

Numéro

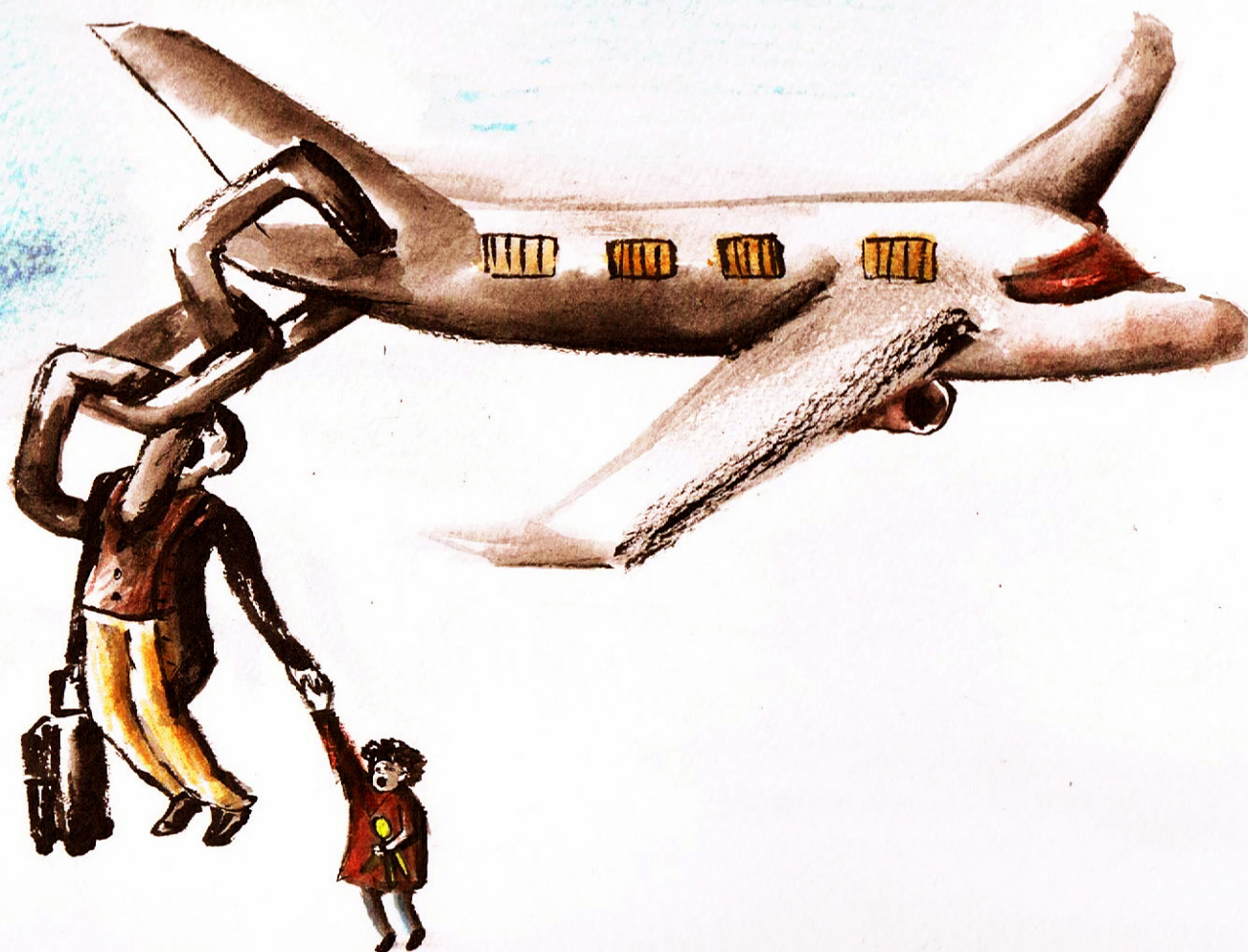
14

LES CARNETS NOIRS

des

CENTRES FERMÉS

Mars 2015



LES EXPULSIONS

PAR **VOIE AÉRIENNE**

Découvrez l'Afghanistan!

Avec le soutien du ministère de l'intérieur et du secrétariat d'état à la politique de migration et d'asile.

STOP
DEPORTACIONES
RACISTAS



ENTRE TOD@S PODEMOS PARARLOS.

NINGÚN SER HUMANO ES ILEGAL

#DeportacionMasivaNO

#LAYESeQueda

einmigrante@gmail.com

SOMMAIRE

Dossier spécial: les expulsions par voie aérienne

Introduction	4
L'usage de la force et ses victimes	5
Les expulsions collectives	10
Le rôle des compagnies aériennes	12
Les actions contre les compagnies	15
Comment empêcher une expulsion par avion?	17
Exemples: la Belgique, l'Espagne, l'Italie	20

Actualités

Sans-papiers en lutte	23
Questions parlementaires	24
A vos agendas!	26

Les expulsions par voie aérienne: introduction

Les expulsions par voie aérienne se divisent en deux catégories selon le type de vol choisi par les autorités:

1) **Expulsions (généralement individuelles) sur des vols commerciaux**, ce qui pose le problème de la responsabilité des compagnies aériennes. Les passagers sont également des acteurs importants dans ce genre d'opération. Ces expulsions se divisent à leur tour en trois sous-catégories:

a) les rapatriements immédiats de personnes jugées "inadmissibles" dans l'aéroport où elles ont débarqué (parfois simplement pour une escale) .

b) les rapatriements forcés de personnes détenues en centre fermé

c) les retours «volontaires»

2) **Expulsions collectives sur des vols sécurisés (charters ou vols militaires)**. Plusieurs pays peuvent être impliqués : les personnes expulsées sont alors rassemblées dans un seul pays, ou alors l'avion fait une escale. L'opération peut être coordonnée par Frontex, l'Agence européenne pour la gestion des frontières extérieures.

À savoir: le premier vol charter européen a été organisé en mars 1995. L'avion est parti d'Amsterdam avec 31 Zaïrois en provenance d'Allemagne et des Pays-Bas, a fait escale à Paris où il a embarqué 13 demandeurs d'asile déboutés, et a décollé enfin pour Kinshasa.

Le mythe du retour «volontaire»

Vous connaissez l'histoire d'Aref? Alors que toutes ses demandes d'asile avaient été rejetées, il a accepté début 2013 un retour «volontaire» vers l'Afghanistan. Il a été tué peu après. Est-ce que vous accepteriez de retourner volontairement en Afghanistan, vous? Et saviez-vous que les centres fermés sont des partenaires du programme de retour volontaire assisté? C'est l'Office des étrangers lui-même qui l'explique: "Dès 1999, un accord reconnaissant les centres fermés comme des partenaires indépendants a été conclu. Les services sociaux des centres fermés ont pour mission de persuader les personnes qui ont été écrouées en vue de leur éloignement à s'inscrire au programme de retour volontaire".

