

Saisine n° 2003-4**AVIS ET RECOMMANDATIONS
de la Commission nationale de déontologie de la sécurité**

*à la suite de sa saisine, le 30 janvier 2003, par M^{me} Nicole Borvo,
sénatrice de Paris.*

La Commission nationale de déontologie de la sécurité a été saisie, le 30 janvier 2003, par M^{me} Nicole Borvo, sénatrice de Paris, des circonstances du décès à l'aéroport de Roissy d'une personne de nationalité argentine qui faisait l'objet d'une mesure de reconduite à la frontière.

La Commission a obtenu copie du dossier de la procédure ouverte devant le tribunal de grande instance de Bobigny. Après s'être rendue dans les locaux de la police aux frontières à Roissy, elle a procédé à l'audition du directeur de la police aux frontières des aéroports de Roissy-Charles-de-Gaulle et du Bourget, d'un commandant et de trois fonctionnaires de police, de trois gendarmes et de deux membres du personnel navigant commercial d'Air France.

► LES FAITS**A – Une mesure d'éloignement du territoire national**

M. B. (52 ans), de nationalité argentine, sans domicile fixe ¹, a fait l'objet d'une mesure d'éloignement du territoire national par décision du tribunal de grande instance de Paris qui a prononcé en août 2002 une peine de six mois d'emprisonnement assortie d'une interdiction du territoire français pendant trois ans pour infraction à la législation des étrangers et exhibition sexuelle. Il a été incarcéré le 10 août à la maison d'arrêt de Fleury-Mérogis.

M. B. avait fait l'objet d'un premier mandat de dépôt en janvier 2002 et avait été condamné une première fois en février 2002. Il avait refusé à trois reprises d'embarquer sur un vol à destination de Buenos Aires : le

¹ Le 26 mars 2002, M. B. avait déclaré à un officier de police judiciaire : « Je suis SDF 75005 Paris. [...] J'exerce la profession d'écrivain. J'ai un niveau d'études supérieures. » Il ajoutait le 6 août : « Je suis artiste, j'écris des poèmes et je désire les diffuser en France ».

26 mars 2002 « en s'agitant dans tous les sens »², le 8 juin en refusant « catégoriquement d'embarquer » et en « précisant qu'en Argentine il finira ses jours dans un asile psychiatrique », le 5 août « en s'agitant et se badigeonnant avec ses excréments ».

Le préfet de l'Essonne lui a notifié le 30 décembre 2002 à 12 heures qu'il serait reconduit à 23 heures 25 sur un vol à destination de Buenos Aires³.

Trois gendarmes d'un escadron de gendarmerie mobile détaché à la maison d'arrêt ont conduit M. B. de Fleury-Mérogis à l'unité locale d'éloignement de l'aéroport Charles-de-Gaulle⁴. Les gendarmes n'avaient pas jugé nécessaire de le menotter : « il paraissait un peu dans un autre monde (longue barbe, longue chevelure, présentation pas très soignée, monologues un peu confus). Il n'a posé aucun problème⁵. » M. B. est arrivé à l'unité locale d'éloignement vers 13 heures 40. Il a été placé en cellule.

M. B. a été pris en charge à 21 heures 25 par les deux gardiens de la paix de l'unité nationale d'escorte, de soutien et d'intervention de la police nationale⁶ qui devaient l'escorter jusqu'à Buenos Aires. Il a été emmené à 22 heures 25 à l'aérogare 2C. Le « chef-avion » et le commandant de bord ont donné leur accord pour le faire monter à bord à 22 heures 40.

B – Décès de M. B.

Le capitaine de police assurant les fonctions de chef de quart a été avisé à 23 heures 40 du décès de M. B., « le décès ayant été constaté par le médecin du service médical d'urgence du terminal 2A en bout de passerelle C4 ». Le commandant de bord, estimant que le décès n'avait pas eu lieu à l'intérieur de l'avion, faisait quitter l'aire de stationnement à son appareil.

² Un gardien de la paix de l'unité locale d'éloignement et deux escorteurs de l'UNESI (*cf. infra*) étaient parvenus à le placer sur son siège, mais le commandant de bord avait estimé « ne pas pouvoir prendre en compte le reconduit ainsi que l'escorte dans des conditions de sécurité ».

