



**Bruxelles, le 3 août 2018
(OR. fr)**

**15914/02
DCL 1**

**SCH-EVAL 49
COMIX 728**

DÉCLASSIFICATION

du document: 15914/02 RESTREINT UE/EU RESTRICTED

en date du: 23 décembre 2002

Nouveau statut: Public

Objet: Mise en œuvre des recommandations formulées par la commission
d'évaluation SCHENGEN

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 23 décembre 2002

15914/02

RESTREINT UE

SCH-EVAL 49
COMIX 728

NOTE

de la :	délégation française
au :	Groupe de travail "Evaluation Schengen"
n° doc. préc.:	8902/1/02 SCH-EVAL 15 COMIX 317 REV 1 RESTREINT UE + COR 1
Objet:	Mise en œuvre des recommandations formulées par la commission d'évaluation SCHENGEN

Lors du premier semestre 2002, la France a fait l'objet d'une évaluation de la façon dont la convention d'application de l'accord de Schengen et plus généralement les textes constituant l'acquis SCHENGEN étaient appliqués par les services compétents pour les contrôles aux frontières extérieures.

Trois groupes d'experts se sont rendus dans des postes prédéterminés situés sur les frontières terrestres (du 21 au 25 janvier), les frontières aériennes (du 04 au 07 février), les frontières maritimes (du 18 au 21 février). Les experts ont constaté un déficit des contrôles aux frontières extérieures françaises au regard des normes de Schengen sur les trois types de frontières, lié notamment à une insuffisance de ressources humaines et techniques.

RESTREINT UE

Dans ses conclusions, le Conseil a invité la France à engager une réflexion visant à renforcer les moyens, les équipements et le personnel et à améliorer la synergie entre les services de police, de gendarmerie et de douanes. Dans un souci de plus grande conformité aux règles communes régissant le contrôle et la surveillance des frontières extérieures de l'Union européenne, la France a décidé le développement et la mise en œuvre d'un plan d'action global et rigoureux.

Elle a présenté lors du Conseil JAI des 13 et 14 juin derniers les grandes lignes de son plan d'action permettant la mise en œuvre à court, moyen et long terme des recommandations de la commission d'évaluation.

La France présente ci-après le bilan du suivi des recommandations de la commission d'évaluation regroupé par thèmes. Ceux-ci sont développés en quatre chapitres (mise en œuvre des contrôles, équipement et infrastructures, personnel et formation) et détaillés par poste ou service visité.

1. LA MISE EN ŒUVRE DES CONTROLES.

1.1 Rappel des observations.

Elles portaient essentiellement sur les méthodes et pratiques du dispositif français :

- dans tous les services visités, l'amélioration nécessaire des contrôles à l'entrée de l'espace Schengen (frontières franco-britannique et franco-suisse),
 - l'absence de contrôle à la sortie (port de Calais),
 - les consultations insuffisantes du système information Schengen (SIS) (cas des ressortissants helvétiques aux aéroports d'Orly et Roissy, des listes des membres d'équipage et des passagers des navires de commerce et bateaux de plaisance au port de Calais),

RESTREINT UE

- l'application incomplète ou erronée de la réglementation (manque de compostage des passeports, délivrance gratuite des visas à la frontière et application insuffisante de l'article 26 de la convention d'application de l'accord de Schengen (CAAS) relatif à la responsabilité des transporteurs),
- l'absence de base de données relatives à la délivrance de visas aux marins de commerce (aéroports de Roissy et Orly),
- des échanges et une coopération insuffisants entre les services chargés de la surveillance aux frontières maritimes et aux frontières terrestres (ports de Calais et Marseille, point de passage autorisé (PPA) de Thônex-Vallard).

1.2. Mesures prises.

1.2.1. A la frontière extérieure avec le Royaume-Uni.

Depuis le 02 septembre 2002, la police aux frontières assure la totalité des contrôles d'entrée dans l'espace Schengen, au départ des trains « Eurostar » en **gare de Londres –Waterloo**.

Au **port de Calais**, grâce, notamment, à un sensible renforcement des effectifs (cf. infra) le contrôle des passagers des autocars est désormais assuré conformément aux dispositions du manuel commun. Il en est de même du compostage des passeports.

