, l'adresse logique à partir de laquelle une consultation a été effectuée. Dans un cas comme dans l'autre, il n'est pas possible d'identifier l'auteur de la consultation. Un système est actuellement en développement pour y remédier.

Les pistes de vérification sont conservées pendant six mois, mais on envisage de les conserver plus longtemps à l'avenir.

RESTREINT UE

4.7 Visite d'unités de la gendarmerie nationale dans l'Essonne (Évry)

Le chef d'escadron PIERRE a présenté brièvement l'organisation du groupement d'Évry et a expliqué que le département compte près de 1 332 000 habitants, dont un tiers vit sur les deux tiers de la zone relevant de la gendarmerie.

Le groupement affecté à Évry est divisé en trois compagnies et en plusieurs unités qui lui sont directement rattachées. L'une de ces unités est la brigade départementale de renseignements judiciaires, qui rassemble toutes les informations et effectue les recherches.

Le groupement dispose de 32 terminaux, soit un par unité. De plus, tous les véhicules sont équipés de terminaux qui permettent de consulter le SIS. Si la connexion ne peut être établie entre le groupement et le centre de Rosny, le groupement doit passer par police nationale pour consulter les fichiers. Toutefois, cette situation ne s'est jamais produite grâce à la qualité du réseau maillé et à la présence de personnel technique sur place pour résoudre les problèmes.

Lors des contrôles effectués sur les terminaux du groupement, le comité de vérification a constaté que les temps de réponse pouvaient dépasser 15 secondes et la démonstration qui devait être réalisée sur un terminal mobile a échoué en raison d'un problème de connexion au réseau de radiocommunications numérique RUBIS dû aux conditions environnementales.

5. OBSERVATIONS ET CONCLUSIONS

L'évaluation a montré que le SIS était bien intégré dans les processus de travail des forces de police françaises.

Le comité de vérification a constaté que la mise en œuvre technique du N-SIS, dans la configuration adoptée par la police nationale, répond aux exigences de sécurité requises, notamment en ce qui concerne la redondance, les systèmes de secours (distants) et les mesures de reprise après sinistre. Le fait de disposer de réseaux de radiocommunications numériques sécurisés et fiables, tels que le réseau RUBIS de la gendarmerie et le réseau ACROPOLE actuellement en développement pour la police nationale, est considéré comme un atout majeur. L'association d'un réseau de radiocommunications sécurisé ultraperformant et d'un grand nombre de terminaux mobiles permet aux unités de gendarmerie d'accéder de manière plus simple et plus souple au SIS.

L'automatisation des processus et la standardisation des procédures permettent d'atteindre un nombre satisfaisant de signalements et de consultations au niveau du SIS. La qualité des réponses obtenues lors des consultations est notamment liée aux performances de la fonction de recherche phonétique dont disposent la police nationale et la gendarmerie.

Le comité de vérification souhaiterait toutefois formuler les propositions suivantes:

- l'introduction des signalements pertinents dans le cadre de la convention de Schengen pourrait être automatisée davantage et il conviendrait tout au moins de recourir aux technologies modernes afin d'assurer une transmission rapide des informations entre le fonctionnaire qui enregistre la plainte sur le terrain et l'entité qui introduit le signalement: le temps actuellement nécessaire à la police nationale pour introduire un signalement est jugé trop long;
- l'intégralité du résultat de la recherche effectuée dans le SIS devrait être immédiatement affichée à côté du résultat de la recherche nationale afin d'éviter à l'utilisateur final un effort supplémentaire, même minime, pour obtenir toutes les informations;
- les programmes de formation de la police nationale devraient mettre davantage l'accent sur la finalité du SIS afin de sensibiliser les utilisateurs aux possibilités du système;
- le comité encourage la gendarmerie à poursuivre les développements prévus afin de permettre l'identification de chaque utilisateur effectuant une recherche;
- les signalements relatifs à une usurpation d'identité devraient fournir des informations plus précises afin d'attirer l'attention de l'utilisateur final sur le fait que la personne qui fait l'objet du contrôle peut être soit l'auteur soit la victime de l'usurpation d'identité et qu'il est très important d'établir l'identité de la personne en question afin de définir la conduite à tenir. En outre, le bureau SIRENE devrait être en mesure de fournir à l'utilisateur final des informations exactes et précises sur ce type particulier de signalements et sur les mesures à prendre;

RESTREINT UE

- afin d'améliorer les contrôles de police en général et les contrôles aux frontières en particulier, il serait utile de permettre l'interrogation simultanée du fichier des personnes recherchées et du fichier des documents émis.

Le comité de vérification est d'avis que les deux dernières propositions devraient donner lieu à la définition de règles communes pour l'ensemble de l'espace Schengen.

Le comité espère que, malgré le fait que les autorités françaises sont, d'une manière générale, satisfaites du travail réalisé par le bureau SIRENE, les recommandations de l'évaluation SIRENE feront l'objet d'un examen approfondi et d'une mise en œuvre aussi rapide et complète que possible.