Rassurez-vous, la Belgique n'est pas seule. Récemment, en Allemagne, la Croix-Rouge bavaroise a publié une brochure présentant des enfants de demandeurs d'asile heureux de retourner dans leur pays: «Maintenant, j'ai un ami, je joue avec lui et les autres tous les jours. J'aime vraiment beaucoup être ici», pouvait-on y lire. Face aux critiques, la brochure a été retirée. "La légende allemande du retour heureux", titrait un journal. À vous de choisir de croire ou de ne pas croire à cette légende. (source: CRER, 13 mai 2014)

L'usage de la force et ses victimes

L'éloignement forcé d'une personne implique par définition l'usage de la force. Mais peut-on être un pays démocratique tout en réduisant une personne à un paquet, à un objet que l'on veut expédier hors de ses frontières? Les états membres de l'UE prétendent être sortis de l'impasse en affirmant que l'usage de la force doit être "raisonnable et proportionné". Chaque pays publie régulièrement des manuels à l'usage des forces de l'ordre illustrant les techniques de contrainte autorisées.

Au **Royaume-Uni**, par exemple, le gouvernement a récemment mis à jour un document intitulé "Instructions sur l'évaluation des risques concernant les techniques d'escorte", où l'on apprend que "la santé d'un détenu, notamment des personnes infirmes ou en phase terminale, aura un impact important sur l'évaluation des risques de fuite ou d'évasion au moment de choisir d'utiliser des moyens de contrainte".

En **France**, le site *Frenchleaks* a divulgué un document interne intitulé "Instruction relative à l'éloignement par voie aérienne des étrangers en situation irrégulière", signé par Michel Gaudin, directeur général de la police nationale de 2002 à 2007. On y apprend que "l'escorte des éloignés" est devenue "un nouveau métier de police": "L'expérience des personnels d'escorte combinée à des difficultés récurrentes rencontrées dans l'exécution des mesures d'éloignement par voie aérienne ont nécessité la mise en oeuvre d'actions de formation spécifiquement adaptées à ce type de missions. Aussi,

afin de garantir le bon déroulement d'une mission d'éloignement tout en respectant les règles déontologiques, un superviseur doit être désigné pour seconder le chef du dispositif d'escorte. [...]. Concernant les moyens d'immobilisation, seuls les matériels actuellement en dotation administrative (menottes textiles de préférence ou métalliques en cas de nécessité, bandes de type 'velcro' et la ceinture d'immobilisation) doivent être utilisés". Le document détaille ensuite les différentes phases de la procédure d'embarquement, explique le principe de la coercition ("sans faire usage de violences ou de brutalités illégitimes. [...] Les escorteurs doivent toujours garder à l'esprit que la mesure d'éloignement ne doit pas être exécutée à n'importe quel prix"), analyse les relations de l'escorte avec le reconduit, l'équipage et les autorités à l'arrivée.

FICHE TECHNIQUE N° 01



- ☛ L'escorteur entoure le cou du « reconduit », avec son bras en saisissant le vêtement de celui-ci, le plus loin possible
- ☛ Son autre main vient dans un premier temps, en protection entre la tête du « reconduit » et le visage de l'escorteur

Exemple de «Fiche technique» tirée du manuel français.

Lien: <https://www.frenchleaks.fr/IMG/pdf/PAF.pdf>

Comment ça se passe en Belgique

«La caractéristique principale des expulsions est leur opacité. Les témoignages de violence sont récurrents, avec souvent des indices sérieux de traitements dégradants. Les contrôles externes sont quasiment inexistants, les contrôles internes sont sporadiques, il n’y a pas de surveillance vidéo et les possibilités effectives qu’une plainte aboutisse sont presque nulles».

Source: *Ciré*

«Les instructions furent modifiées après la mort de Semira Adamu. Les nouvelles directives, adoptées en 1999, interdisaient notamment toute technique impliquant l’obstruction des voies respiratoires. Mais d’autres restent autorisées, comme la clef à l’épaule, la clef au bras appliquée dans le dos, la clef en patte de canard (bras plié dans le dos), la clef aux jambes, le genou dans la nuque, le portage à bord de l’avion... Par ailleurs, depuis la mort de Semira Adamu, les expulsions ne sont plus filmées par la police».

Source: *Ouvronslesyeux.be*

Dès son arrivée en centre fermé, le détenu doit subir des pressions pour le ‘préparer’ à son expulsion. La première d’entre elles est la détention. Très souvent, la veille de l’expulsion, le détenu est placé en cellule d’isolement; son téléphone, quand il est autorisé par le règlement du centre, est alors confisqué.

Le jour de l’expulsion, le détenu est vu par le médecin du centre, il fait ses bagages et attend que la police vienne le chercher pour l’emmener en fourgon vers l’aéroport. Le transfert se fait plusieurs heures avant le départ.

À l’arrivée à l’aéroport, il est placé dans une petite cellule du commissariat. Il reçoit la visite d’une assistante sociale. Aucun contact avec le monde extérieur n’est possible. Le détenu est alors conduit vers l’avion.

Lors de l’embarquement, une gradation dans la coercition est prévue : lors de la première tentative d’expulsion, il est possible de refuser d’embarquer. Dans

ce cas, lors de la deuxième tentative, on tentera un départ forcé sans escorte. En cas d’échec de l’expulsion, un départ forcé sous escorte policière est prévu.

Cette situation est particulièrement violente : le nombre de policiers est beaucoup plus important, le détenu est menotté souvent dès le départ du centre, à son arrivée à l’aéroport, il est placé dans la cellule du commissariat, une cellule sans fenêtre, avec une toilette métallique, une couchette fixée dans le mur. Il recevra à nouveau la visite de l’assistante sociale, mais aussi des policiers qui vont le ‘préparer’: menottes, velcros aux jambes et aux bras. Certains se voient même équipés de langes, non sans avoir dû avant ça, faire quelques genuflexions pour vérifier qu’ils ne cachaient rien.

Il arrive que des femmes policières fassent partie de l’équipe et assistent à la fouille corporelle du détenu. Il quittera donc la cellule saucissonné, on le poussera en chaise roulante jusqu’au pied de l’avion.

Les policiers vont alors le porter à bord avant que les passagers embarquent. Ils vont rester à bord et le dissimuler pour que les autres passagers ne le voient pas et donc n'interviennent pas.

Si le détenu ou les passagers réagissent, font du bruit, crient, il arrive fréquemment que le détenu soit descendu de l'avion et l'expulsion annulée. Le détenu est alors

ramené au centre fermé.

Souvent, suite à cet échec, on va le changer de centre pour casser les liens qu'il aurait pu tisser avec des co-détenus et augmenter son instabilité.

Après plusieurs tentatives de ce genre, le dernier recours est souvent le vol sécurisé, à savoir un vol affrété spécialement pour ces expulsions.