³ Article 35*bis* de l'ordonnance n° 45-2658 du 2 novembre 1945 relative aux conditions d'entrée et de séjour des étrangers en France, modifié par la loi n° 2000-516 du 15 juin 2000.

⁴ ULE, en zone centrale est de la plate-forme aéroportuaire.

⁵ Audition d'un des gendarmes par la Commission.

⁶ UNESI, unité créée en 1998 et rattachée à l'état-major de la direction centrale de la police aux frontières.

Le chef de quart a fait revenir l'appareil. Il lui était exposé que M. B. « présentait des signes d'énerverment et désirait ne pas se rendre en Argentine. Sur son siège, il était pris de malaise. Le commandant de bord ordonnait que les deux membres de l'escorte le sortent de l'avion pour le conduire sur la passerelle. Le médecin du SMU sur place constatait la mort constante et réelle ». Dans l'avion, le chef de quart ne relevait « aucun indice pouvant intéresser la présente enquête ou trace de violence ».

Une autopsie a été ordonnée par le procureur de la République. Le rapport médico-légal a conclu : « le décès est très probablement consécutif à une ischémie myocardique aiguë en territoire postéro-septal. Il n'existe aucune lésion de violence en particulier au niveau des zones de prise et de défense ». L'analyse toxicologique n'a décelé ni alcool, ni carboxyhémoglobine, ni substance médicamenteuse ou stupéfiante. L'examen anatomo-pathologique a fait apparaître « des lésions macroscopiques et microscopiques d'athérosclérose coronarienne marquées diffuses à l'ensemble de l'arbre artériel cardiaque ».

► AVIS

A – Sur l'exécution de la mesure d'éloignement

Le chef de poste de l'unité locale d'éloignement a exposé, au cours de l'enquête judiciaire, qu'à son arrivée M. B. « était très calme » et qu'il « s'est mis à chanter continuellement dès qu'il a été placé dans sa cellule où il était [...] seul ». Le gardien de la paix ajoute que lorsque les escorteurs l'ont menotté, M. B. « a déclaré cette fois plus fermement son intention de ne pas embarquer » et qu'ayant été entravé avec une bande large de velcro autour des jambes, il « s'est insurgé [...] avec un ton élevé de la voix mais n'a pas manifesté physiquement d'opposition ».

Selon l'un des gendarmes qui l'avaient amené à l'ULE, les escorteurs de l'UNESI ont menotté M. B. dans le dos et « l'ont immobilisé avec des bandes velcro aux chevilles, aux jambes et au niveau du torse »⁷ ; durant le transfert jusqu'au pied de l'avion, M. B. a dû être assis de force

⁷ Ces indications figurent aussi sur le compte rendu rédigé le 31 décembre 2002 par le gendarme à l'intention du commandant de l'escadron, et dans les déclarations d'un autre gendarme devant la Commission.

sur le plancher du fourgon et « maintenu fermement dans cette position ». L'un des gardiens de la paix escorteurs a précisé que M. B. lui a fait l'effet d'un marginal et qu'un fonctionnaire de l'ULE l'avait reconnu⁸ : « nous n'avions pas confiance et redoutions des incidents. C'est pourquoi nous l'avons menotté et lui avons passé des sangles autour des chevilles et des genoux, mais pas au niveau de la poitrine. Il n'a pas opposé de résistance. Dans le fourgon, il a eu un mouvement de tête soit pour porter un coup à mon collègue de l'escorte soit pour se blesser lui-même contre la tablette ».

M. B. a été hissé dans l'avion par cinq personnes, les deux escorteurs de l'UNESI, deux gendarmes et le gardien de la paix de l'ULE qui conduisait le fourgon. Ce dernier a exposé : « nous l'avons fait asseoir sur le siège. [...] M. [B.] a commencé à s'agiter. Les deux fonctionnaires d'escorte le maintenaient. [...] Vers la fin de l'embarquement, nous sommes redescendus au fourgon. M. [B.] était alors légèrement penché vers l'avant. [...] La tête de M. [B.] [...] n'était pas recouverte par une couverture ».

L'un des gendarmes a déclaré au cours de la procédure judiciaire : « il [M. B.] a été attaché à sa place, et sa tête était maintenue sur ses genoux pour éviter qu'il ne soit dangereux pour lui-même ou les fonctionnaires qui l'accompagnaient ».