N.B. Le comité de vérification n'a procédé à aucun contrôle de la mise en œuvre du SIS par le ministère des affaires étrangères ou la douane. On notera donc que les informations relatives à ces services ont été fournies par les autorités françaises et qu'elles n'ont fait l'objet d'aucune vérification de la part du comité de vérification.

RESTREINT UE

Liste des membres du comité de vérification

Président: César GONZALEZ

Pierre GONCE (Belgique)

Jacques GRAFF (Belgique)

Henrik BAY (Danemark)

Eckart BRAUER (Allemagne)

Ansgar TOLLE (Allemagne)

Patrick VOSS-DE HAAN (Allemagne)

Idomeneas KELAIDITIS (Grèce)

Konstantino LIVADITIS (Grèce)

Francisco TORO (Espagne)

Jose-Luis MARIA DE FRUTOS (Espagne)

Sandro BOCCIA (Italie)

Marco DI STEFANO (Italie)

Andrea LIEVRE (Italie)

Popko NOORDHOFF (Pays-Bas)

André van der Meij (Pays-Bas)

Sebastiao ALVES (Portugal)

Seija HAVUKAINEN (Finlande)

Jan NORDLOF (Suède)

Irene COLE (Royaume-Uni)

Dag Egil ADAMSEN (Norvège)

Chiara ADAMO (Commission)

Observateur du Secrétariat général du Conseil

Nathalie PENSAERT

IV. PROTECTION DES DONNEES

Dans le cadre du mandat confié au Groupe "Évaluation de Schengen" (SCH/Com-ex (98) 26 Def) et du programme d'évaluation adopté par le Conseil (8881/01 SCH-EVAL 17 COMIX 371), des équipes d'experts ont été envoyées en France.

Une équipe d'experts a été reçue dans les locaux de la CNIL (Commission Nationale de l'Informatique et des Libertés) le 12 mars 2002.

Le comité de vérification tient à remercier la CNIL dont les différents représentants se sont montrés tout à fait disposés à lui donner un aperçu de la situation actuelle en France et à répondre à toutes ses questions.

Les membres de la CNIL et les experts Schengen ont abordé les questions suivantes lors de leur réunion:

1. droit d'accès des personnes à leur fichier
2. rôle de la CNIL dans le contrôle du N-SIS français
3. règles en matière de connexions
4. coopération avec les autres autorités chargées de la protection des données
5. traitement des demandes de visa
6. autres observations relatives au fonctionnement du système Schengen

1. Droit d'accès des personnes à leur fichier

À l'exception des cas couverts par les articles 97 et 100, pour lesquels l'accès direct des personnes enregistrées dans le SIS est prévu par la législation française, le droit d'accès s'exerce par l'intermédiaire de la CNIL. La Commission désigne alors l'un de ses membres, magistrat ou ancien magistrat, appartenant ou ayant appartenu au Conseil d'État, à la Cour de Cassation ou à la Cour des Comptes, pour mener les investigations utiles et faire procéder aux modifications nécessaires.

Les membres de la CNIL chargés d'exercer le droit d'accès indirect au SIS se rendent pratiquement chaque semaine à la direction centrale de la police judiciaire du ministère de l'intérieur (c'est-à-dire au bureau SIRENE français). Ils y consultent directement le N-SIS et, s'il s'agit d'une demande d'accès concernant un signalement français, les fichiers de données nationaux sont inclus dans la recherche lorsque le fichier de la personne recherchée a été identifié. Chaque demande donne lieu à l'impression de la fiche écran. Les vérifications effectuées portent sur l'existence du signalement, son fondement juridique et le pays à l'origine du signalement. Si le signalement a été opéré par un autre État que la France, la procédure de coopération avec l'autorité de contrôle du pays à l'origine du signalement, prévue par l'article 114, point 2, de la convention de Schengen, est engagée.

Le nombre de demandes est assez élevé. Depuis 1995, quelque 1200 demandes d'accès ont été reçues. 660 d'entre elles concernaient des personnes faisant l'objet de signalements. 260 des signalements en question ont dû être effacés. La CNIL a confirmé par la suite que les données ont en fait été effacées lors d'un nouveau contrôle effectué sur le N-SIS au ministère français de l'intérieur avant que le résultat ne soit communiqué à la partie concernée.

La nécessité de corriger des données ne concernait pas uniquement des données introduites en France, car la plupart des données ayant donné lieu à contestation provenaient d'Allemagne. L'Allemagne a introduit de nombreux signalements relatifs à des demandeurs d'asile dont la demande a été refusée, alors que, dans la législation française, il n'y a pas de base juridique suffisante pour justifier l'introduction d'un signalement à ce titre.

RESTREINT UE

La CNIL a reçu 897 demandes d'accès au SIS depuis 1995 (dont 397 en 2002) et divulgué des signalements relatifs à 514 personnes. 47,8 % des signalements avaient été introduits par l'Allemagne 38,7 % par la France. Suite aux démarches entreprises par la CNIL, 183 de ces signalements ont été effacés du N-SIS (152 par l'Allemagne et 20 par la France). Source: CNIL, 21^{ème} rapport d'activité, 2000, pp. 12 et 13.