Le témoignage de Wali

Wali a été expulsé le 14 janvier 2015 au Pakistan. Il était en Belgique depuis 2010, souffrait de graves complications liées au diabète. Il a été détenu cinq mois et a résisté à deux tentatives d'expulsions. Il n'a pu résister à la troisième.

«J'étais blessé aux jambes et aux bras suite à une chute dans la salle de bains. Le jour avant mon expulsion, la docteure du centre m'a examiné et a constaté une infection du foie. Les infirmières considéraient qu'il fallait m'envoyer à l'hôpital. Mais plus tard, un autre médecin a touché mon ventre et déclaré que tout allait bien.

À 3h30 du matin, le personnel du centre est venu me réveiller. Je leur ai dit que j'étais blessé mais ils ne m'ont pas cru. Ils m'ont chargé sur une chaise roulante, puis allongé sur un lit dans une petite cellule. Soudain, un policier a agrippé mon épaule accidentée. Je lui ai poliment demandé d'arrêter. Il m'a jeté au sol en me disant d'arrêter de dramatiser. Je souffrais tellement qu'il m'était impossible de me relever. Le policier a continué à m'agresser verbalement. Il m'a frappé au ventre avec son pied, ce qui dans mon état affaibli par la maladie et les blessures était extrêmement douloureux.

Une dame est alors apparue. Je lui ai demandé d'expliquer au policier que je ne jouais pas la comédie. Elle m'a dit qu'elle était assistante, je n'ai pas compris quelle était sa fonction. Je lui ai dit que je refusais l'expulsion, mais elle m'a dit que les policiers m'emmèneraient de toute façon.

Ils ont une nouvelle technique pour menotter les personnes. Il s'agit d'une structure qui ressemble à une ceinture, les bras sont attachés avec des bandes de coton et ensuite recouverts de telle manière qu'à première vue, on dirait que la personne a simplement ses mains dans les poches.

Nous étions quatre, trois policiers et moi-même. Dans l'avion, ils avaient réservé les six sièges du dernier rang».

Source: CRER, 25 janvier 2015

Pour lire l'histoire de Wali: <http://snipurl.com/29pyzqn>

L'histoire de Semira Adamu (1978-1998)

Fuyant le Nigeria après être passée par le Togo où elle n'avait guère trouvé plus de sécurité, Semira Adamu est arrivée en Belgique le 25 mars 1998, âgée de presque 20 ans. Elle fuyait un mariage forcé avec un homme polygame de 65 ans.

Arrêtée à Zaventem et incarcérée au centre fermé 127bis de Steenokkerzeel alors qu'elle transitait vers Berlin, elle a introduit une demande qui a été refusée. Malgré un recours pour raisons humanitaires et la mobilisation d'un comité de soutien, notamment prêt à se porter financièrement garant du séjour de Semira, l'Office des Etrangers a décidé d'organiser son rapatriement forcé.

Grâce à sa résistance personnelle et à l'intervention de passagers indignés, cinq tentatives d'expulsions ont échoué. Lors des deux premières tentatives, il a suffi à Semira de s'opposer verbalement à son rapatriement pour que celui-ci soit annulé non sans que lui soient adressées des menaces relatives à un prochain refus de sa part. La troisième tentative a été annulée avant même le départ du centre. Les suivantes ont donné lieu à un durcissement progressif des violences et menaces à son égard. Suite à la quatrième tentative d'expulsion, elle avait témoigné de la panoplie des mesures de contraintes (dont le coussin) qu'elle avait eues à subir et qui l'ont poussée au bord de l'évanouissement par étouffement.

Lors la dernière tentative d'expulsion, le 22 septembre 1998, pas moins de neuf gendarmes ont été mobilisés pour l'embarquement. Cachée des regards des passagers par cette escorte, elle s'est retrouvée dans l'avion, pieds et mains menottés, pliée en deux, un coussin

devant la bouche et la pression d'un gendarme sur le dos.

Alors que pour toute forme de résistance Semira chantait, cette contrainte a été exercée pendant une quinzaine de minutes!

L'étouffement provoqua une perte des selles interprétée, non sans mépris, par les gendarmes comme une stratégie en vue d'éviter l'expulsion. Ce n'est qu'à l'occasion du remplacement d'un des gendarmes par un de ses collègues que le coma dans lequel la pression l'avait plongée a été constaté.

On connaît la suite tragique : Semira Adamu est décédée vers 21h30 à l'hôpital Saint-Luc (sans être inscrite sur la liste des admissions) d'une encéphalopathie anoxique avec œdème cérébral.

Source: Indymedia, 19 septembre 2003

Au terme du procès, quatre des cinq ex-gendarmes impliqués furent condamnés à des peines de prison (entre 12 et 14 mois) avec sursis pour «coups et blessures involontaires ayant entraîné la mort sans intention de la donner». L'État belge fut déclaré civilement responsable et dut payer les frais de justice et les dommages et intérêts alloués aux parties civiles.





L'expulsion mortelle de Semira, le 22 septembre 1998.



Les expulsions collectives: mode d'emploi

Les vols collectifs visent à rapatrier des ressortissants d'une nationalité donnée. La Belgique a organisé plusieurs vols de ce type vers la République Démocratique du Congo, la Guinée et l'Albanie.

Même si ces vols sont organisés dans la plus grande discrétion, il n'est pas trop difficile de rassembler des informations sur ces opérations. Voici un aperçu de ce qui a pu être rassemblé au sujet du déroulement d'une expulsion collective.

QUELQUES SEMAINES AVANT LE VOL : On observe une augmentation des arrestations de personnes « sans papiers » avec la nationalité visée. Ces arrestations se déroulent dans des lieux publics mais aussi très tôt le matin chez eux. Ils sont mis en détention en centres fermés. De même, on y maintient les personnes déjà enfermées et/ou ayant déjà subi des tentatives d'expulsion. On enferme au sein même de l'aéroport, dans le centre '127', des personnes ayant demandé l'asile à l'aéroport et dont le dossier va être rapidement analysé.

LES JOURS QUI PRÉCÈDENT LE VOL : transfert de tous les candidats à l'expulsion désignés par l'office des étrangers depuis les différents centres fermés belges vers le centre fermé '127bis' qui présente l'avantage de se trouver à côté des pistes de l'aéroport.

LA VEILLE DU DÉPART : mise en isolement des candidats (et confiscation du téléphone mobile), y compris un certain nombre de « réservistes » pour le vol, c'est à dire des détenus qui seront expulsés si jamais une place devait se libérer dans l'avion à la dernière minute.

QUATRE À CINQ HEURES AVANT LE VOL : embarquement des expulsés dans des camionnettes et des bus, parfois militaires. Les prisonniers sont menottés et accompagnés chacun de 2 ou 3 policiers en uniforme ou en civil.