Le steward en poste à l'arrière, a vu M. B. « maintenu plié en avant, les policiers exerçant une pression sur chacune de ses omoplates de sorte que la tête se trouvait au niveau de l'assise du siège de devant ». « Selon moi, l'installation de ce DEPA⁹ ne se passait pas bien du tout. Nous sommes allés voir les deux autres fonctionnaires de police qui se tenaient à la porte 4 pour leur en faire la remarque. Il nous a été répondu que "tout se passait normalement" et [...] que cette procédure visait à empêcher le raccompagné d'inspirer suffisamment d'air pour pouvoir crier et prendre à partie les autres passagers. [...] Cette situation [...] nous alarmait par son degré de violence. Je suis allé voir le commandant à deux reprises ». Celui-ci lui aurait rétorqué : « ne t'inquiète pas, la

⁸ Le fonctionnaire de l'ULE qui conduisait le fourgon avait effectivement participé à la tentative de pré-embarquement de M. B. le 26 mars 2002.

⁹ DEPA : *Deported Accompanied* (personne expulsée du territoire français, accompagné de fonctionnaires de police escorteurs).

situation est sous contrôle ». « À la fin de l'embarquement, [...] ma collègue est venue me dire qu'un des policiers venait de l'informer que [M. B.] ne bougeait plus déjà depuis un moment et avait la tête sur les genoux du policier ».

L'hôtesse de l'air, lors de son audition affirme avoir vu elle aussi M. B. « maintenu plié en avant, avec une couverture sur la tête ». « L'embarquement des passagers avait commencé. Les fonctionnaires de police avaient placé une couverture sur le reconduit qui était toujours en position pliée et entièrement recouvert par la couverture. Il est resté ainsi pendant à peu près quarante minutes. [...] Quand l'embarquement a été terminé, au moment où l'on faisait les annonces d'accueil, les fonctionnaires de police ont redressé le reconduit. J'ai vu son visage. Il avait la bouche ouverte, j'ai pensé qu'il était mort ».

Lors de son audition, l'un des deux escorteurs a indiqué : « nous sommes parvenus à le faire asseoir sur la banquette du fond. [...] M. [B.] était toujours menotté les mains dans le dos. [...] Mon collègue le maintenait contre lui en passant un bras autour des épaules : ils étaient tous les deux, de ce fait, un peu penchés en avant. Les passagers se sont installés. Les gendarmes s'étaient retirés. Mon collègue a voulu relâcher la pression, mais M. [B.] a essayé aussitôt de se dégager et mon collègue a dû le maîtriser à nouveau. J'ai placé une couverture sur le dos de M. [B.] pour que les passagers ne voient pas les menottes. Nous l'avons maintenu ainsi pendant le temps de l'embarquement. [...] Je ne pouvais pas voir le visage de M. [B.] qui était tourné vers mon collègue. » Il a ajouté : « M. [B.] n'a pas été "plié" avec des pressions de notre part. Il était penché en avant ; les seules pressions que nous avons exercées étaient destinées à le maintenir immobile contre mon collègue ». ¹⁰

Le chef d'escorte a indiqué : « une fois assis sur la banquette arrière, M. [B.] essayait de donner des coups de tête en avant, en arrière et sur le côté. Je l'ai maîtrisé en lui passant mon bras droit sur son épaule et en le maintenant contre moi, tout en évitant avec ma main gauche les contacts et les chocs entre sa tête et mon visage. À aucun moment, je ne

¹⁰ Il avait ajouté au cours de l'enquête de police que M. B. n'avait « jamais été constamment plié vers l'avant, sauf au moment où il gesticulait, mon collègue le maintenant fermement contre lui, celui-ci a pu suivre les mouvements du reconduit d'avant en arrière ».

l'ai obligé à prendre une position plutôt qu'une autre ; je me contentais d'accompagner ses mouvements. Au bout d'un moment, il a posé sa tête sur le dos du siège devant lui. [...] Les passagers ont commencé à embarquer. J'ai demandé à mon collègue de mettre une couverture sur les épaules de M. [B.] pour dissimuler ses menottes, et pour préserver ainsi sa dignité ». ¹¹

Les fonctionnaires de l'UNESI qui assuraient l'escorte avaient mené à bien d'assez nombreuses missions (environ cinquante escortes par an pour chacun de ces gardiens affectés à l'UNESI depuis février et mars 2000).

