



«Welcome to Calais» Les migrants dans l'attente du Royaume-Uni

18 h, comme tous les soirs depuis quelques années, des centaines de repas sont distribuées par l'association d'aide aux migrants sur les quais d'un entrepôt du port de Calais. Dans le froid, sous la pluie ou le soleil, la queue se forme lentement et sans difficultés. Ils sont là, ces hommes souvent jeunes, venus seul ou par petits groupes, attendre dès 17 h qu'on leur serve un plat chaud, un repas, qui représente pour la plupart d'entre eux l'unique moment de partage et de convivialité avec la société locale. Demain midi, ce sera pareil et demain soir aussi, ils arriveront sur le quai, face aux ferries qui, inlassablement, partent vers l'Angleterre. Dans la file chaque jour renouvelée, certains chanceux auront disparu dans la nuit, laissant la place à de nouveaux migrants.

Transiter par Calais

En position de finistère pour des centaines de personnes en provenance d'Asie, d'Afrique ou d'Europe de l'Est (**fig. 1**), Calais, premier port français de voyageurs, est situé en face de l'Angleterre: seulement 35 km séparent la ville des côtes anglaises tant convoitées. Un film, *Welcome* (**1**), sorti en mars 2009 sur les écrans français, zoome sur ce petit bout d'Europe.

Depuis le milieu des années 1990 (Coordination française pour le droit d'asile, 2008), de nombreux migrants arrivent dans la région de Calais pour tenter de passer de l'autre côté du *Channel* ou Pas-de-Calais. Les premiers arrivés sur la côte française, originaires d'Europe de l'Est (d'Ukraine

1. Calais: sur les routes du Royaume-Uni

notamment), ont essayé, après la chute du «Mur», de rejoindre l'Angleterre. En 1999, l'éclatement du conflit au Kosovo a fait affluer de nombreux Kosovars. Au même moment, la situation en Afghanistan a poussé des Afghans à fuir le régime des Talibans et à migrer dans les pays voisins ou en Europe. La guerre déclenchée par les États-Unis après le 11 septembre 2001 a accentué ce mouvement. En Irak aussi, après la Première Guerre du Golfe (1991) et avant la chute de Saddam Hussein, de nombreux Irakiens avaient fui leur pays. Plus tard en 2003, le renversement du dictateur et la situation de quasi-guerre civile qui s'en est suivie n'ont fait qu'accélérer les flux au départ du Moyen-Orient, en particulier du Kurdistan. Les décennies 1990 et 2000 en Afrique de l'Est ont également été une période de grandes migrations. Les conflits entre Érythrée et Éthiopie, la dégradation de la situation politique, économique et sociale en Somalie, la guerre du Darfour au Soudan ont provoqué une multitude de départs vers l'Égypte et l'Europe.

Les renforcements des contrôles dans les aéroports européens (et de plus en plus dans ceux des pays de départ; Lombard, 2006) ont amené les candidats à la migration à emprunter, depuis les pays du Sud, les routes terrestres sur de longues distances. Celles-ci sont connues: certaines traversent la Turquie, puis la Grèce, l'Italie et la France via Nice; d'autres cheminent à travers le Soudan, la Libye ou l'Égypte, puis rejoignent l'Italie et la France (Liagre, 2008). Durant leur parcours, les migrants rencontrent de multiples obstacles dans les pays qu'ils traversent, en particulier en Afrique du Nord (Maroc, Égypte, Libye) ou à l'entrée dans l'espace Schengen (Espagne, Grèce, Italie), ce qui les incite à adopter des stratégies de contournement par les îles méditerranéennes, notamment celles de Lampedusa ou de Malte. Les blocages se produisent aussi aux frontières séparant les pays européens entre eux ou dans les terminaux de transport (gares routières ou ferroviaires surtout), que les migrants sont amenés à fréquenter. Ces arrêts obligés conditionnent la durée de leur transit qui peut varier de quelques heures à plusieurs mois, surtout s'ils sont arrêtés et enfermés dans des centres de regroupement et de détention (qui se multiplient sur le territoire européen [[Le Monde diplomatique](#)]) (**2**).