Au total, 90% des passagers sont contrôlés de jour en entrée Schengen et 70% le sont de nuit.

En outre, des courriers rappelant les obligations d'envoi préalable des listes des équipages avant l'arrivée des cargos et de contrôle des bateaux de plaisance ont été adressés à la chambre de commerce et d'industrie et aux autres co-gestionnaires du port. Dans l'attente d'une réponse, la police aux frontières poursuit l'examen des listes d'équipages à l'arrivée des cargos.

Le système EISICS (système européen de communication entre ports maritimes) est utilisé depuis le passage de la commission d'évaluation.

RESTREINT UE

Par ailleurs, l'ensemble du service a reçu des instructions sur la sécurisation nécessaire des composteurs Schengen et du stockage obligatoire des vignettes.

Enfin, comme l'a souhaité la commission d'évaluation, un nombre suffisant d'exemplaires du manuel commun a été réparti entre les différentes aubettes permettant ainsi un accès rapide de chaque agent à la documentation.

1.2.2. Dans les aéroports.

A l'aéroport de Roissy, une instruction rappelant l'obligation de compostage des documents de voyage a été diffusée dès le 28 mars 2002 à l'ensemble du service.

L'installation d'un système informatisé d'interrogation du SIS plus performant, permettant notamment des interrogations simultanées plus nombreuses dans des délais réduits, sera réalisée pour la fin de cette année 2002.

Un régisseur de recettes, chargé de la perception des droits de chancellerie exigés pour la délivrance des visas à la frontière, a été nommé en avril 2002.

Les visas d'escale ne sont plus délivrés. En outre, l'entrée en vigueur depuis le 28 novembre 2002 de l'amendement N°18 à l'annexe IX de la convention de Chicago a abrogé la norme qui rendait obligatoire cette procédure.

Le Manuel Commun Schengen a été diffusé dans tous les postes de seconde ligne.

A Orly, un registre récapitulatif des visas de régularisation à la frontière a été ouvert. Les visas délivrés aux marins y font l'objet de mentions spécifiques.

Même si le système d'interrogation actuel demeure relativement lent dans ses temps de réponse, les fichiers du NSIS à l'aéroport d'Orly sont régulièrement interrogés par les fonctionnaires puisque 1715 fiches de recherches ont été découvertes du 01 janvier au 27 novembre 2002.

RESTREINT UE

A Nice, l'affectation d'agents supplémentaires a permis l'augmentation du nombre d'interrogations du SIS par des fonctionnaires habilités et la restauration d'un contrôle efficace en zone de départ international. Des contrôles ont lieu sur tous les passagers au départ de vols non-Schengen et sur les passagers en transit (pays Schengen - pays non Schengen).

Les équipages et personnels de l'aéroport font l'objet de contrôles de badge lors de leur passage aux aubettes de contrôle ainsi qu'en zone réservée par l'unité de sûreté aéroportuaire du service.

Quant à la délivrance à la frontière de visas aux marins de commerce, elle est assurée conformément au document Schengen SCH/I-Front (96)78, 2^{ème} rév.corr. et son annexe (formulaire-type de transmission d'informations pour les marins soumis à l'obligation de visa).

1.2.3. Le port de Marseille.

Le port de Marseille a intensifié les contrôles des véhicules à la sortie de l'espace Schengen et procède aux contrôles physiques des équipages des navires de commerce selon la disponibilité des personnels.

Par ailleurs, le taux de compostage des documents de voyage est de cent pour cent en entrée Schengen et varie de quarante à cent pour cent en sortie.

1.2.4. le PPA de Thônex-Vallard

Des instructions rappelant l'obligation systématique de compostage des documents de voyage ainsi que l'ensemble de la réglementation et de la documentation opérationnelle ont été transmises au service.

L'exercice de contrôles systématiques à la frontière terrestre avec la Suisse reste cependant aléatoire compte tenu de la nature du trafic (trafic intense et passage emprunté prioritairement par des travailleurs frontaliers). Pour des motifs liés à la fluidité du trafic, une file destinée au trafic frontalier aux heures d'affluence a été ouverte de façon concertée avec les autorités suisses.