Le maintien sur un siège de la dernière rangée de ce « passager raccompagné » lui a été fatal. Bien que les escorteurs aient souligné dans leurs déclarations qu'ils avaient utilisé « les gestes techniques professionnels », la Commission constate que ceux-ci n'étaient pas adaptés à la situation.

Il résulte des institutions en vigueur que ces gestes comprennent notamment :

1) « La coercition ou technique de contention :

« Il s'agit de la coercition permettant l'exécution de la décision administrative ou judiciaire ; cela justifie, conformément à la loi, l'emploi de la force strictement nécessaire sans faire usage de violences inutiles ou de brutalité illégitime [...] ».

« Les moyens de nature à entraver les membres sans blesser seront privilégiés si l'individu est récalcitrant à l'embarquement. Ainsi les bandes adhésives larges ou, mieux, les bandes type velcro [...] permettent, si nécessaire, de fixer l'individu au siège et peuvent être ôtées facile-

¹¹ NB : dans des directives sur l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière, la direction centrale de la police aux frontières recommande d'utiliser la couverture remise aux passagers pour dissimuler les membres entravés du reconduit aux autres passagers, si les entraves doivent être maintenues pendant le vol, afin de prévenir toute interrogation (directives mises à jour au 23 mars 2002).

ment en cas d'urgence. L'utilisation des menottes administratives peut être refusée par certains commandants de bord ». ¹²

2) « Quelques possibilités d'utilisation des menottes :

« [...] Faire asseoir un individu menotté : tenir les menottes par les anneaux centraux et exercer une pression vers le bas en contrôlant l'individu au niveau des épaules, tout en lui indiquant le geste que l'on attend de lui ». ¹³

Ces directives laissent l'appréciation de la contrainte à exercer aux fonctionnaires présents. La durée de celle-ci, comme en l'espèce, est particulièrement à prendre en compte. Les gestes utilisés ici ne sont pas décrits dans les instructions citées ; ils ont d'ailleurs été interdits après le décès de deux reconduits.

B – Sur la constatation du « malaise » et du décès

L'un des escorteurs a déclaré : « la fermeture des portes a commencé. Mon collègue m'a dit : "Il y a un problème". Quand il a enlevé son bras, il a constaté que M. [B.] était inconscient, avec un regard fixe, les paupières à moitié fermées et la bouche à demi ouverte. Je lui ai enlevé les *scratch* et les menottes. Avec mon collègue, nous l'avons transporté jusqu'au satellite. Une passagère qui était médecin l'a ausculté et nous a dit qu'il était mort. » Le chef d'escorte a exposé : « alors que tous les passagers avaient pris place dans l'avion, j'ai senti à un certain moment que le corps de M. [B.] devenait mou et j'ai compris qu'il avait un malaise. J'ai dit à mon collègue d'enlever les menottes. [...] Mon collègue et moi avons transporté M. [B.] jusqu'à la porte avant et nous l'avons installé à l'extrémité du satellite. Une hôtesse a pris le pouls et nous a dit qu'il était décédé. Un passager médecin [...] a confirmé qu'il était décédé. Le commandant de bord a fait fermer les portes et l'avion s'est décroché. Il était déjà parti quand les pompiers sont arrivés ».

¹² Instruction de la DCPAF sur l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière (mise à jour au 23 mars 2002).

¹³ DGPN, gestes et techniques professionnels d'intervention.

Le chef de poste de l'unité locale d'éloignement a exposé, au cours de l'enquête de police, qu'il a été avisé du malaise de M. B. à 23 heures 25 par le gardien de la paix de l'ULE qui avait conduit le fourgon et qu'il avait lui-même appelé le service médical d'urgence du terminal 2A, qui « a dû être [...] sur les lieux vers 23 heures 30 ». Le conducteur du fourgon a précisé que « les secours sont arrivés après un délai qui m'a paru long » et qu'« à ce moment-là, l'avion était reparti ». Il a aussi appelé la salle d'information et de commandement « pour qu'elle fasse venir un officier de police judiciaire », car « il n'y avait pas d'officier de police à ce moment-là ». Comme déjà signalé, l'officier de police judiciaire chef de quart à la salle de commandement a été avisé à 23 heures 40 du décès de M. B. ; il est arrivé à 0 heure 30 au satellite C4.