Perpétuellement en mouvement, les migrants qui ont franchi les sas de contrôle précédents débarquent à Calais, espérant «aller jusqu'au bout [...]» (Laacher, 2002, p. 78). De là, ils tentent de rejoindre le Royaume-Uni où beaucoup d'entre eux, anglophones, ont de la famille ou de simples connaissances. Après avoir été empêchés plusieurs fois de suite de traverser le *Channel*, étant bloqués à Calais, les migrants se mettent à envisager d'autres destinations et se renseignent sur les moyens d'y parvenir. Par exemple, devant une carte routière qui leur est présentée, ils questionnent: «Qu'est-ce que tu penses du Luxembourg? La Norvège, comment fait-on pour y aller? Dis donc, l'Angleterre c'est si près que ça! Il n'y a pas d'autres endroits pour passer?» (3).

Le Royaume-Uni n'appartient pas à l'espace Schengen, cet ensemble de pays d'Europe occidentale et centrale, qui, à partir de 1985, se sont mis progressivement d'accord sur une liberté de circulation interne en même temps que sur un renforcement des contrôles aux frontières communautaires. La formulation, par étapes, d'une politique d'immigration commune a pour effet d'augmenter le nombre de personnes errant dans la clandestinité au sein de l'Union européenne (UE). À la suite d'une première convention signée en 1990 à Dublin, le règlement Dublin II adopté en 2003 (4) contraint les migrants à effectuer leur demande d'asile dans le premier pays de l'UE où ils se sont fait connaître et non pas dans le lieu de leur choix. Aussi, des procédures d'asile de plus en plus complexes, ainsi qu'un accès inégal selon les pays aux droits et à l'information



2. Cabanes dans la «jungle» (cliché: E. Berson, 2009)



3. Distributions de repas sur les quais (cliché: F. Dumont, 2009; E. Berson, 2009)



4. Distributions de repas sur les quais (cliché: F. Dumont, 2009; E. Berson, 2009)



5. Un panneau d'affichage d'une association d'entraide expliquant dans toutes les langues le fonctionnement de la distribution (cliché: F. Dumont, 2009)

sur leurs droits, amènent les migrants extracommunautaires à poursuivre leur parcours migratoire alors qu'ils ne sont plus ni «régularisables» ni «expulsables». Cela se traduit pour bon nombre d'entre eux par une étape à faire sur le littoral de la Manche ou de la mer du Nord. Au Royaume-Uni, la législation pour les migrants, les demandeurs d'asile et les réfugiés est en effet réputée plus favorable qu'au sein de l'espace Schengen, même si elle a tendance à se durcir depuis quelques années (Coordination française pour le droit d'asile, 2008, p. 31).

Le passage par Calais est possible en raison de l'intensité des flux de voyageurs et de marchandises vers l'Angleterre. Chaque nuit, les migrants sont nombreux à tenter leur chance, en montant à bord des remorques qui empruntent les ferries, en embarquant directement dans les navires ou les navettes d'Eurotunnel, en se risquant même parfois à emprunter à pied les boyaux des tunnels ferroviaires. Pour «embarquer», il faut connaître un passeur et payer entre 400 et 800 euros. Le prix varie en fonction de plusieurs facteurs. Une personne en provenance d'un pays considéré plus aisé (l'Inde par exemple aux yeux des Afghans) paiera plus cher qu'une autre venant d'un pays pauvre ou ayant des affinités ethniques avec les passeurs. Le degré de connaissances des réseaux ou des difficultés rencontrées par les passeurs pour contourner les dispositifs de contrôle influera aussi sur les prix pratiqués (Courau, 2008). Les passeurs sont souvent d'anciens candidats au passage (5). N'ayant pas réussi à traverser, sans ressources ni moyens légaux de gagner de l'argent, ne pouvant ou ne voulant pas retourner dans leur pays, ils se sont reconvertis en «agents» du passage (selon l'expression employée par les migrants sur place qui ne voient pas forcément le passeur comme un trafiquant mafieux d'êtres humains, mais simplement comme quelqu'un qui les aide).