RESTREINT UE

L'intervention d'unités mobiles spécialisées dans cette région de la frontière a par ailleurs été intensifiée. A titre d'exemple, elle a ainsi permis l'interpellation de plus de soixante personnes en situation irrégulière et de quatre passeurs au 12 novembre 2002.

1.3. Diffusion aux services de notes relatives à la réglementation.

1.3.1. Des instructions rappelant les obligations de la France au regard des normes de Schengen ont été diffusées par la direction centrale de la police aux frontières à l'ensemble de ses services concernés et à la direction générale des douanes et des droits indirects qui assure la diffusion à ses services extérieurs.

Elles concernent :

- la réglementation transfrontière (*note diffusée le 06 mai 2002*),
- l'application de la CAAS avec un rappel des modalités de contrôle et de la réglementation (*note diffusée le 03 juin 2002*),
- l'entrée en vigueur au 01 juin 2002 de l'accord entre l'Union Européenne et la Suisse sur la libre-circulation des personnes signé le 21 juin 1999 (*note diffusée le 08 juillet 2002*). De ce fait, les ressortissants helvétiques bénéficiant des mêmes facilités de circulation que ceux de l'Union Européenne, la consultation du SIS à leur égard n'est plus systématique.

1.3.2. Des procédures réglementaires internes sont entreprises pour permettre :

-l'accès des fonctionnaires des douanes au SIS : la Commission Nationale Informatique et Libertés (CNIL), instance française indépendante autorisant l'accès aux fichiers informatiques, a été saisie. Une réponse de cet organisme est actuellement attendue ;

RESTREINT UE

-l'accès des adjoints de sécurité aux fichiers (cf. constat de la commission à l'aéroport de Nice) : des projets de révision des textes réglementaires pertinents sont actuellement discutés.

Enfin, des courriers de saisine et de rappel ont été envoyés aux services juridiques compétents sur les points de réglementation relatifs à la délivrance de visas d'escale aérienne et de visas de régularisation, à la délivrance de sauf-conduits à la frontière, dont ceux des demandeurs d'asile à la frontière, ainsi qu'aux taux insuffisants de recouvrement des amendes infligées aux transporteurs.

2. L'EQUIPEMENT ET LES INFRASTRUCTURES.

2.1. Rappel des observations.

La commission a fait un certain nombre de constatations en la matière : la vétusté des locaux (port de Marseille) et de certains terminaux de consultation du SIS (frontière terrestre), l'accès limité de ces derniers pour consulter les fichiers, l'insuffisance ou la non-conformité de la signalisation des files de passagers UE/non UE et de la séparation des flux Schengen/non Schengen (frontières aériennes et maritimes), le nombre insuffisant d'aubettes ou leur positionnement inadéquat (frontières aériennes et maritimes), le manque d'équipement en particulier l'absence de documentation et de matériel de détection des faux documents.

2.2. Aux frontières terrestres.

A **Paris-Gare du Nord**, la brigade des chemins de fer est installée depuis le 31 mars 2002 dans de nouveaux locaux qui permettent d'y assurer de manière appropriée les contrôles de seconde ligne.

RESTREINT UE

Dans le cadre de l'aménagement de l'ensemble du terminal EUROSTAR, dont l'achèvement est prévu pour la fin du 1^{er} semestre 2003, l'ensemble des aubettes de contrôle seront équipées d'un accès au SIS.

Par ailleurs, outre la livraison prochaine d'un appareil Retrocheck et d'équipements supplémentaires, huit lampes ultra violet (fixes et portables) et quatre comptes-fils sont venus compléter le dispositif de détection de faux-documents.

Une partie de ce matériel est également utilisé par l'unité de contrôle des trains internationaux qui procède aux contrôles à Londres-Waterloo.

A Londres-Waterloo, les consultations du SIS sont effectives grâce à des terminaux informatiques portables, le système d'interrogation étant sécurisé par le cryptage du réseau.

A Thônex-Vallard, outre l'accès attendu à la totalité des données du SIS et aux fichiers des personnes recherchées et des véhicules volés, le service sera doté dans les meilleurs délais du système SINDBAD (du ministère de l'intérieur) qui aide à la détection de faux documents.