Le commandant de bord a déclaré, au cours de l'enquête de police, qu'il a été informé à 23 heures 30 que « le DEPA faisait un malaise ». « Je me suis rendu immédiatement sur place et ai ordonné son débarquement [...]. Les deux policiers l'ont porté jusqu'à la passerelle avant. Le passager était inanimé. Parallèlement, j'ai demandé à mes officiers pilotes d'appeler immédiatement le SAMU et les pompiers, en VHF, ce qu'ils ont fait sans délai. Les services de secours se sont présentés quelques minutes plus tard et ont pratiqué les gestes nécessaires. J'ai fait fermer les portes de l'avion et ai commencé la procédure de *push back* [...] ».

L'un des gendarmes a exposé à la Commission : « M. [B.] était allongé sur le dos sur la passerelle. Après l'intervention d'une passagère médecin qui a dit que M. [B.] était mort, le commandant de bord a déclaré : "M. [B.] est décédé sur la passerelle". Il a fait rembarquer son personnel, fermer les portes et commencer la manœuvre. Quand les pompiers de l'aéroport sont arrivés, l'avion était parti ». Un deuxième gendarme a confirmé : « une femme médecin s'est présentée, elle l'a ausculté et nous a déclaré qu'il était décédé. Le commandant de bord est venu et nous a déclaré : "Messieurs, on s'est bien compris, il a fait un malaise dans l'appareil et il est mort sur la passerelle". L'avion a refermé ses portes et commencé les manœuvres ».

M. B. est probablement mort dans l'avion, plusieurs minutes avant que les fonctionnaires de l'escorte ne se rendent compte de son « malaise »¹⁴.

Il faut rappeler que lorsqu'un vol se trouve en « butée » horaire, cela peut entraîner son annulation.

C – Sur les causes du « malaise » et du décès

Selon le rapport d'autopsie, « il s'agit d'une mort subite naturelle par ischémie myocardique aiguë ».

La Commission relève les éléments suivants concernant l'état de santé de M. B :

– Après le refus d'embarquement du 6 août 2002, M. B. avait été examiné par un psychiatre dans un hôpital de l'Assistance publique. Le médecin avait trouvé ce patient tendu, anxieux et réticent, mais n'avait pas décelé d'auto ou d'hétéroagressivité manifeste, ni d'élément faisant redouter un passage à l'acte auto ou hétéroagressif.

– L'unité de consultations et de soins ambulatoires (UCSA) de la maison d'arrêt de Fleury-Mérogis avait vu M. B. pour la consultation d'arrivée. Elle n'avait noté aucun problème médical particulier et n'avait pas eu à revoir M. B. L'un des gendarmes a précisé : « il nous paraissait en bonne forme physique et nous n'avons pas jugé nécessaire de demander un certificat médical comme nous pouvons le faire lorsque nous avons des réserves sur l'état d'une personne à extraire ».

La contention mécanique forte et prolongée imposée à M. B. n'a pu que limiter gravement la circulation sanguine de même que l'oxygénation sanguine par forte diminution de l'amplitude respiratoire. Des études ont montré les dangers de telles contentions. Le stress peut être un facteur aggravant.

¹⁴ Un médecin sud-américain présent parmi les passagers aurait dit suivant une déclaration faite par un membre du personnel navigant commercial devant la commission, – après avoir examiné M. B. sur la passerelle : « laissez tomber, il est mort depuis au moins 10 minutes ». Le certificat de décès établi par le médecin de permanence au service médical d'urgence de l'aérogare 2, sur réquisition de l'officier de police judiciaire le 31 décembre à 4 heures 45, mentionne toutefois comme heure du décès : 23 heures 55.

Quand M. B. a été pris en charge par les fonctionnaires de l'UNESI, son état physique paraissait normal. Quels qu'aient été son état d'esprit au moment de sa reconduite forcée et l'état de ses coronaires, se pose la question d'un lien entre son décès et la technique d'immobilisation utilisée : maintien dans une position inclinée pendant une durée de plus de trente minutes, qui l'empêchait de respirer normalement, une bande de contention étant serrée sur son thorax et une couverture placée sur ses épaules ou sur sa tête, alors qu'il faisait de temps à autre des efforts pour se redresser.