D'une manière générale, la CNIL estime qu'une harmonisation des critères pour l'introduction de signalements concernant des personnes visées à l'article 96 permettrait d'éviter les disparités entre les États Schengen.

Il convient d'indiquer que dans l'hypothèse où le requérant a fait l'objet d'un refus de délivrance de visa mais n'est pas signalé dans le SIS, la CNIL interroge le ministère des affaires étrangères français pour savoir si ce refus résulte de l'inscription de l'intéressé dans un fichier d'opposition ou d'attention, tenu au niveau central par le ministère ou au niveau local par les consulats ou sections consulaires d'ambassade. Si tel est le cas, la CNIL prolonge ses investigations dans ces fichiers nationaux ou locaux en vérifiant la date et les motifs d'inscription du requérant dans le fichier.

2. Rôle de la CNIL dans le contrôle du N-SIS français

La CNIL a été désignée comme l'autorité nationale française au titre de l'article 114 de la convention de Schengen. À ce titre, elle a procédé à une inspection globale du système lors de l'entrée en vigueur de la convention de Schengen en 1995. La CNIL a effectué une seconde inspection globale en 1997, mais n'en a fait aucune autre depuis cette date.

Les experts notent qu'il pourrait être utile de définir une période commune pour une nouvelle série d'inspections globales de ce type ou au niveau des fichiers locaux.

En plus des inspections globales, la CNIL effectue fréquemment des contrôles et des vérifications (à la direction centrale de la police judiciaire du ministère de l'intérieur - 101, rue des trois Fontanot 92 Nanterre, c'est-à-dire au bureau SIRENE français). 10 % des 70 personnes qui travaillent pour la CNIL ont les compétences techniques pour effectuer ces contrôles.

RESTREINT UE

La CNIL estime que les consultations fréquentes de la base de données du N-SIS par ses magistrats chargés d'exercer le droit d'accès indirect ont été suffisantes.

La concentration à Nanterre de plusieurs bureaux effectuant des missions liées à Schengen, Europol ou Interpol n'est pas considérée comme problématique tant que les priorités et les droits d'accès sont clairement définis.

3. Règles en matière de connexions

L'article 103 de la convention de Schengen prévoit que, en moyenne, toute dixième transmission de données à caractère personnel est enregistrée dans le N-SIS pendant six mois aux fins du contrôle de l'admissibilité de l'interrogation.

La recherche effectuée dans le N-SIS et la réponse obtenue - qu'elle soit positive ou négative - sont enregistrées pour chaque personne consultant les données, quel que soit le ministère dont elle dépend, ce qui permet de l'identifier avec précision.

Les informations échangées par le bureau SIRENE français avec ses homologues des États membres de «l'espace Schengen», qui alimentent les dossiers du SIS établis à l'appui des signalements, sont archivés dans une application spécifique dénommée «GED» (gestion électronique de documents).

La durée de conservation des données enregistrées dans l'application «GED» est identique à celle des signalements enregistrés dans le SIS. Les informations étant enregistrées sur disques optiques, le chemin d'accès aux données est supprimé en même temps que le signalement est effacé du SIS.

La qualité des signalements est, dans l'ensemble, jugée satisfaisante. La CNIL peut examiner tous les éléments d'un dossier, qu'ils proviennent de la police ou d'autres services (de renseignement). Néanmoins, des erreurs sont toujours possibles suite notamment à une orthographe erronée ou, plus fréquemment, à une usurpation d'identité. La CNIL prend très au sérieux le problème de l'usurpation d'identité et a rendu un avis dans lequel elle souligne la nécessité de protéger les victimes de ces usurpations.

4. **Coopération avec les autres autorités chargées de la protection des données**

Si le signalement a été opéré par un autre État que la France, la procédure de coopération avec l'autorité de contrôle du pays à l'origine du signalement, prévue par l'article 114, point 2, de la convention de Schengen, est engagée. L'autorité française adresse une demande en français au pays à l'origine du signalement.

Les relations avec l'autorité allemande (l'Allemagne est le pays qui introduit le plus grand nombre des données effacées par la CNIL lors de ses contrôles) sont jugées satisfaisantes. Malgré la structure fédérale de la protection des données en Allemagne, le délai d'obtention d'une réponse de la part de l'autorité allemande est compris entre deux et six mois. Le cas échéant, les corrections ou effacements nécessaires sont effectués dans le fichier. En ce qui concerne l'Espagne, il faut compter 3 mois pour obtenir les informations requises et permettre à l'autorité française de répondre à la demande initiale du requérant. L'expérience acquise récemment par la CNIL semble montrer que les délais nécessaires à l'obtention d'une réponse de l'autorité italienne sont très longs (un an) et que parfois même aucune réponse n'est obtenue. Dans de tels cas, la CNIL doit informer le requérant qu'aucune information n'a encore été obtenue de l'autorité du pays qui a introduit le signalement.

