

## Sangatte : géographie de la frontière

An Architektur

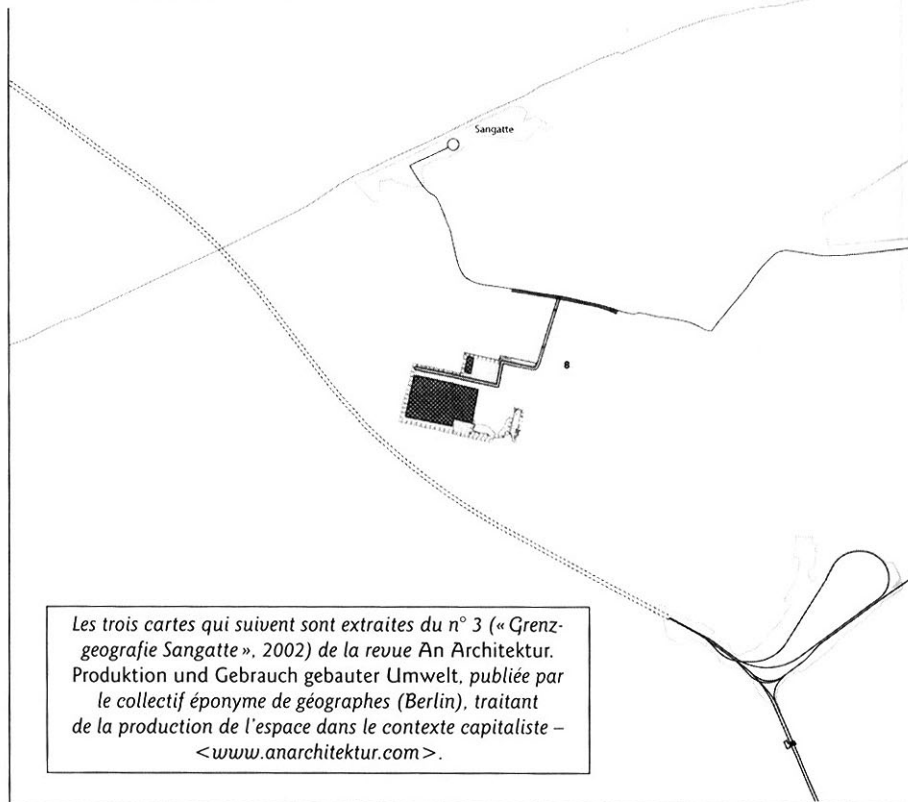
### genèse du camp de Sangatte

Cette carte de Calais montre les lieux où les migrants se sont successivement installés avant l'ouverture du camp de Sangatte. Elle révèle les espaces pertinents du point de vue des migrants, différents de ceux, produits par les discours hégémoniques, du tourisme, de l'urbanisme ou des infrastructures.

Le premier centre d'hébergement d'urgence pour 32 réfugiés refoulés du Royaume-Uni vers la France date de 1997 et fut érigé dans l'enceinte de la gare maritime (1).

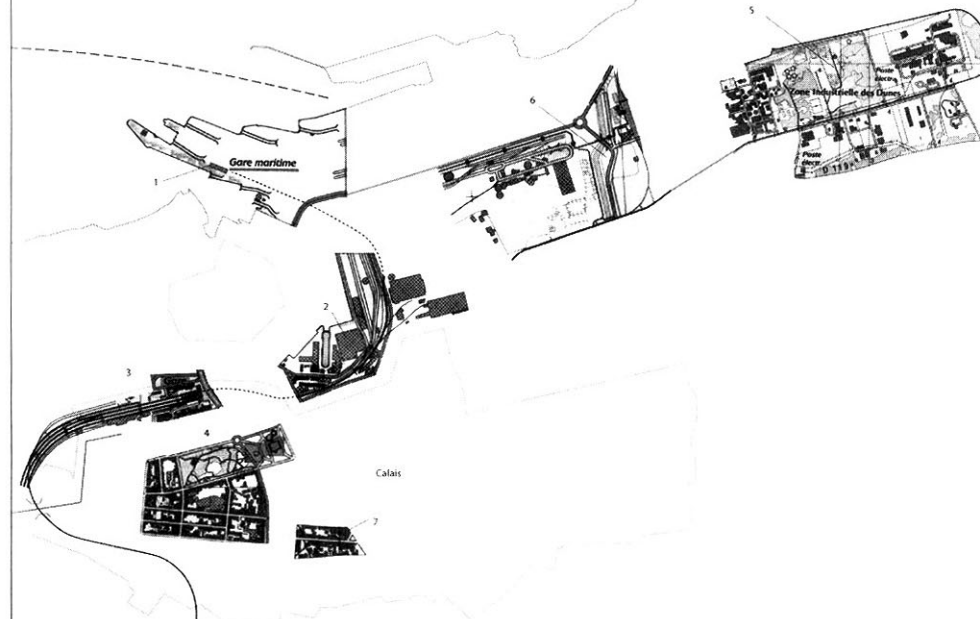
En mai 1999, environ 150 à 200 réfugiés ont été hébergés, dans un premier temps, dans un entrepôt à bois (2). Après que cette structure leur a été