► RECOMMANDATIONS

Comme le soulignent les directives de la direction centrale de la police aux frontières, « la procédure d'embarquement [...] est le moment crucial de la mission d'éloignement ». « Cela justifie, conformément à la loi, l'emploi de la force strictement nécessaire [...]. L'emploi de la force consiste à maîtriser l'individu dans le respect des dispositions légales et réglementaires mais aussi conformément aux gestes et techniques professionnels acquis au cours des formations ». ¹⁵

Sur les gestes et techniques professionnels d'intervention (GTPI) :

Tant les fonctionnaires de police que le ministre de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales, dans une première réponse à la Commission ont fait référence au « recours aux seuls gestes techniques professionnels d'intervention strictement nécessaires ». Ces gestes – enseignés à l'école de police – ne sont pas nécessairement adaptés à l'embarquement forcé de personnes reconduites. Comme l'a exposé à la Commission le responsable des unités d'escorte de Roissy, « les seuls gestes appris sont les GTPI ; on n'en a pas encore mis d'autres au point ».

La Commission constate que pour assurer des opérations de reconduite à la frontière ou de réembarquement de personnes non admises sur le territoire national – environ 20 000 personnes au total à Roissy en

¹⁵ Instruction déjà citée de la DCPAF sur « l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière ».

2002 ¹⁶, – les fonctionnaires de police ne disposent pas actuellement d'une formation technique qui prenne en compte la spécificité de ces opérations et leur durée.

Elle recommande que soient entreprises, d'une part, une étude avec des représentants du corps médical destinée à mettre au point des gestes techniques d'intervention adaptés aux conditions particulières du maintien d'une personne – non consentante en général – dans un aéronef commercial afin de limiter les risques de toutes natures en tenant compte du temps nécessaire pour réaliser l'opération et, d'autre part, une recherche technique en liaison avec le ministère des Transports pour assurer la mise au point de dispositifs adaptables à la situation des personnes reconduites.

Les manuels techniques devraient notamment être complétés par l'indication des risques médicaux que les gestes sont susceptibles de faire encourir.

La Commission recommande que soient respectées la dignité et l'intégrité physique et mentale des personnes qui font l'objet d'une reconduite ou d'un réacheminement. ¹⁷

Sur l'encadrement des opérations de reconduite :

Les gendarmes mobiles, qui étaient responsables de la sécurité du reconduit jusqu'au décollage, s'étaient placés en retrait dès l'installation de M. B. sur son siège et sont ensuite redescendus dans le fourgon. Le gardien de la paix de l'unité locale d'éloignement qui conduisait ce fourgon a aidé lui aussi à l'installation du reconduit dans l'avion et s'est ensuite posté sur la passerelle avant, ce qui lui a permis d'alerter l'ULE et la salle de commandement dès qu'il a eu connaissance du malaise de M. B. Le chef d'escorte de l'UNESI a souligné, pour sa part, devant la Commission qu'il n'avait pas hésité, lors de précédentes opérations, à interrompre la procédure pour présenter le reconduit à un médecin et recevoir l'assurance que l'opération de reconduite était compatible avec l'état de santé de celui-là.

¹⁶ 6 072 « reconduits frontière » par l'unité locale d'éloignement et environ 14 000 personnes non admises et réembarquées, dont 1 733 escortées (975 escortes) par l'unité d'escorte.

¹⁷ Cf. La recommandation du commissaire aux droits de l'homme relative aux droits des étrangers souhaitant entrer sur le territoire des États membres du Conseil de l'Europe et à l'exécution des décisions d'expulsion (Conseil de l'Europe -19 septembre 2001).

La Commission constate qu'aucun officier de police ne supervisait l'opération, l'officier de quart au terminal ayant bien d'autres responsabilités. Le directeur de la police aux frontières des aéroports de Roissy et du Bourget a fait valoir qu'il ne disposait pas d'un nombre de brigadiers suffisant pour encadrer les agents ¹⁸.