2.3. Aux frontières aériennes.

A Roissy, la société gestionnaire « Aéroports de Paris » (ADP) a été saisie par nos services en avril dernier sur la mise en conformité nécessaire des systèmes de séparation des flux, de la signalétique et des aubettes pour remplir nos obligations Schengen.

L'étanchéité des systèmes de séparation des flux Schengen et non Schengen est réalisée dans les aérogares 1 et T3 (ancien T9). En revanche, les travaux résiduels liés à l'étanchéité de la séparation des flux Schengen et non-Schengen du terminal 2F2 nécessiteront plusieurs mois.

La signalisation des files de passagers indiquant les contrôles des documents des ressortissants de l'UE – EEE et des autres ressortissants est réalisée sur les aérogares 1 et 2.

RESTREINT UE

La modification des caractéristiques techniques des aubettes pour éviter que les passagers aient une vue sur l'intérieur de ces dernières tout en permettant un contrôle de face a été réalisée en partie au terminal 2B où quatre aubettes (deux pour les contrôles départ et deux pour les contrôles arrivée) ont été installées selon ces normes, et à l'aérogare T3 en totalité.

Les aubettes de l'aérogare 1 et des terminaux 2A et 2B (dans sa partie Est) n'ont toujours pas été modifiées. Celles du terminal 2A le seront dans la zone arrivée avant la fin de l'année 2003 ; celles de l'aérogare 1 le seront dans le cadre d'une réhabilitation qui devrait se dérouler sur une période de quatre ans.

A Orly, la signalisation des filtres a été ainsi modifiée : UE –EEE et non UE-EEE.

ADP a également été saisie en mai sur la réalisation nécessaire de la modification des aubettes et de la séparation des flux. Une lettre de relance lui a été adressée en septembre. Une réponse de sa part est attendue dans les meilleurs délais.

La modification du positionnement des terminaux sera effective avec l'installation d'un système informatisé d'interrogation du SIS plus performant, dont la date est prévue pour le 31 décembre 2002.

A Nice, la séparation des flux intra et extra-Schengen est réalisée dans la zone des arrivées internationales.

Un voile a été apposé sur les aubettes garantissant la confidentialité.

La Chambre de commerce et d'industrie, gestionnaire de l'aéroport, a été saisie sur la signalisation en zone de départ international.

2.4. Aux frontières maritimes.

A Calais, le positionnement des aubettes a été effectué aux postes de contrôle piéton et bus du terminal « transbordeurs » ainsi qu'à l'hoverport.

La séparation des files UE/non UE a été réalisée à l'hoverport et au terminal « transbordeur » à l'entrée de l'espace Schengen.

RESTREINT UE

Vingt-six terminaux vont être dotés progressivement d'un système informatisé d'interrogation du SIS plus performant. L'ensemble des terminaux d'interrogation ont été sécurisés.

Deux aubettes neuves seront installées et équipées en janvier 2003 au terminal fret. La clôture complète de celui-ci sera effective dès l'été 2003.

La mise en place de soixante-six caméras courant 2003 assurera la sécurisation et la surveillance de l'ensemble du site.

Cependant, la chambre de commerce et d'industrie a refusé de clôturer l'hoverport côté plage compte tenu de la réglementation française en vigueur sur la protection du littoral.

A Marseille, un courrier rappelant l'obligation de procéder à la sécurisation des aubettes des gares maritimes J1 et J2, à la signalisation de la séparation des flux, de remédier à la vétusté des installations au terminal J2 et à l'impossibilité d'y installer tout matériel informatique a été adressée en avril 2002 au service gestionnaire du port.

L'interrogation du SIS est effective à la terrasse du terminal J2 (entrée de l'espace Schengen) grâce à l'affectation de moyens de radiocommunications.

La sécurisation des aubettes des gares maritimes J1 (piétons) et J2 (entrée des véhicules) sera réalisée très prochainement.

3. LE PERSONNEL.

Les observations constatées portaient sur le manque d'effectifs et sur l'emploi des personnels au sein d'un même service : insuffisance de fonctionnaires chargés des missions de contrôle aux frontières liée à l'exercice simultané des missions de police générale.

RESTREINT UE

3.1. Aux frontières terrestres.

A Paris-Gare du Nord et à Londres-Waterloo, des redéploiements au sein des services de treize fonctionnaires et l'arrivée de deux officiers ont permis de renforcer le service chargé des contrôles d'entrée et de sortie de l'espace Schengen.