vers Douvres ←



Les trois cartes qui suivent sont extraites du n° 3 (« Grenz-geografie Sangatte », 2002) de la revue An Architektur. Produktion und Gebrauch gebauter Umwelt, publiée par le collectif éponyme de géographes (Berlin), traitant de la production de l'espace dans le contexte capitaliste – <[www.anarchitektur.com](http://www.anarchitektur.com)>.

fermée, ils se sont dispersés dans la ville par groupes ethniques, vers la gare ferroviaire (3), le jardin municipal (Albanais du Kosovo) (4), la zone industrielle des Dunes (Iraniens et Afghans) (5), ainsi que vers une petite zone située entre la voie rapide et le canal près du port (Kurdes) (6). Ils étaient aidés par des associations humanitaires locales.



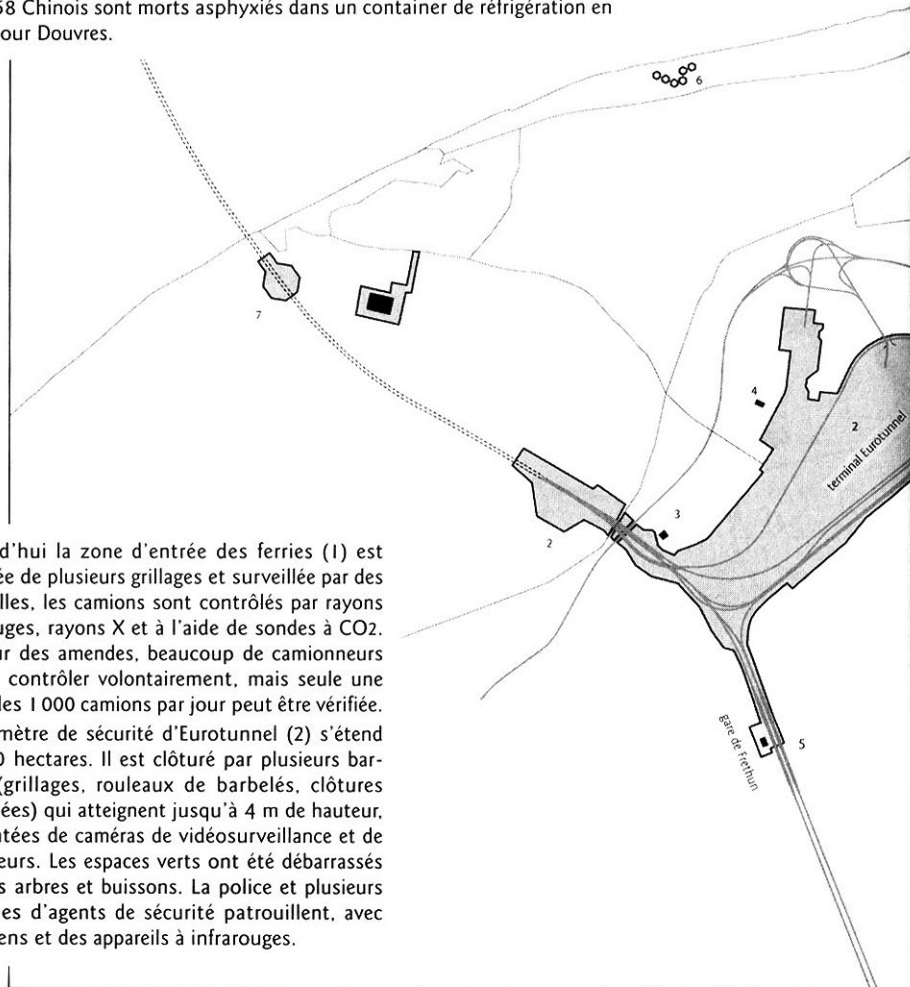
Mi-août 1999, les parcs publics de la ville doivent être embellis pour le concours « Villes fleuries ». Sur ordre du préfet, les migrants sont déplacés par la police et la Croix-Rouge. Sur 370 personnes environ, 60 familles sont logées temporairement dans un hôpital (7). 120 célibataires sont emmenés dans un ancien hangar à Sangatte (8), les autres sont expulsés vers l'Italie.