5. **Visas**

Il semble que de nombreuses demandes d'informations, de correction ou d'effacement d'un signalement du SIS soient formulées à la suite d'une demande de visa. Les autorités françaises informent le demandeur que tel ou tel pays a introduit dans le SIS un signalement à son sujet et qu'il peut adresser une demande en la matière à la CNIL. Lorsque le demandeur s'est vu refuser la délivrance d'un visa mais n'est pas signalé dans le SIS, la CNIL examine le dossier qui lui est adressé par courrier diplomatique, mais indiquera seulement au demandeur que "toutes les vérifications nécessaires ont été effectuées". Les requérants sont informés de l'effacement des signalements les concernant. Ils peuvent également être informés de la possibilité qui s'offre à eux de déposer une nouvelle demande de visa.

RESTREINT UE

Aucune interrogation du SIS ne peut avoir lieu en dehors du cadre d'une demande officielle de visa. La CNIL a été consultée en ce qui concerne les mesures de sécurité de la dernière version du "Réseau Mondial Visa".

6. Autres observations relatives au fonctionnement du système Schengen

Les attentes de la CNIL sont très grandes à l'égard du SIS II en termes d'améliorations potentielles. Ces améliorations devraient permettre d'éviter, à l'avenir, les erreurs liées à l'usurpation d'identité, à l'orthographe erronée du nom, à l'homonymie, etc. La CNIL n'exclut pas a priori la possibilité de permettre aux services d'immatriculation des véhicules d'accéder, à l'avenir, au SIS.

La CNIL n'exclut pas la possibilité de pouvoir conserver des fichiers pendant une période plus longue que celle prévue à l'article 113 de la convention d'application de l'accord de Schengen. Il y a en France d'autres exemples de fichiers conservés plus longtemps avec l'accord de la CNIL, par exemple les fichiers fiscaux.

Les experts ont évoqué les résultats de la visite d'évaluation de la situation aux frontières effectuée en France; elle a révélé que la douane, qui assure les mêmes tâches de contrôles aux frontières que celles qu'assume la police des frontières à d'autres postes frontaliers, ne dispose pas du même accès au SIS. La CNIL n'a pas été impliquée dans la décision de limiter l'accès des fonctionnaires de la douane au SIS, mais il a été précisé que la douane n'a pas le pouvoir d'arrêter les personnes (ni même de les retenir un certain temps).

7. CONCLUSION

L'évaluation réalisée par les experts sur la manière dont l'autorité nationale française compétente en matière de protection des données met en œuvre les règles applicables à cet égard est positive. La CNIL a montré un grand engagement dans la protection des droits des individus. Grâce aux bons contacts établis entre la CNIL et le bureau SIRENE, ces droits peuvent être exercés avec diligence par le biais de l'accès indirect. Cependant, le comité s'est étonné du fait que la dernière inspection du N-SIS français remonte à 1997.

RESTREINT UE

ANNEX 1

CASABLANCA STATISTICS 2000/2001

	2000	2001	Observations
Total number of visas issued	54 183	55 273	+ 1,23% in comparison to 2000
Circulation visas	12 809	12 059	for 2001, 21,81% of total visas issued
Visas for study purposes	2 458	2 973	+ 21% in comparison to 2000
"OMI" visas (family reunification and seasonal workers)	8 835	10 621	+ 20,21% in comparison to 2000

Types of visa issued from January 2001 to May 2001

Types of visa	A	B	C			D	TOTAL
			Short stay	Circulation	DOM/TOM		
January		15	1 733	832	2	757	3 339
February	2	9	1 525	938	15	664	3 153
March		18	1 986	1 125	1	1 054	4 184
April		34	1 984	1 192	1	1 439	4 650
May		9	2 525	1 414	3	1 162	5 113
Total	2	85	9 753	5 501	22	5 076	20 439

* * *

RESTREINT UE

ANNEX 2

GENEVA

STATISTICS - 1.1-31.12.2001:

Visa applications: 64 634

Visas issued: 61 397

Refusals: 3 237

Country of origin	Number
Former Yugoslavia	16 080
Russia	4 187
Bosnia-Herzegovina	3 515
Morocco	2 398
China	2 381
Turkey	2 094
Refugees	1 976
Philippines	1 952
India	1 797
Tunisia	1 336

	1999	2000	2001
Total number of issued visas	57 138	61 107	61 397
Transit visas (B)		918	881
Short stay visas (C)		52 670	51 525
Circulation visas		7 274	8 746
Family members of French nationals		571	532
Family members of EU nationals		1 587	1 480
Visas for holders of diplomatic passport and service passports		3 402	3 602
Refusals		3 591	3 237
Transmission to other consulates		250	300
Long stay visas		245	245
LTV visas		132	57

RESTREINT UE

"SCHENGEN" CONSULATES IN GENEVA

(October-December 2001)