En 1999, à cinq kilomètres à l'ouest de Calais, le Centre d'hébergement et d'accueil d'urgence humanitaire (CHAUH) de Sangatte a ouvert ses portes. Il était géré par la Croix-Rouge et offrait aux migrants des conditions de vie relativement décentes (couchage, chauffage, sanitaires, douches, nourriture, vêtements, etc.). On estime à près de 70 000 le nombre de personnes qui auraient transité par le centre jusqu'à sa fermeture en décembre 2002 (Dumont, Liagre, 2005) (6). Depuis, les flux de migrants n'auraient pas diminué mais leur visibilité a changé: les migrants se sont

éparpillés dans l'espace régional et international et ont aussi pénétré dans la ville de Calais. Ils seraient entre 500 et 700 en attente dans Calais et son immédiate périphérie, peut-être 1 000 si l'on en croit la Coordination française pour le droit d'asile, alors qu'ils étaient beaucoup moins nombreux auparavant, de l'ordre de 200 à 300 présents dans la ville même (selon les associations locales) (7).

Les usages de l'espace

La disparition du CHAUH en 2002 a tendu à rendre les migrants moins «visibles». En particulier parce que leur localisation a changé et s'est étendue à toute la côte de la Manche et de la mer du Nord, de Boulogne à Dunkerque et au-delà (Belgique d'un côté, Roscoff de l'autre). Les migrants «résident» à proximité des parking et aires d'autoroute du secteur, là où ils ont une chance d'approcher les camions et leurs remorques pour s'y cacher. On trouve ainsi des campements près de l'aire de repos de Steenvoorde sur l'A25, sur l'A16 entre Calais et Gravelines, à Norrent-Fontes près de Saint-Omer, etc.

Avant 2002, les migrants étaient concentrés au CHAUH et sur la route qui mène de Sangatte au port de Calais. Aujourd'hui, ils sont disséminés en différents points de l'espace urbain et périurbain, dans des camps informels et d'autres lieux de mise à l'écart. Les migrants de nationalité afghane, iranienne, irakienne, se regroupent dans diverses zones isolées qu'ils dénomment «jungles» (8). Ce sont des taillis, des sous-bois, des talus de rocadés, où ils sont des dizaines à «habiter» des tentes, des cabanes faites de palettes, de cartons, de bâches, d'un rien récupéré (fig. 2). Ils vivent sans sanitaires, dans la promiscuité, les débris, le froid et l'humidité. Dans les jungles les plus densément peuplées, ils peuvent être deux cents à «résider» (dans des abris qui parfois se touchent, parfois ne sont espacés que de quelques mètres), se regroupant par origine ethnique ou nationale. Les Africains sont ailleurs, dans des maisons ou des vieux Algéco abandonnés. Deux fois par jour, les migrants se rendent aux distributions de repas près des bassins du port (fig. 3, 4 et 5). Ceux qui ont de l'argent vont aussi au supermarché hard discount, où ils ne sont autorisés à entrer que deux par deux, et achètent des conserves, des boissons, etc. L'après-midi, les malades ou les blessés échouent à la Permanence d'accès aux soins de santé (PASS), une petite bâtisse peu avenante, située près de l'hôpital et à l'écart des habitations, où ils attendent de voir le médecin.

La présence des migrants à Calais se traduit par un usage différencié de l'espace. Ainsi ne s'aventurent-ils que très rarement dans le centre-ville, autour de la mairie, et dans les quartiers commerçants, comme si une frontière implicite s'était instaurée, que les migrants ne franchissent pas. Par contre, leur accès à d'autres lieux dans la ville est possible: il s'agit principalement des places et du quai où ont lieu les distributions de repas durant lesquelles les contrôles sont quasi inexistantes (**fig. 6**). Ailleurs, les migrants sont tolérés, comme dans les jungles ou les squats, malgré les fréquents contrôles et les destructions des aires de logement opérés par les forces de l'ordre (Police aux frontières, Compagnies républicaines de sécurité) (9). Entre ces points de l'espace urbain et périurbain, les parcours sont «balisés». Les migrants empruntent les chemins traversant les zones boisées ou longeant les voies ferrées, les «tracks» comme ils disent. Lorsqu'ils évoluent à découvert, ils s'assurent alors de circuler le plus discrètement possible.