Le camp de Sangatte est géré par la police. Il est fermé début septembre. Les réfugiés se retrouvent sans hébergement, la police empêche l'accès au jardin public et les 3 à 400 personnes sont repoussées vers la zone industrielle des Dunes (5). Sur ce terrain très pollué, sans eau potable, les cabanes que les réfugiés construisent sont immédiatement démolies par la police. Des manifestations de soutien sont organisées devant la préfecture.

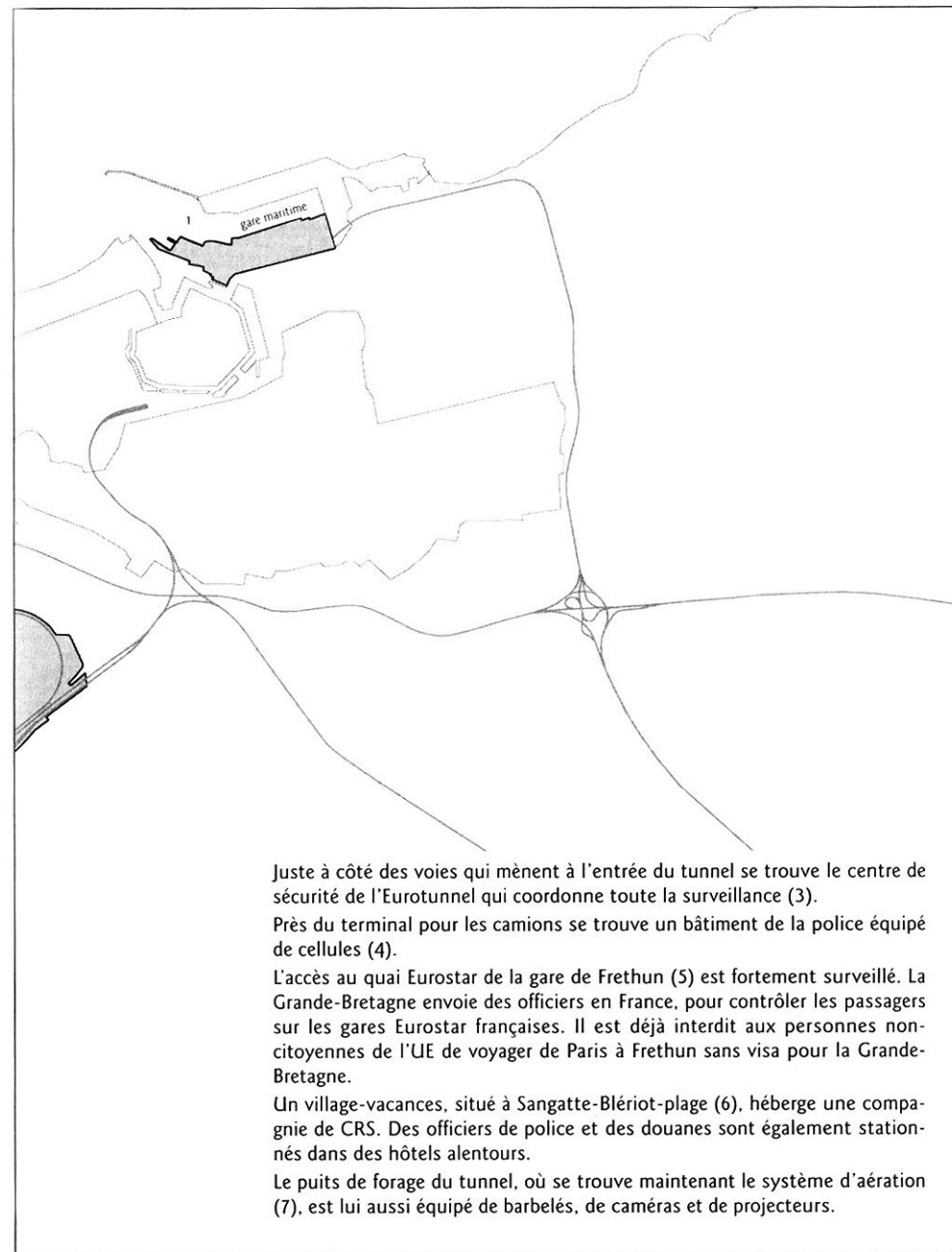
C'est alors que la Croix-Rouge propose une solution provisoire et est autorisée, fin septembre, par le gouvernement, à ouvrir un camp de réfugiés dans le hangar de Sangatte (8).