Les récalcitrants et ceux qui ont refusé une expulsion précédente et qui sont donc considérés comme dangereux ont droit à un traitement spécial : isolement, mise à nu, flexion en présence de policiers (hommes et/ou femmes), saucissonnage et accompagnement par une escorte spéciale.

Cet embarquement prend en général plus de 2 heures et peut être accompagné de violence. Un contrôle des alentours et des gares proches du centre est assuré par des voitures banalisées.

Dans un vol militaire, l'embarquement est assez rapide: une heure. Les expulsés restent menottés pendant le vol, certains restent ceinturés et sont accompagnés chacun par 2 ou 3 policiers et/ou militaires. A l'arrivée, ils sont remis aux autorités avec leur dossier d'asile.

Lors de certains vols, il arrive que des détenus soient blessés, complètement immobilisés, qu'ils perdent connaissance suite à des manœuvres d'étranglement. Certains sont menacés d'une injection de calmant s'ils résistent. Arrivés sur place, les expulsés sont presque toujours maintenus en prison sans aucun contact possible avec l'extérieur.

Lors d'un vol vers la Guinée en 2012, les détenus (11 selon nos informations) ont été maintenus ligotés durant tout le vol et se sont retrouvés abandonnés dans les rues ne sachant pas où aller (beaucoup étaient chez nous depuis plusieurs années et n'ont que très peu d'attaches en Guinée).

Source: Getting the Voice Out

Au Royaume-Uni, l'association Corporate Watch a publié un rapport dénonçant les expulsions collectives sur vols charters. Le document est téléchargeable gratuitement ici: <http://www.corporatewatch.org/publications/2013/collective-expulsion>

Ce que dit la loi

Les expulsions collectives sont interdites par l'article 4 du Protocole n° 4 à la Convention européenne des droits de l'homme (CEDH), par l'article 78 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et par l'article 19 de la Charte des droits fondamentaux de l'UE. Elles sont par ailleurs contraires à l'article 19 de la Charte sociale européenne (CSE).

La CEDH définit l'expulsion collective comme "toute mesure contraignant des étrangers, en tant que groupe, à quitter leur pays", et n'admet ce genre de mesure que "dans les cas où [elle] est prise à l'issue et sur la base d'un examen raisonnable et objectif de la situation particulière de chacun des étrangers qui forment le groupe".

Si les autorités d'un pays démontrent que la décision d'expulsion a respecté cette procédure, l'opération d'éloignement est légale. C'est donc sur ce point que la Cour européenne des droits de l'homme est amenée à se prononcer dans les cas concernant des expulsions collectives.

Le rôle de Frontex

L'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne est active depuis 2005. Son rôle est d'aider les États membres dans leurs opérations de surveillance des frontières et d'expulsion de personnes en séjour «illégal». En 2012 et 2013, par exemple, Frontex a coordonné 39 vols de retour conjoints (pour un total de 2.110 personnes en 2012 et de 2.152 personnes en 2013). En 2012, les pays de retour étaient l'Arménie, la Colombie, l'Équateur, la Géorgie, le Ghana, la Gambie, le Kosovo, le Nigeria, le Pakistan, la Serbie, l'Ukraine et l'Ouzbékistan. Lancée en 2013, la campagne Frontexit (www.frontexit.org) dénonce l'incompatibilité entre les activités de cette agence et le respect des droits fondamentaux.

Le rôle des compagnies aériennes

“En ce qui concerne l'accueil de personnes sans documents de séjour valables, un problème spécifique est posé pour ceux qui sont retenus à l'aéroport. Ils sont déclarés «inadmissibles» (INAD). Leur présence étant assimilée à une présence sur territoire «neutre», ils sont censés n'avoir jamais pénétré sur le territoire belge. Ils sont illégaux et abrités à l'aéroport en attendant un renvoi sur un prochain vol de retour. Ces retours sont effectués en vertu des conventions internationales en matière de navigation aérienne (Convention de Chicago du 7 décembre 1944 ratifiée par la loi du 30 avril 1949; Convention de Tokyo). [...] La Convention de Chicago dispose qu'il appartient à la compagnie aérienne qui a amené la personne jugée non admissible, d'assurer son retour à l'aide de son propre personnel de sécurité. La compagnie responsable prendra donc les précautions nécessaires afin de pouvoir effectuer cet éloignement dans le respect de la dignité humaine et des normes de sécurité”.

Source: “La politique gouvernementale à l'égard de l'immigration, rapport fait au nom de la Commission de l'intérieur et des affaires administratives par M. Willem, Mme Nagy et M. Daif” (Belgique, mars 2000).

Si des conventions internationales obligent les compagnies aériennes à rapatrier à leurs frais des voyageurs bloqués à l'aéroport de destination faute de documents de séjour ou d'identité valables, **rien ne les force à participer aux expulsions de personnes sans papiers détenues en centre fermé**. Pourtant, de très nombreuses compagnies se mettent au service des autorités, en Belgique comme ailleurs. Il n'existe pas de liste complète de ces compagnies complices et les accords plus ou moins informels qu'elles signent avec les États ne sont pas publics. Certaines compagnies procèdent à des expulsions sur leurs vols commerciaux, d'autres collaborent avec les autorités à travers des vols charters.

En Belgique, Sabena puis Brussels Airlines remplissent ce rôle avec zèle depuis plus de vingt ans. Voici les

compagnies étrangères participant aux expulsions au départ de la Belgique (liste non exhaustive):

KLM
Turkish Airlines
Ryanair
Bulgaria Airlines
Royal Air Maroc
Air France
TAROM
Middle East Airlines
Air Liban
Air Algérie
Alitalia
Thai Airways
TnT
...

Un pilote de ligne d'une compagnie européenne a accepté de répondre à quelques questions à l'occasion de la publication de ce Carnet Noir.

Que vous explique-t-on dans le cadre de votre activité professionnelle sur les rapatriements forcés de personnes sans papiers?

Peu de choses, chaque compagnie a des règles bien définies selon chaque type de passager. Nous ne sommes pas censés refuser à moins qu'ils ne puissent mettre en danger le vol ou qu'ils ne soient pas prêts à respecter les règles à bord. En général, on ne sait que peu de choses sur la raison du renvoi. La procédure qui permet de refuser un passager requiert une déposition à la police aéroportuaire qui nous rend directement responsables en cas de refus.

Est-ce que la/les compagnie(s) pour lesquelles vous avez travaillé effectuent des rapatriements forcés?

Oui, c'est «standard» dans la plupart des compagnies. En tout cas chez TnT (vols charters, surtout l'été), Ryanair et Norwegian Air Shuttle.

Quels sont les cas les plus fréquents: refoulement d'inadmissibles ou expulsions de personnes arrêtées sur le territoire?

La plupart des cas sont des gens arrêtés à la frontière, à la sortie de l'aéroport et dont les papiers ne sont pas corrects ou valables. Le plus souvent en Angleterre et en Allemagne.