Les fonctionnaires sont soumis à une forte pression pour mener à bien la mission qui leur est confiée ; ils doivent veiller pendant un temps relativement long à ce que l'attention du personnel naviguant et des passagers ne soit pas attirée par un incident pouvant entraîner une décision de débarquement de la part du commandant de bord. Dans les situations difficiles, les fonctionnaires n'ont pas la possibilité de demander des instructions à un gradé.

La Commission recommande qu'un gradé, officier ou agent de police judiciaire, soit désigné pour coordonner et suivre l'ensemble d'une opération de reconduite ou de réembarquement, même pour les embarquements de nuit.

Adopté le 4 juillet 2003

Conformément à l'article 7 de la loi du 6 juin 2000, la Commission a adressé cet avis à M. Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur, de la Sécurité intérieure et des Libertés locales, dont la réponse a été la suivante :

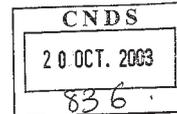
¹⁸ Les corps de conception, direction et encadrement formaient en avril 2003 4,16 % de l'ensemble des fonctionnaires de la direction, les brigadiers majors, brigadiers chefs et brigadiers en constituaient 6,77 %, soit ensemble un taux d'encadrement de 10,93 % (13,79 % en 2002, 15,67 % en 2001).



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

LE MINISTRE

PNCAS/N° 03-6293



Paris, le 17 OCT. 2003

Monsieur le Président,

Vous m'avez transmis les décisions formulées par la commission nationale de déontologie, de la sécurité, à la suite des décès de M. B , le 30 décembre 2002, et de M: H , le 16 janvier 2003, lors de leurs reconduites à la frontière.

Je suis en mesure de porter à votre connaissance que les recommandations dont vous m'avez fait part, ont été prises en compte dès le début 2003 par la rédaction d'une instruction permettant aujourd'hui d'effectuer des reconduites aux frontières par voie aérienne dans des conditions de sécurité optimales, tant pour la personne reconduite que pour les fonctionnaires chargés de l'escorter.

Ainsi, dès le 31 janvier 2003, le directeur central de la police aux frontières a adressé une note circulaire à l'ensemble des services placés sous son autorité, pour leur rappeler les conditions matérielles de mise en œuvre des missions d'escorte des étrangers en situation irrégulière faisant l'objet d'une mesure d'éloignement.

Cette instruction a été complétée le 17 juin 2003 par une note relative à l'éloignement des étrangers en situation irrégulière.

Ce document, dans sa troisième partie, définit de manière très précise le cadre pratique des mesures de reconduite. Tous les gestes techniques professionnels spécifiquement destinés aux policiers chargés des escortes, y sont notamment abordés. Ils ont été mis au point avec la collaboration de médecins.

Ces gestes doivent permettre de prendre toutes les dispositions nécessaires pour la reconduite des personnes aux frontières dans des conditions de sécurité nettement améliorées.

.../...

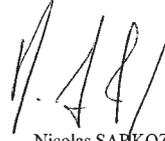
Un stage de deux jours, soit l'équivalent de 12 heures de formation, est dispensé à l'ensemble des fonctionnaires, afin de leur enseigner les gestes techniques d'intervention précités.

De plus, pour chaque éloignement, il est prévu qu'un superviseur (officier ou gradé) soit chargé de veiller au bon déroulement de l'opération. Une fiche technique détaillée indique ses responsabilités exactes.

Parallèlement, une étude en date du 25 mars 2003, menée par l'inspection générale de la police nationale a permis d'examiner les modalités d'exécution des décisions d'éloignement du territoire et de formuler des recommandations, en liaison étroite avec la direction centrale de la police aux frontières.

Enfin, des organismes extérieurs (Croix Rouge...) sont invités à assister aux opérations d'éloignement et l'ensemble est filmé au moyen d'un caméscope afin qu'une trace vidéo puisse être conservée.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.



Nicolas SARKOZY

Monsieur Pierre TRUCHE
Président de la commission nationale
de déontologie et de la sécurité



MINISTÈRE DE L'INTERIEUR,
DE LA SECURITE INTERIEURE ET DES LIBERTES LOCALES

DIRECTION GENERALE
DE LA POLICE NATIONALE

DIRECTION CENTRALE DE
LA POLICE AUX FRONTIERES

DGPN/DCPAF/DIR

Paris,

31 JAN 2003

NOTE

à

destinataires in fine

OBJET : Exécution de la mission d'escorte des étrangers en situation irrégulière éloignés.