## sécurité et contrôle

Sous la pression du gouvernement britannique, des transporteurs et de la compagnie Eurotunnel qui devaient payer des amendes (depuis 1998) pour le transport de personnes dépourvues de papiers (£ 2000 par personne), les mesures de sécurité à l'embarquement des ferries et à l'entrée du tunnel ont été toujours plus drastiques. Rien qu'en 2001, Eurotunnel a dépensé 9 millions d'euros (grillages, contrôles sur son site, retards provoqués). Port et entrée du tunnel ressemblent à des zones militaires interdites au public. L'entrée illégale en Grande-Bretagne est devenue plus difficile depuis qu'en 2000, 58 Chinois sont morts asphyxiés dans un container de réfrigération en route pour Douvres.



Aujourd'hui la zone d'entrée des ferries (1) est entourée de plusieurs grillages et surveillée par des patrouilles, les camions sont contrôlés par rayons infrarouges, rayons X et à l'aide de sondes à CO<sub>2</sub>. Par peur des amendes, beaucoup de camionneurs se font contrôler volontairement, mais seule une partie des 1 000 camions par jour peut être vérifiée. Le périmètre de sécurité d'Eurotunnel (2) s'étend sur 400 hectares. Il est clôturé par plusieurs barrières (grillages, rouleaux de barbelés, clôtures électrifiées) qui atteignent jusqu'à 4 m de hauteur, surmontées de caméras de vidéosurveillance et de projecteurs. Les espaces verts ont été débarrassés de leurs arbres et buissons. La police et plusieurs centaines d'agents de sécurité patrouillent, avec des chiens et des appareils à infrarouges.



Juste à côté des voies qui mènent à l'entrée du tunnel se trouve le centre de sécurité de l'Eurotunnel qui coordonne toute la surveillance (3).

Près du terminal pour les camions se trouve un bâtiment de la police équipé de cellules (4).

L'accès au quai Eurostar de la gare de Frethun (5) est fortement surveillé. La Grande-Bretagne envoie des officiers en France, pour contrôler les passagers sur les gares Eurostar françaises. Il est déjà interdit aux personnes non-citoyennes de l'UE de voyager de Paris à Frethun sans visa pour la Grande-Bretagne.

Un village-vacances, situé à Sangatte-Blériot-plage (6), héberge une compagnie de CRS. Des officiers de police et des douanes sont également stationnés dans des hôtels alentours.

Le puits de forage du tunnel, où se trouve maintenant le système d'aération (7), est lui aussi équipé de barbelés, de caméras et de projecteurs.

## franchissement illégal des frontières

Sur les 50 000 réfugiés ayant transité par Sangatte, environ 85 % sont parvenus à passer en Grande-Bretagne. Mais, vues les mesures de sécurité, chacun d'eux dut faire de nombreuses tentatives, la plupart infructueuses. Dans le camp lui-même (1), des « agents de fuite » proposaient des informations sur les façons de franchir les frontières.

Jusqu'à la fin des années 1990, les ferries (2) entre Calais et Douvres représentaient la meilleure opportunité pour gagner la Grande-Bretagne : sur les surfaces de chargement de camions, dans les containers ou les trains de marchandises qui à l'époque étaient encore transportés par voie d'eau, les réfugiés pouvaient atteindre discrètement les ferries.