L'avenir des migrants à Calais

L'entonnoir qu'est devenue la ville est de plus en plus resserré. Le délai d'attente pour passer en Angleterre a atteint plusieurs semaines début 2009. Depuis, les passages semblent à nouveau plus aisés et les plus chanceux ne patientent que quelques jours. La surveillance de l'aire portuaire a été accentuée. Un mur borde la plage côté Nord (**fig. 7**) et «ferme la mer» — pour reprendre l'expression des migrants africains transitant à Nouadhibou (Mauritanie)



7. Mur bordant le port sur la plage Nord (cliché: E. Berson, 2009)



8. Le check-point pour le contrôle de la présence de CO₂ dans les camions (cliché: E. Berson, 2009)

avant de tenter la traversée vers les îles Canaries. Les contrôles à l'embarcadère des ferries comme des navettes Eurotunnel sont renforcés et toutes les techniques sont mises en œuvre pour observer, voir, sentir, mesurer (10) les migrants (**fig. 8**). Chaque jour et chaque nuit, aux abords du port, ces hommes sont traqués, coursés, chassés, ce qui contribue à renforcer les réseaux de passeurs «professionnels».

Les personnes qui leur viennent en aide subissent elles aussi une certaine pression. Les autorités (ville, département, région) continuent certes de subventionner les associations locales de solidarité, telles que Salam ou le collectif C'Sur, qui fournissent un soutien matériel et moral en offrant repas et vêtements ou en aidant les migrants à défendre leurs droits [[association Salam](#), [association Csur62](#)]. Mais, dans le même temps, des élus locaux [[vidéo dailymotion](#)], appuyés par le ministre français de l'Immigration dans un discours prononcé à Calais en avril 2009 [[Ministère de l'immigration](#)], dénoncent la concentration des migrants dans une ville déjà sérieusement touchée par les crises économique et sociale. Le choix pour certains semble rapide: «la Corrèze avant le Zambèze» (11), les défavorisés calaisiens avant l'étranger qui passe.

L'avenir paraît incertain pour les migrants asiatiques, africains ou est-européens en attente à Calais, le contrôle, la répression policière et les propositions de retour semblant être les seules réponses apportées à la question posée par leur présence dans l'Union européenne d'aujourd'hui. Pourtant, jeunes et aguerries aux difficiles conditions de vie existant dans leur pays ou rencontrées durant leur périple, ayant envie de circuler, de découvrir le monde et de gagner leur vie, ces personnes «engagées dans l'impasse du monde» (Simon, 2008, p. 111) continueront de braver les obstacles mis en travers de leur route, à Calais ou ailleurs, quitte à franchir le dernier «pas» à la nage (12).

Emmanuel Berson (Université de Lille I), Frédéric Dumont (Université de Lille I), Jérôme Lombard (IRD LPED)

Bibliographie

- BLANCHARD E., WENDER A.-S., dir. (2007). *Guerre aux migrants. Le livre noir de Ceuta et Melilla*. Paris: Éditions Syllepse, 234 p. [ISBN: 978-2-84950-13-82](#)
- BRACHET J. (2005). «Perceptions de l'enclavement dans une oasis saharienne du Nord Niger». *Espace Populations Sociétés*, n° 1, p. 99-109.
- CLOCHARD O. (2007). *Le Jeu des frontières dans l'accès au statut de réfugié: une géographie des politiques européennes d'asile et d'immigration*. Poitiers: Université de Poitiers, thèse de géographie. ([chapitre 6 pp. 236-303](#)).
- CHOPLIN A., LOMBARD J. (2007). «Destination Nouadhibou pour les migrants africains». *Mappemonde*, n° 88.
- COORDINATION FRANÇAISE POUR LE DROIT D'ASILE (2008). *La Loi des «jungles». La situation des exilés sur le littoral de la Manche et*

de la Mer du Nord. Paris: rapport de mission d'observation mai/juillet 2008, 186 p.