A combien d'expulsions avez-vous assisté? Et comment cela se passe-t-il?

En 9 ans, je pense en avoir transporté 6 ou 7. On est prévenus quelques minutes avant l'embarquement. La personne est escortée jusqu'à l'avion par 2 policiers qui me remettent ses papiers ainsi qu'un titre de transport valable. Ensuite, je remets moi-même ces documents à la police à l'arrivée et elle escorte cette personne jusqu'à l'extérieur, où ses papiers lui sont ensuite rendus. En général le vol se déroule normalement et je conserve les documents de la personne jusqu'à notre arrivée. Les expulsés sont accompagnés pour embarquer et débarquer mais pas pendant les vols. C'est la police aéroportuaire qui les escorte.

Les expulsés sont-ils menottés ou contraints et comment réagissent les passagers?

Je n'ai jamais eu le cas. On conserve leur passeport durant le vol pour éviter qu'ils ne prennent la fuite et pour les identifier en cas de problème. En général, les passagers ne remarquent quasi rien puisque les personnes rapatriées voyagent comme des passagers ordinaires.

Avez-vous assisté ou avez-vous entendu parler d'accidents pendant ces opérations?

J'ai eu un cas. La personne s'est enfuie pendant l'embarquement et a pris la fuite sur le tarmac. L'aéroport est resté fermé pendant la recherche mais aucune trace de lui après une heure, donc on est partis sans lui.

Observez-vous une différence en fonction des destinations des vols? (Vols intra ou extra européens?)

Le plus souvent les passagers en transit depuis l'Amérique du sud passent en Espagne sans soucis mais les difficultés sont souvent rencontrées en Angleterre.

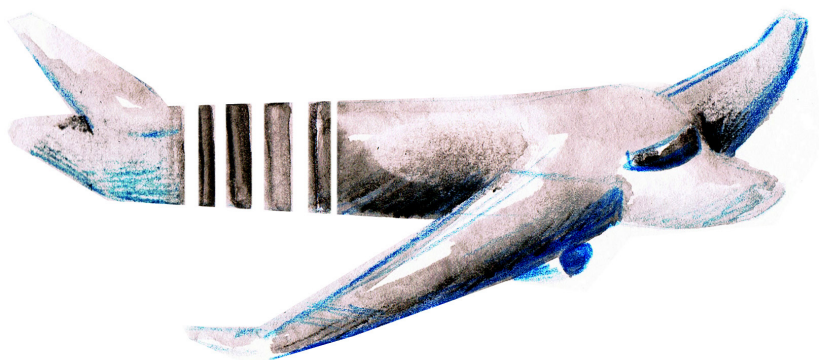
Le témoignage d'une hôtesse de l'air travaillant pour une compagnie européenne

Les personnes sans papiers qui sont renvoyées vers leur pays voyagent seules à moins qu'elles ne posent une menace pour la sécurité du vol. En général, donc, elles ne sont menottées ni contraintes. Il est très rare mais il arrive qu'elles soient accompagnées par deux policiers, du pays de départ, pas en uniforme.

En quatorze ans d'activité, je pense avoir assisté à plus d'une centaine de rapatriements. Nous sommes prévenus à peu près une heure avant le départ du vol. Pour nous ce sont des passagers comme les autres. Le vol est normalement tranquille, les passagers ne s'aperçoivent de rien.

Il y a longtemps, dans les années '90, il y avait parfois des problèmes pendant les expulsions vers Lagos. Mais à part ça, je n'ai pas entendu parler d'autres accidents.

En tout cas, ce sujet n'est pas considéré comme sensible parmi mes collègues, parce que ces passagers, bien que "spéciaux", ne créent pas de situations dangereuses ou problématiques à bord. Personne ne s'oppose à ces mesures et les syndicats ne s'intéressent pas du tout à la question.



Les actions contre les compagnies aériennes

Soucieuses de leur image publique, les compagnies cèdent parfois face aux campagnes d'associations et de collectifs contre les «vols de la honte». C'est le cas des compagnies de vols charters Blu Panorama (Italie) et Martin Air (Pays-Bas) ou, au Royaume-Uni, de la compagnie XL Airways. Parfois, il ne s'agit que d'une

interruption temporaire. En France, en 1998, Air France et Air Afrique annoncent suite à de nombreuses manifestations qu'elles n'accepteront plus à bord de la ligne Paris-Bamako des sans-papiers reconduits hors de France. Sabena s'empresse alors de prendre le relais.

26 avril 2002: «No Expulsion Party» contre SN Brussels Airlines

«La défunte Sabena a toujours été le partenaire, avec d'autres compagnies aériennes, de la politique d'expulsion des sans-papiers et des demandeurs d'asile déboutés menée sans vergogne par les autorités belges. Faut-il rappeler que c'est à bord d'un avion Sabena que Semira Adamu a été étouffée à mort par les gendarmes chargés de l'expulser? [...] Depuis la faillite de la Sabena, les expulsions n'ont jamais cessé. Elles se faisaient plus discrètement encore sur d'autres vols (Milan, Londres, Istanbul principalement) et avec la connivence des plus grandes lignes. Ce vendredi 26 avril 2002, la nouvelle compagnie aérienne belge SN Brussels Airlines ouvre de nouvelles lignes vers plusieurs pays africains, notamment le Rwanda, la République Démocratique du Congo et la Guinée. Ce sont autant de destinations à risque pour les expulsions.

A cette occasion, les collectifs anti-expulsions ont décidé de mener une action festive dans le hall des départs de l'aéroport de Bruxelles-National. En organisant une «No Expulsion Party» ce vendredi 26 avril, nous voulons lancer un message clair aux responsables de cette compagnie aérienne: nous n'avons évidemment aucune objection à ce que des vols plus réguliers relient l'Afrique et l'Europe, mais nous refusons que SN Brussels Airlines collabore à une politique qui piège, enferme, frappe, expulse et tue. Nous sensibiliserons les passagers de ces vols aux risques courus par les réfugiés en cas d'expulsion et leur expliquerons les moyens pacifiques qu'ils peuvent utiliser pour s'opposer à une expulsion.

[...] Plus que jamais, nous réclamons l'arrêt des expulsions, la fermeture des centres fermés et la régularisation de tous les sans-papiers».

Vluchtelingen Aktie Komitee

Collectif de Résistance aux Centres fermés et aux Expulsions

Collectif de Résistance aux Centres pour Etrangers

Source: Indymedia.be, 27 avril 2002

Dès le milieu des années 90, en Europe, de très nombreuses campagnes visent les compagnies aériennes complices: occupations de sièges et de bureaux, actions dans les aéroports, sites qui dénoncent le sale business de ces compagnies, campagnes de mails et d'appels téléphoniques... Ainsi, la compagnie allemande Lufthansa fait l'objet d'une exposition en ligne d'affiches publicitaires détournées, KLM est présentée comme «your deportation agent» sur un site qui reprend son logo et ses couleurs. En 2011, à Bordeaux, un collectif de sans-papiers mène une action pacifique contre le siège d'Air France : «Une trentaine de personnes du collectif Stop Expulsion 33 ont réalisé une opération escargot dans le siège bordelais d'Air France afin de protester contre le transport par Air France des expulsés sans-papiers. Leur moyen d'action : se succéder et faire de fausses réservations aux hôtesses, espérant de cette façon finir par lasser les véritables clients. [...] Une opération escargot, déjà tentée dans






les sièges Air France de Paris et Marseille» (source: Air Journal, 9 avril 2011).