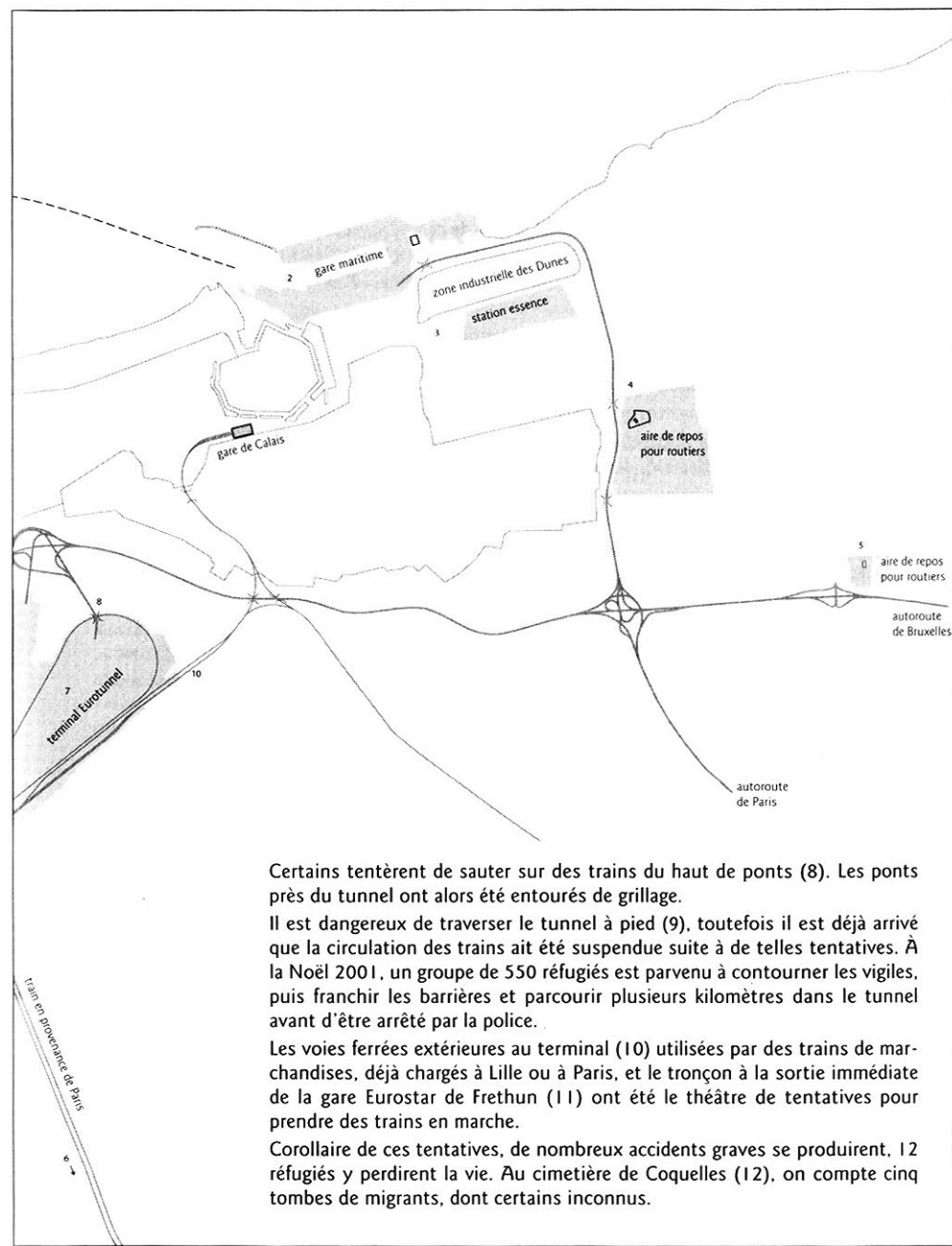
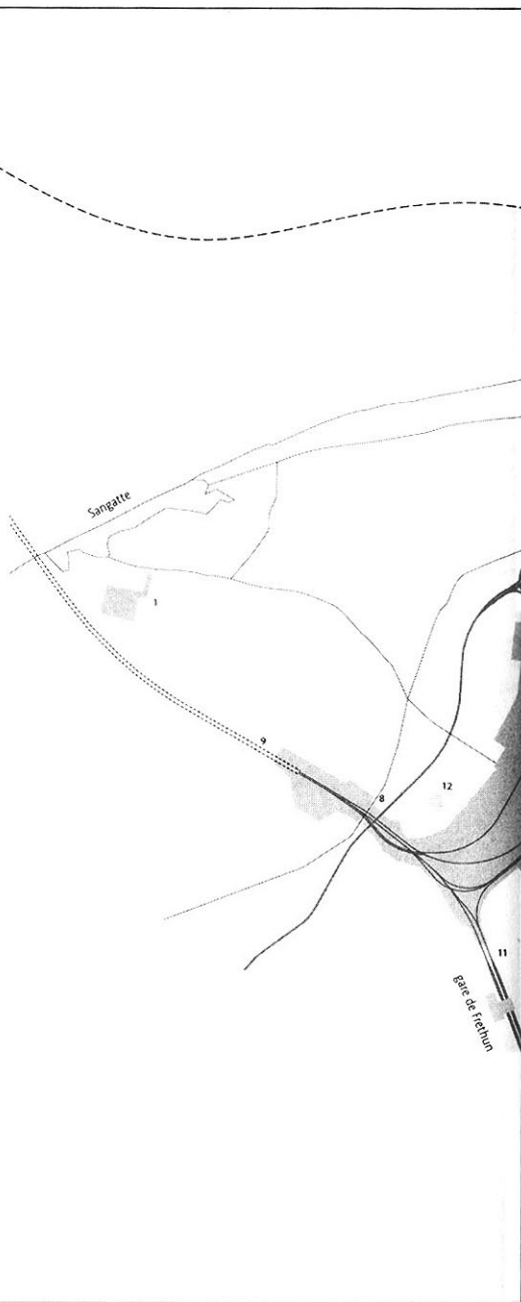
Depuis 2002, les camions représentent la meilleure possibilité pour franchir la frontière. Par le renforcement des mesures de contrôle en zone portuaire, les endroits où les camions sont accessibles s'éloignent du port même.