Le bureau de la formation de la direction centrale de la police aux frontières organise au cours de l'année des stages intitulés « le rôle d'une équipe d'escorte d'un étranger éloigné du territoire national » dédiés aux fonctionnaires chargés de l'éloignement des étrangers en situation irrégulière.

En complément, un module de formation spécifique aux gestes techniques professionnels d'intervention à appliquer lors des éloignements par voie aérienne des reconduits aux frontières et des non-admis a été élaboré par la direction régionale au recrutement et à la formation d'Ile de France et dispensé à certains moniteurs en activités physiques et professionnelles au cours du mois de décembre 2002.

Les techniques utilisées en application de ce module de formation supposent pour partie l'emploi d'un nouveau matériel de contention destiné à assurer en toute sécurité l'embarquement à bord des aéronefs des étrangers éloignés notamment récalcitrants et dont la mise au point technique est en cours de finalisation.

L'utilisation des gestes techniques d'intervention définis dans le module pré-cité devra être coordonné avec la mise en œuvre de ce nouveau matériel d'immobilisation. L'enseignement du contenu de ce module par les moniteurs en APP précédemment formés, aux personnels escorteurs placés sous votre autorité sera dispensé en conséquence dans sa forme actuelle ou modifiée sur la base de nouvelles instructions.

Par ailleurs, je vous rappelle succinctement les instructions et recommandations qui ont déjà fait l'objet de notes de service relatives à la mission d'escorte qui nécessite sérénité, discernement et respect des règles de déontologie.

S'agissant des moyens de coercition et de contrainte autorisés, il importe que la force utilisée pour procéder à un embarquement soit en rapport avec l'attitude de la personne éloignée. Les escorteurs prendront soin d'une part d'expliquer à l'éloigné la mesure dont il fait l'objet pour le rassurer et d'autre part de se présenter au commandant de bord et à son équipage afin de faciliter l'accès dans l'aéronef.

Lorsque les circonstances l'exigent, notamment pour assurer l'exécution de la mission en préservant l'intégrité de l'éloigné, des fonctionnaires et des tiers, la coercition peut être utilisée dans les conditions fixées par la loi, avec l'emploi de la force strictement nécessaire, sans violence physique ni verbale. A cet égard, les seuls moyens matériels qui peuvent être éventuellement utilisés sont les menottes et les entraves conformément aux dispositions de l'article 803 du code de procédure pénale.

En ce qui concerne l'acheminement à l'avion, il convient lorsque nécessaire, d'adapter la force et les moyens utilisés pour la maîtrise de l'intéressé, à sa dangerosité et à son comportement en tenant compte lorsqu'ils sont connus, de ses antécédents médicaux.

Dans l'avion, si l'individu est calme, il sera désentravé mais toujours étroitement surveillé. S'il est agité, les entraves seront maintenues, toute autre technique d'immobilisation employée devant laisser libre la fonction respiratoire.

Un document vous sera prochainement adressé rappelant les gestes techniques professionnels d'intervention autorisés lors des procédures d'éloignement forcés et précisant le type de matériel de contention qui sera autorisé dans l'avion avec ses spécifications.

Dans cette attente, je vous demande de veiller à faire assurer cette mission d'escorte aux seuls fonctionnaires ayant reçu une formation dans ce domaine et de demander à un gradé de superviser cette opération. Vous voudrez bien me tenir informé de toute difficulté rencontrée dans l'exécution des présentes instructions.

Le directeur central

Pierre DEBUE

Destinataires :

Madame et Messieurs les directeurs interrégionaux de la police aux frontières,
Messieurs les directeurs de la police aux frontières des aéroports de Roissy-Charles de Gaulle Le Bourget et d'Orly,
Madame et messieurs les directeurs et chefs de services départementaux de la police aux frontières,
Monsieur le directeur départemental de la police aux frontières de la Réunion
Monsieur le chef du service départemental de la police aux frontières de l'Essonne,
Messieurs les directeurs territoriaux de Nouvelle-Calédonie et de Polynésie française,
Messieurs les chefs de service de Mayotte et de Saint-Pierre-et Miquelon