«Les compagnies aériennes sont le maillon faible du système des expulsions», écrit le journaliste britannique Ian Dunt dans un article publié en avril 2014. À nous de faire sauter ce maillon.

Pour en savoir plus:

- Cherchez «Deportation alliance» et «Deportation class» sur internet
- Expo d'affiches Lufthansa: <http://kmii.squat.net/>
- Sites contre KLM: <http://snipurl.com/29qvpq4> et <https://network23.org/klmdeportations/>
- Article Ian Dunt: <http://snipurl.com/29qvqon>
- Comment faire pression sur une compagnie aérienne: le manuel de l'association britannique Right to Remain (<http://snipurl.com/29qvreo>)

 **KLM** your deportation agent

 outrageous bustour
 examples of deportations
 background information on deportations
 earlier actions
 pictures and screensavers



contact us

dutch version

Outrageous returnflight

Comment empêcher une expulsion

1) **AVANT L'EXPULSION:** si une expulsion, individuelle ou collective, est annoncée, lancez une alerte à vos contacts et à la presse, en présentant brièvement le cas de la personne (ou du groupe de personnes) qui risque(nt) l'expulsion, en donnant les coordonnées du vol et en invitant les gens à envoyer des messages de protestation aux autorités et à la compagnie aérienne, ainsi qu'à se rendre le jour même à l'aéroport (cette dernière action ne sera pas possible dans le cas d'une expulsion collective au départ d'un aéroport militaire).

Exemple d'alerte: <http://snipurl.com/29pyrcx>

2) **LE JOUR DE L'EXPULSION:** allez à l'aéroport pour sensibiliser les passagers qui embarqueront sur le même vol et qui, très souvent, ne savent pas en quoi consiste une expulsion. Si on leur explique qu'une personne sera embarquée contre sa volonté et qu'elle subira des violences, il se peut que des passagers décident d'intervenir une fois à bord pour empêcher cette expulsion.

3) DANS L'AVION

- la personne victime d'une tentative d'expulsion peut essayer de résister et d'attirer l'attention des autres passagers.

--> Vidéo «How to stop a deportation» (octobre 2014):

<https://www.youtube.com/watch?v=g2Umb7MyDhw>

- les passagers peuvent refuser de s'asseoir tant que la personne qui doit être rapatriée par la force n'aura pas été débarquée. Le pilote ne décollera pas s'il pense que la sécurité du vol n'est pas assurée. Si un passager refuse de s'asseoir, l'avion ne peut pas partir. Le pilote fera descendre la personne à expulser. Parfois le passager «rebelle» est lui aussi débarqué. Il arrive qu'on le place sur une «liste noire» de la compagnie.

Si l'expulsion a lieu, essayez de recueillir le témoignage de la personne expulsée, dénoncez les abus et les violences, utilisez ces informations pour alimenter vos campagnes et actions. D'une manière générale, il est important de sensibiliser l'opinion publique sur la question, très souvent méconnue, de la participation des compagnies aériennes aux opérations de rapatriement forcé et de cibler ces compagnies par des actions et de campagnes.

Pour en savoir plus:

- «S'opposer aux expulsions ?», sur le site du Gisti: <http://snipurl.com/29qvqzt>
- «Information pour toute personne voulant se défendre contre son expulsion» sur le site Welcome 2 Europe: <http://snipurl.com/29qvr2v>

Des Français portent plainte contre la compagnie aérienne belge SNBA

Trois citoyens français ont déposé plainte au civil, à Bruxelles, mercredi 25 mars 2009, contre la compagnie aérienne SN Brussels Airlines (SNBA). Débarqués brutalement, en avril 2008, d'un avion parce qu'ils avaient protesté contre les conditions d'expulsion d'un Camerounais, ces passagers avaient déjà déposé plainte au pénal contre la police belge. [...] Violences physiques et verbales, injures racistes, intimidations et détention illégale : Serge Fosso, Claude Moussa et Philippe Leonardon affirment avoir vécu tout cela le 26 avril 2008. Ce jour-là, ils sont à bord du vol SN 351 pour Kinshasa, via Douala. Les deux premiers sont noirs, le troisième est blanc et dit aujourd'hui avoir « remercié Dieu » : la couleur de sa peau lui a, dit-il, valu d'échapper aux brutalités policières. « On m'a placé dans une pièce avec honneur et dignité », explique-t-il. Les forces de l'ordre ont, en revanche, traité « à grands coups de pieds et de poings » M. Fosso et M. Moussa, raconte

M. Leonardon. M. Fosso aurait été traité de « petit singe ». Les trois hommes ne se connaissaient pas. Mais deux d'entre eux - Serge Fosso et Philippe Leonardon - avaient exprimé à haute voix, avant le décollage, leur inquiétude pour un passager maintenu par quatre policiers et appelant au secours. Folefack Sontsa, un sans-papiers, était maîtrisé au fond de l'appareil par les forces de l'ordre qui tentaient d'étouffer ses cris. Contraints de débarquer le passager récalcitrant, des policiers sont revenus ensuite, forçant les trois passagers - y compris Claude Moussa, qui était resté silencieux - à quitter eux aussi l'appareil. La compagnie déclara ensuite qu'ils avaient été à l'origine d'une émeute. Elle leur indiqua, plus tard, qu'ils seraient interdits de vol, pour une période de six mois, sur les vols de SNBA.

Source: Le Monde, 28 mars 2009

À savoir: Folefack Sontsa s'est pendu dans le centre fermé de Merksplas le 1 mai 2009, à la veille de sa deuxième tentative d'expulsion.

Fin 2013, l'actuel secrétaire d'Etat à la migration Theo Francken (à l'époque élu à la Chambre) avait déposé une proposition de loi visant à sanctionner l'entrave à l'éloignement forcé des étrangers par voie aérienne. Cette proposition, heureusement caduque, cite quelques exemples de tentatives d'entrave par des passagers:

- proférer des menaces à l'encontre des fonctionnaires de police exécutants
- proférer des menaces à l'encontre du personnel de cabine
- refuser de prendre place dans les sièges
- amener les autres passagers
- tenter d'influencer l'équipage de conduite
- inciter la personne à éloigner à se rebeller
- endommager l'avion

Et de conclure que tout acte d'entrave, de rébellion ou de sabotage commis par des tiers dans le cadre d'une expulsion doit dès lors être sanctionné pénalement. Alléluia!