Le poste de Thônex-Vallard fait partie des 41 points de passage autorisés transférés à la douane. Ce transfert s'est fait sans l'attribution d'effectif supplémentaire. L'activité de contrôle de l'immigration s'exerce en conséquence par redéploiement au sein de la même enveloppe d'emplois et par arbitrage constant entre les missions douanières classiques de contrôle des marchandises et les missions de contrôle des personnes.

3.2. Aux frontières aériennes.

Un effort important de renfort du personnel a été décidé pour un meilleur contrôle des frontières aériennes.

A Roissy, 108 fonctionnaires supplémentaires ont été affectés aux contrôles d'entrée et de sortie de l'espace Schengen du 01 septembre 2002 à ce jour.

A Orly, 13 fonctionnaires sont venus renforcer les effectifs existants.

A Nice, 30 fonctionnaires ont été affectés le premier septembre à l'aéroport permettant d'assurer la totalité des contrôles des passagers quittant l'espace Schengen.

RESTREINT UE

3.3. Aux frontières maritimes.

Le même effort a été fait aux frontières maritimes.

A Calais, quatre-vingt quatre fonctionnaires renforcent depuis le premier septembre les effectifs chargés des contrôles à la frontière britannique.

4. LA FORMATION.

Afin d'améliorer la formation des personnels chargés des contrôles, jugée insuffisante par la commission d'évaluation, des mesures ont été prises tant dans les services qu'au niveau central.

4.1. Evolution de la formation suivie à l'échelon central.

Une instruction relative à la mise en place d'une formation de deux jours de module supplémentaire sur la CAAS a été diffusée à l'ensemble des services au mois de juin.

L'accent a été mis sur la formation relative à la réglementation puisque deux stages de réglementation transfrontière supplémentaires ont été mis en place au second trimestre 2002 pour tous les sites. Quatre stages de réglementation transfrontière sont envisagés pour le premier semestre 2003, et trois pour le second trimestre.

La refonte du manuel de réglementation transfrontière utilisé dans les aubettes et dans les postes de seconde ligne a été décidée. Dans ce cadre, l'ensemble des fonctionnaires chargés des contrôles a été consulté. Cette refonte est liée à l'évolution des formations dans le domaine de la réglementation, et étudiée par un groupe de réflexion constitué de formateurs répartis sur plusieurs sites. La modification de leur contenu et des stages qui en découlent sera effective dès 2003.

RESTREINT UE

4.2. La formation suivie par les services.

Pour les services de **Paris-Gare du Nord et de Londres-Waterloo**, des stages de formation sur site relatifs à la réglementation transfrontière et à la fraude documentaire ont été systématisés.

A l'aéroport de Roissy, trois semaines d'adaptation permettent la formation des fonctionnaires nouvellement affectés. Il est par ailleurs programmé une formation sur site regroupant anciens et nouveaux fonctionnaires affectés au contrôle.

A l'aéroport d'Orly, une formation spécifique sur site est organisée pour les gardiens stagiaires et les nouveaux affectés. Elle est assurée deux heures par semaine par des spécialistes de la détection de la fraude documentaire au profit de tous les fonctionnaires affectés au contrôle transfrontière.

A l'aéroport de Nice, une formation sur site d'une durée de trois semaines a eu lieu pour les personnes affectées au 01 septembre 2002. En outre, dans le cadre d'un programme de formation sur site pour le quatrième trimestre, un stage de réglementation transfrontière et un stage relatif à la fraude documentaire ont été programmés.

Au port de Calais, des stages de deux semaines chacun en août et septembre derniers ont permis la formation de vingt fonctionnaires chargés du contrôle aux frontières.

Au port de Marseille, un officier formateur chargé de la formation continue assure l'amélioration des connaissances des fonctionnaires chargés des contrôles dans le domaine de la fraude documentaire. Par ailleurs, un troisième formateur sur site est venu renforcer l'équipe de formation.

Au poste de Thônex-Vallard, outre la formation initiale actuelle de cinq jours, une formation complémentaire sera dispensée aux agents des douanes dès qu'ils auront la possibilité d'accéder à l'ensemble des données du SIS.