Les alentours de la zone industrielle des Dunes (3), avec ses stations essence et ses parkings routiers pour la nuit, offraient diverses possibilités pour monter discrètement dans les camions. Il en est de même pour les autres stations essence et haltes routières le long des autoroutes (4 et 5).

Pendant plusieurs années des réfugiés pouvaient arriver en Grande-Bretagne par l'Eurostar, en achetant 2 billets, l'un de Frethun (6) à Paris et l'autre de Paris à Londres. À Paris ils restaient à l'intérieur de la zone douanière et poursuivaient leur chemin sans contrôle. Cela n'est plus possible depuis qu'en juillet 1999 des journaux en ont parlé.

Avec le renforcement des contrôles à l'embarquement des ferries, les tentatives de franchissement des frontières se sont déplacées vers la zone de l'Eurotunnel, également de plus en plus surveillée.

Afin d'atteindre le terminal (7), des barrières faisant jusque 4 mètres de haut, dont certaines électrifiées, devaient être franchies. Des couvertures étaient utilisées pour se protéger des décharges électriques.



Certains tentèrent de sauter sur des trains du haut de ponts (8). Les ponts près du tunnel ont alors été entourés de grillage.

Il est dangereux de traverser le tunnel à pied (9), toutefois il est déjà arrivé que la circulation des trains ait été suspendue suite à de telles tentatives. À la Noël 2001, un groupe de 550 réfugiés est parvenu à contourner les vigiles, puis franchir les barrières et parcourir plusieurs kilomètres dans le tunnel avant d'être arrêté par la police.

Les voies ferrées extérieures au terminal (10) utilisées par des trains de marchandises, déjà chargés à Lille ou à Paris, et le tronçon à la sortie immédiate de la gare Eurostar de Frethun (11) ont été le théâtre de tentatives pour prendre des trains en marche.

Corollaire de ces tentatives, de nombreux accidents graves se produisent, 12 réfugiés y perdirent la vie. Au cimetière de Coquelles (12), on compte cinq tombes de migrants, dont certains inconnus.