Lien: <http://snipurl.com/29qvrk2>

Témoignage: quand on essaye d'alerter les passagers d'un vol...

Lundi 19 janvier 2015, 14h45 , arrivée à l'aéroport de Zaventem. Je fais d'abord un petit tour dans le hall. Y aurait-il d'autres personnes prévenues de l'expulsion? Le plan Vigipirate renforcé est bien en vigueur, parmi le va-et-vient des voyageurs avec leurs valises à roulettes, des policiers sillonnent par deux le hall, les talkies-walkies à la main.

Je m'approche du comptoir Royal Air Maroc où quelques passagers attendent en file pour enregistrer leurs bagages. J'aborde un groupe de quatre trentenaires quittant justement le comptoir. «Vous avez quelques minutes? J'aimerais vous parler d'une chose importante». Un seul parle français, ils vont dehors pour fumer une cigarette. Nous discutons en marchant vers la sortie. Je lui explique que mon ami prendra le même avion qu'eux, mais qu'il montera à bord au dernier moment, dans le dos des autres passagers. Il sera assis derrière, escorté de deux policiers. Il ne connaît personne à Casablanca. Quand il arrivera, il ira peut-être au cachot. Dans ma poche, j'avais préparé des petits tracts. Je pense en proposer discrètement à certains passagers désireux d'en savoir plus. Nous sommes interrompus par deux policiers.

«Papiers d'identité, s'il vous plaît».

«Vous voyagez, madame? Vous êtes connue par la police?».

Je viens saluer des amis qui eux, voyagent. Entre-temps le passager m'a saluée et s'en est allé rejoindre ses amis. Cela fait 15 minutes que je suis dans l'aéroport et ce sont les premiers passagers auxquels je parle. Je retourne à l'intérieur, deux hommes parlent avec ces policiers. Je m'écarte un peu, histoire de me faire oublier par ces observateurs. Je contourne l'allée du comptoir pour croiser les passagers sur un axe de circulation parallèle. Les deux hommes ont bougé avec moi, manifestement intéressés par ce que je trafique là, sans valise, à accoster ceux qui se pressent vers la porte d'embarquement. J'informe encore cinq autres passagers qui s'arrêtent lorsque je les aborde. La plupart d'entre eux sont compatissants, même s'ils ne pensent pas pouvoir faire quelque chose. Je leur explique ce qu'ils peuvent faire pour empêcher la déportation. Oser dénoncer, se lever, parler aux autres passagers de cette injustice, communiquer son désaccord aux hôtesses, au commandant de bord. Certains se disent prêts à se manifester et à porter la voix; un autre hoche la tête, promet en tout cas d'en parler avec les autres voyageurs. Une fois à bord, que se passera-t-il ? A 16h20, les passagers diminuent. Je m'en vais.

Ce matin, c'était les derniers «Au revoir». Sa compagne était entre les murs de celle qui devait être leur maison. Lui est à l'autre extrémité de l'appel, en direct du cachot du 127 bis, cellule d'isolement dans laquelle est placé le détenu le jour avant le départ. Moi aussi, dans un tram, je tente un dernier appel vers 12h00. A-t-il encore son téléphone ou bien l'ont-ils déjà emmené? Nous avons parlé de la possibilité de résister, au moment d'être embarqué à bord. Il n'en avait pas l'envie, pas la force. « Maintenant, ce n'est plus la peine. Je veux juste dire que je ne suis pas un criminel, je suis resté et j'ai pu travailler seulement 3 mois, c'est tout».

Exemples: Belgique, Italie, Espagne

Le cas de la Belgique

La Belgique a procédé en 2013 à 4.024 expulsions par voie aérienne. Parmi ces personnes expulsées, 1.668 étaient des demandeurs d'asile déboutés. Le coût des expulsions, qui augmente d'année en année, est évalué à plus de 9 millions d'euros pour 2013.

Ces coûts incluent notamment les tickets d'avion, l'affrètement des appareils de la Défense, l'encadrement médical, les repas servis à bord, les escortes de la Police fédérale (tickets, frais d'hébergement et indemnités), les documents de voyage et les dépenses engagées par les communes et les services de police.

En 2013, des étrangers ont été éloignés dans 93 pays d'origine différents, dont l'Afghanistan (46 rapatriements forcés). La majorité de ces expulsions ont été faites sous escorte et par avion de ligne. En 2013, les expulsions avec escorte ont augmenté de 15% par rapport à 2012, avec plus de 3 par jour en moyenne.

Pour diminuer les coûts, la Belgique participe régulièrement à des vols conjoints organisés par d'autres Etats membres de l'UE : Pays-Bas, Allemagne, France, Luxembourg, Royaume-Uni, Autriche. La Belgique aussi a pris plusieurs fois cette noble initiative. En 2012, les destinations étaient principalement les aéroports de Casablanca (225 expulsions), Tirana (69), Cotonou (54).

Source : Rapport 2013 de l'Office des Étrangers (<http://snipurl.com/29pyyzh>)

Le cas de l'Italie

Entre janvier et avril 2014 il y a eu 30 expulsions collectives par vols charters: 20 vers l'Égypte (347 personnes), 8 vers la Tunisie (145 personnes), 2 vers le Nigéria (61 personnes). Le coût de ces vols sécurisés (550 policiers impliqués) est astronomique: 1.217.902 euros pour le fret des charters et pour l'escorte. Parmi les expulsé.e.s, il y avait des personnes secouru.e.s dans le cadre de «Mare Nostrum», l'opération lancée en grande pompe en octobre 2013 (et terminée un an plus tard) suite à la mort, au large des côtes de Lampedusa, de 368 hommes, femmes et enfants noyé.e.s.

Les compagnies aériennes, qui font leurs choux gras des expulsions forcées (pour un vol elles peuvent facturer jusqu'à 6.000 euros par heure à l'État), n'ont évidemment aucun intérêt à voir médiatisées ces opérations. Parmi les compagnies aériennes italiennes impliquées dans les expulsions, il y avait la Blu Panorama : en 2005, cette compagnie de vols charters avait participé au renvoi de 180 migrants vers la Lybie, les exposant au risque de torture et d'abus. Suite aux critiques de plusieurs associations, dont Amnesty International, et à des actions telles que l'occupation du siège de

la compagnie à Rome, Blu Panorama a décidé de ne plus participer aux expulsions de migrants. Plus récemment, la compagnie aérienne Mistralair, associée à la Poste italienne, a gagné le contrat pour le transfert et l'expulsion des personnes détenues dans les CIE (les centres fermés italiens).

Un prospectus [<http://bit.ly/V7aAGL>] en trois langues (anglais, italien et arabe), diffusé à travers la plateforme Autistici.org, invite les passagers à garder les yeux ouverts afin d'empêcher les opérations de rapatriement forcé.