Types of visa/ Consulate	A	B	of which LTV	C	of which LTV
Germany	33	18		593	12
Belgium	11	2		55	5
Spain				215	19
France	2	246	1	14 784	5
Greece	2	8		31	5
Italy	2	23	10	187	35
Portugal	5	46	2	7	

ISSUED LTV - FRANCE

	LTV=B	LTV=C	TOTAL
2000	42	90	132
2001	21	36	57

RESTREINT UE

L'ARCHITECTURE GÉNÉRALE SIS

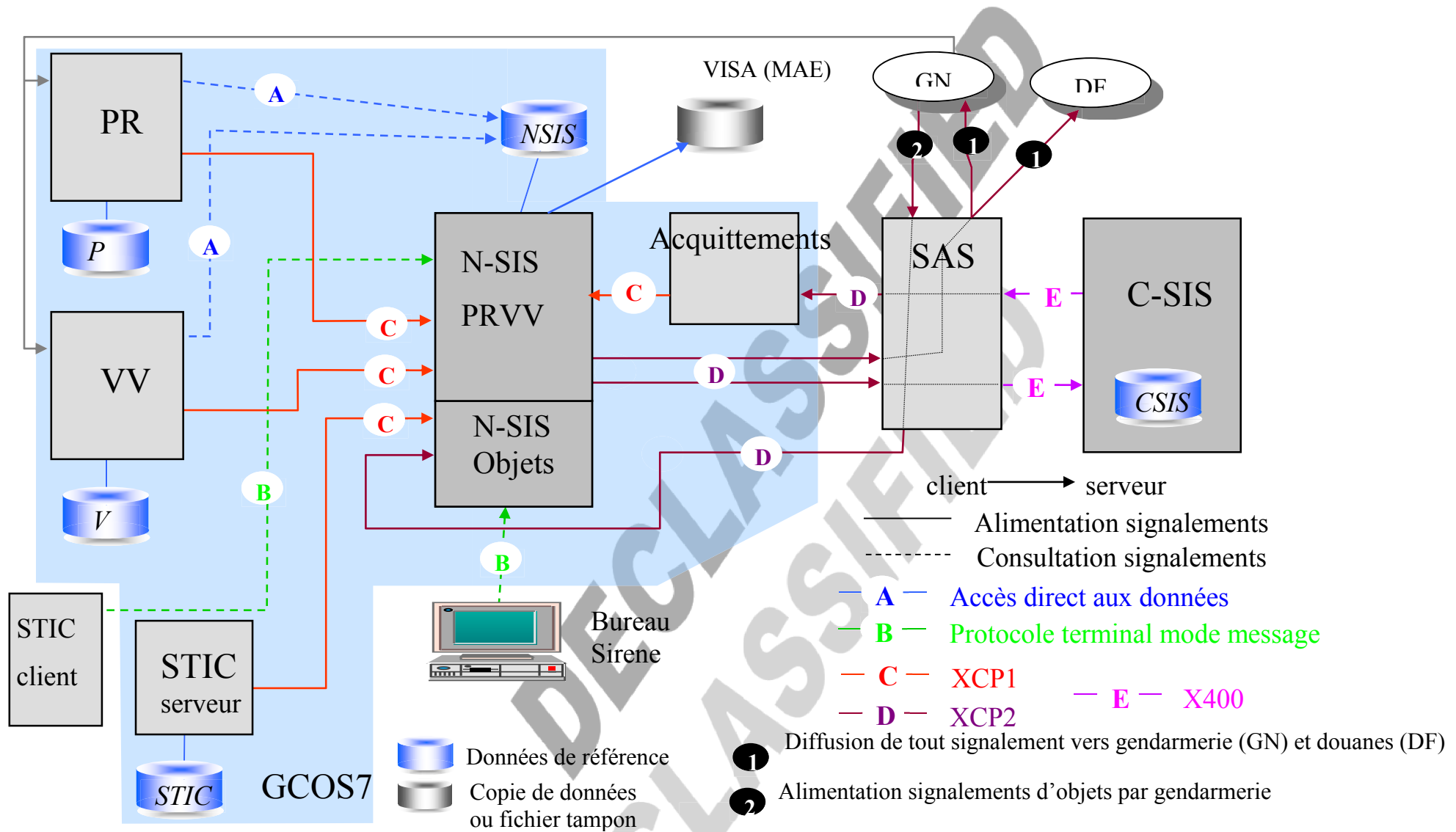
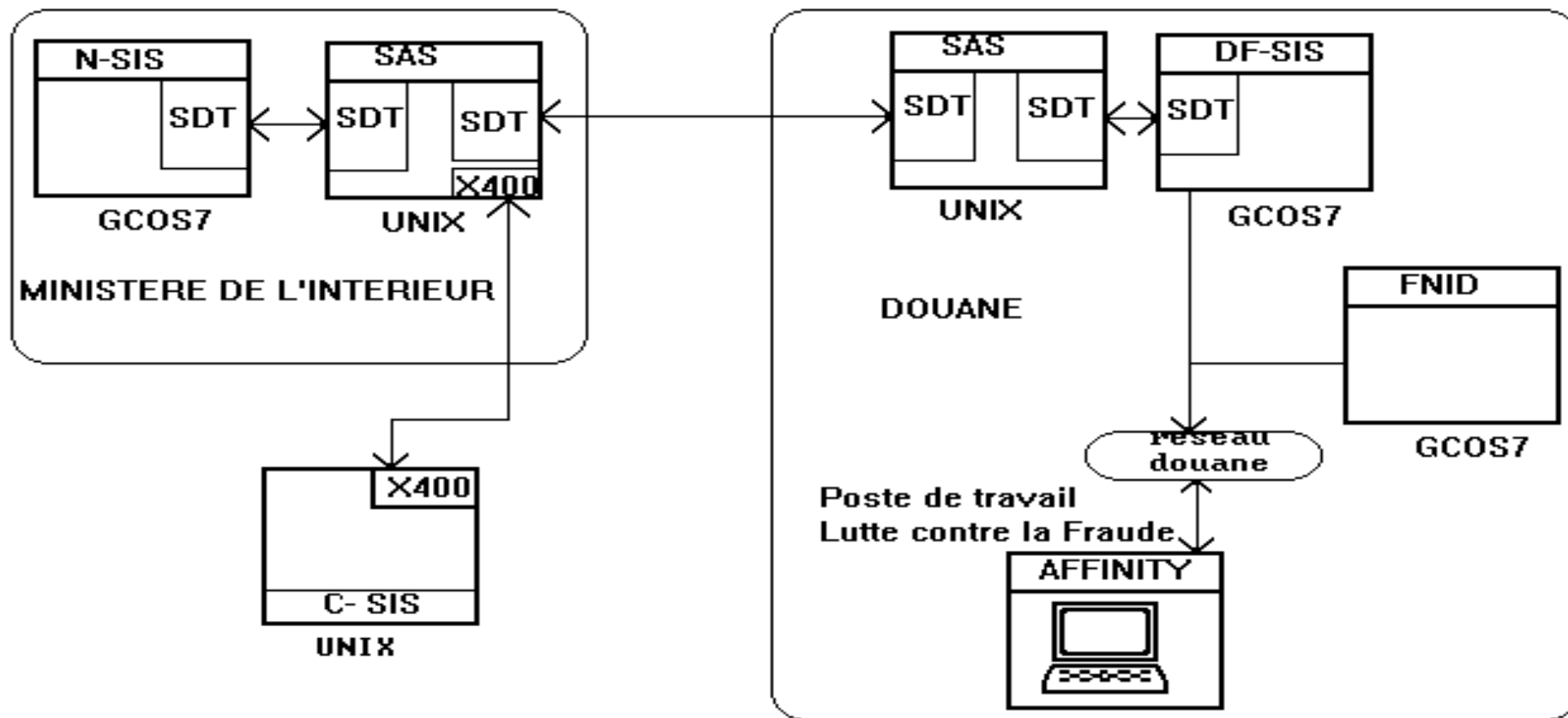
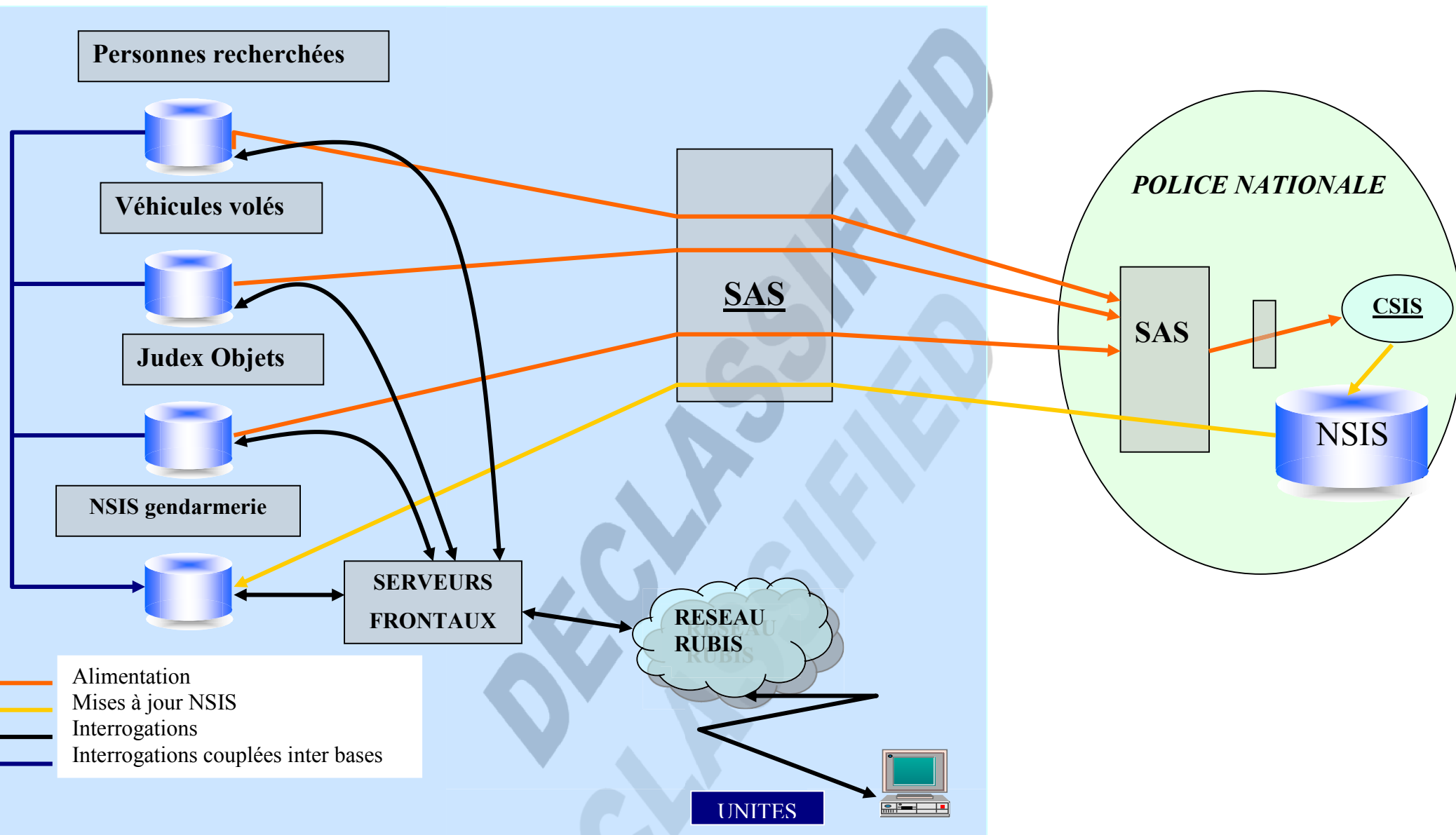