COURAU H. (2008). *Ethnologie de la forme-camp de Sangatte*. Paris: Éditions des archives contemporaines, 282 p. [ISBN](#): 978-2-914610-40-7

DUMONT F., LIAGRE R. (2005). «Sangatte: vie et mort d'un centre de 'réfugiés'». *Annales de géographie*, [641](#), p. 93-112.

LAACHER S. (2002). *Après Sangatte...* Paris: Édition La Dispute, 121 p. [ISBN](#): 2-8430-3074-9

LIAGRE R. (2008). «Note méthodologique: quelle cartographie des itinéraires migratoires clandestins? Réflexions à partir du cas des clandestins de la région de Calais». *Espace Populations Sociétés*, [2008-3](#).

LOMBARD J., (2006). «Le paradoxe du transport: au prisme des migrations internationales». In CAMBRÉZY L., DOMENACH H., dir., *Migrations internationales et développement*. Commission Population Développement de l'ONU, p. 119-132.

MANSELL H. (2007). *Tea-Bag*. Paris: Le Seuil, 329 p. [ISBN](#): 978-2-02-055674-3

SIMON G. (2008). *La Planète migratoire dans la mondialisation*. Paris: Armand Colin, 255 p. [ISBN](#): 978-2-200-34679-9

Notes

1. Film français de Philippe Lioret, avec Vincent Lindon et [Firat Ayverdi](#).

2. Le périple de Tea-Bag, l'héroïne d'origine congolaise du roman de Henning Mankell (2007), qui atteint la Suède après une succession d'étapes dangereuses et éprouvantes dans les pays d'Afrique et d'Europe traversés, est à ce titre révélateur des difficultés rencontrées sur sa route.

3. Interviews menées à Calais, mars et avril 2009.

4. *Journal officiel des Communautés européennes*, [sommaire](#) L50, 25 février 2003.

5. Cf. les propos de Catherine Wihtol de Wenden, le 12 Mars 2009 sur France Inter, dans l'émission «Le téléphone sonne».

6. Cf. *Le Monde*, 14 juillet 2002, reprenant les propos du ministre français de l'Intérieur de l'époque, Nicolas Sarkozy, justifiant la fermeture du centre: «Jusqu'ici, nous étions dans un dialogue de sourds: les Anglais nous reprochaient d'organiser l'arrivée des clandestins et la France reprochait à l'Angleterre d'avoir une législation trop attractive. Ce n'est plus le cas. Il est donc naturel que nous fermions Sangatte».

7. Il n'est pas aisé de comptabiliser les candidats au passage. D'une part parce qu'ils sont dispersés dans l'espace, d'autre part parce que certains d'entre eux se cachent, notamment les femmes et les enfants, moins nombreux que les hommes mais néanmoins présents. Ailleurs dans le monde, là où des migrants tentent de franchir une frontière et se retrouvent bloqués, l'estimation de leur nombre est également difficile. À Nouadhibou (Mauritanie) par exemple, comment distinguer (et pourquoi?) les migrants qui travaillent dans l'économie locale et ceux qui souhaitent emprunter les pirogues pour se rendre aux îles Canaries (Chopin, Lombard, 2007: M@ppemonde [n°88](#))? Dans tous les cas, ces migrants ne constituent pas des groupes très nombreux, tout au plus quelques centaines d'individus, comme dans les forêts entourant les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla, sur la côte Nord du Maroc (Blanchard, Wender, 2007).

8. En Afrique, les migrants de passage utilisent aussi des expressions particulières pour désigner leur logement («foyer» des Sénégalais de Casamance à Nouadhibou); parfois, ce sont les habitants qui renomment les quartiers des migrants: ainsi le «ghetto» à Dirkou dans le Nord du Niger (Brachet, 2005).

9. Ainsi, le 21 avril 2009, au moins 150 migrants auraient été interpellés dans l'Est de la ville par d'importantes forces de l'ordre.

10. Dans les camions prêts à embarquer sur les ferries ou dans les navettes d'Eurotunnel, une sonde est passée sous la bâche des remorques pour capter les émanations de CO2 émises par les migrants cachés.

11. Pour reprendre l'expression du journaliste de *Paris-Match*, Raymond Cartier, dans les années 1950.

12. Ce que tente à la fin le héros du film *Welcome*.