Schéma de liaison N-SIS / DF-SIS



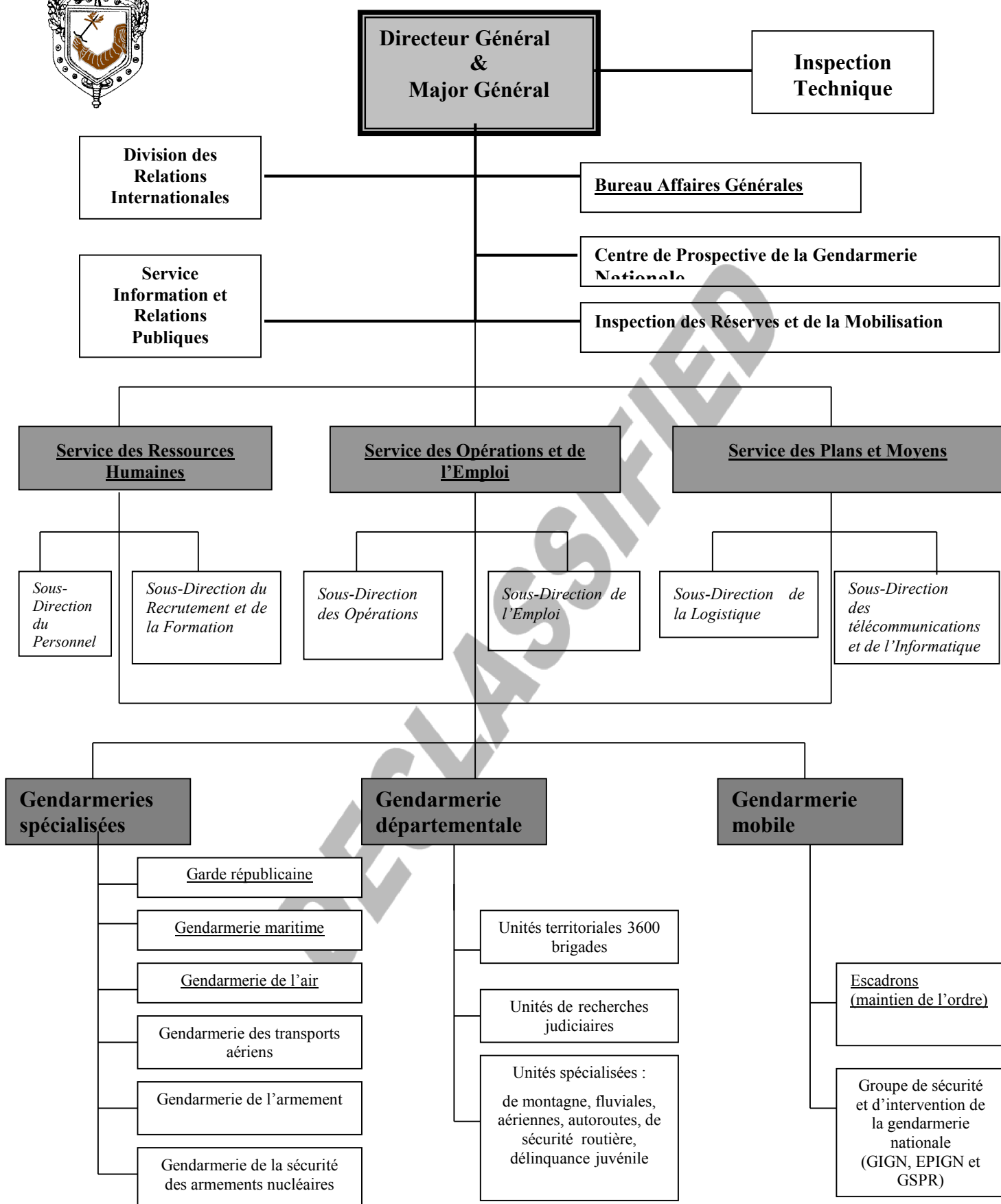
RESTREINT UE

ARCHITECTURE SIS GENDARMERIE NATIONALE

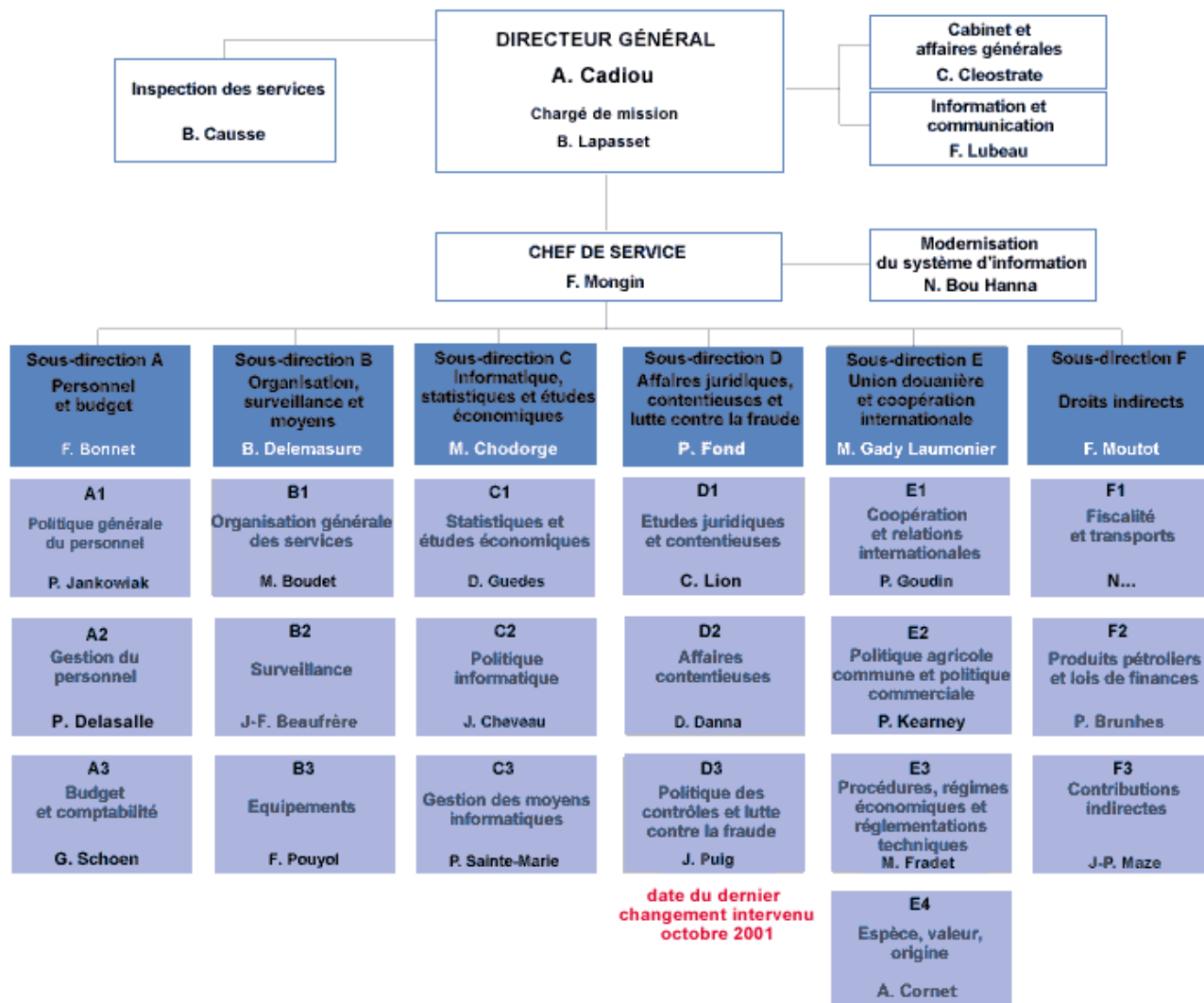




RESTREINT UE
ORGANIGRAMME
DE LA GENDARMERIE NATIONALE



RESTREINT UE





ORGANIGRAMME DE LA POLICE NATIONALE