Les photos ou vidéos d'expulsions sont rares. En ligne on trouve une vidéo [<http://bit.ly/1lGFayg>] d'une expulsion collective au départ du CIE de Gradisca (dans le nord d'Italie) vers le CIE de Trapani (en Sicile) suite à une révolte dans le centre, en novembre 2013. Un cas éclatant pour sa brutalité a été dévoilé grâce à l'action d'un passager sur un vol Alitalia (la compagnie nationale). Indigné, il a publié sur sa page Facebook la photo d'un réfugié qu'on avait transporté à bord avec la bouche couverte par du scotch. La photo, prise malgré l'interdiction de la police, a circulé sur les réseaux sociaux jusqu'à parvenir à l'agence de presse italienne Ansa. Reprise par les principaux médias nationaux, l'histoire a déclenché l'ouverture d'une enquête parlementaire.



Comme on peut le voir sur cette photo, les policiers ne sont pas en uniforme, ce qui explique pourquoi les passagers peuvent parfois ne pas se rendre compte qu'une expulsion est en cours.

Une campagne a été lancée en janvier 2014 par une coordination d'associations antiracistes avec le but de dévoiler les affaires peu éthiques de Poste Italiane. Dans la fausse pub ci-dessous on peut lire «Mistralair. Groupe Poste Italiane. Avec nous les expulsions sont assurées».



Le cas de l'Espagne

L'Espagne arrive à un chiffre de près de 13.000 expulsions par an. En 2013, selon le rapport annuel de l'agence nationale Mecanismo de Prevención de la Tortura, on a recensé 148 vols collectifs au départ de l'Espagne. La majorité des personnes expulsées sur ces vols ont été rapatriées vers le Maroc. La deuxième destination principale était l'Algérie (seule destination vers laquelle les expulsions sont réalisées par bateau). Venaient ensuite, dans cet ordre, la Colombie, le Nigéria, le Sénégal, l'Équateur et la Mauritanie.

Selon le même rapport, il ya eu 13.986 expulsions pour l'année 2013. Ce qui signifie que la plupart n'ont pas été effectuées sur des vols collectifs (22,23% des rapatriements forcés en 2013), ni par bateau (5,57%): dans 72,20% des cas les autorités ont eu recours à un vol commercial, ce qui démontre clairement la responsabilité des compagnies aériennes dans ces opérations.

Durant des années, plusieurs compagnies aériennes ont participé aux rapatriements forcés, mais il n'y avait alors pas d'accord global. Le 2 mars 2013, un contrat de deux ans entre le gouvernement espagnol et les compagnies aériennes Air Europa et Swiftair a été mis en place. Ces deux compagnies monopolisent depuis lors tous les vols d'expulsions de migrants au départ de l'Espagne, vols pour lesquels elles vont recevoir pas moins de 24 millions d'euros du gouvernement (12 millions d'euros annuels pour chacune d'elles)! De plus, en avril, Abel Matutes, ministre des Affaires étrangères du gouvernement de María-Aznar (président entre 1996 et 2004), a acheté 5% du groupe Globalia auquel appartient Air Europa, ainsi que

Viajes Ecuador et Halcón Viajes, autre témoignage de l'implication des politiques espagnols dans le business aérien.

Par ailleurs, en 2007, sous le gouvernement socialiste de Zapatero, le ministère de l'Intérieur a élaboré et approuvé un protocole d'action sur les rapatriements massifs d'immigrants. Ce protocole autorise un grand nombre de mesures de force pour contrôler les immigrants qui tenteraient de résister à leur expulsion.

Pour en savoir plus:

- Livre *Paremos los vuelos. Las deportaciones de inmigrantes y el boicot a Air Europa*, disponible gratuitement en ligne sur ce site : <http://www.localcambalache.org/>

- Émission de radio de rtve.es à propos de cet ouvrage : <http://snipurl.com/29pzrvt>

- #vuelosvergüenza sur Twitter



Sans-Papiers en lutte!

En Belgique des Sans-Papiers continuent le combat pour leurs droits. Différents groupes se sont créés ces derniers mois afin de soutenir cette lutte.

Coordination des Sans-Papiers : ce mouvement regroupe les membres des différentes occupations présentes à Bruxelles (le collectif Ebola, La Voix des Sans-Papiers, le collectif des Afghans, le collectif régularisation 2009, le groupe des Victimes de la régularisation 2009). Ce groupe a pour but de rassembler les sans-papiers et d'organiser des actions ensemble autour d'une revendication commune : la régularisation pour tous !

Contact : Doudou (0466 18 76 09)

Front d'Actions des Migrants (FAM): un espace informel d'échange d'informations, capable d'intervenir rapidement et de mettre en place des actions, ainsi qu'un lieu de discussion. Dans ce groupe, nous retrouvons de nombreux migrants, des associations (MRAX, CRER, RESF, Kids Parlement), des citoyens désireux d'être actifs dans la lutte des migrants. Le FAM vient en soutien à la coordination des Sans-Papiers et aide à l'organisation d'actions.

Contact : Oscar (0496 40 33 09) - coordinationcrer@gmail.com

Réseau Education Sans Frontières Belgique (RESF): inspiré du réseau français de même nom, ce mouvement soutient les enfants sans-papiers scolarisés. Le but est de créer un réseau de professeurs, directeurs d'écoles, parents d'élèves, citoyens capables de réagir rapidement dès qu'un enfant subit une tentative d'expulsion alors qu'il suit un cursus scolaire en Belgique.

Contact : Agnieszka (0486 73 85 22) - resf.belgique@gmail.com



Questions parlementaires

«Les expulsions vers le Pakistan»

Question déposée par Marco Van Hees (PTB-GO!) le 24/12/2014

Il nous revient que les demandeurs d'asile pakistanais ayant échoué dans leur démarche en Belgique ont été expulsés vers le Pakistan sous escorte policière belge avec pour ordre de remettre ces personnes, souvent menottées, directement entre les mains de la police fédérale pakistanaise (FIA - Federal Investigation Agency). Ces personnes témoignent de faits de torture, d'extorsion et d'atteinte graves à leurs droits humains dès leur arrestation immédiate par lesdites autorités sur base de l'Emigration Ordonnance de 1979 du C.p. pakistanais qui impose des peines sévères - cinq ans de prison ferme et une amende importante - pour ceux de leurs nationaux qui quittent le territoire de manière irrégulière ou encore se trouvent à l'étranger sans y être autorisés; ce qui est forcément le cas pour des personnes qui sont contraintes de fuir leur pays pour demander l'asile à l'étranger. Rappelons que le droit à l'asile est un droit fondamental et que la Convention relative au statut des réfugiés de 1951 ainsi que l'ensemble des traités des droits de l'homme ratifiés par la Belgique - en ce compris la Convention contre la torture - consacrent pour les États le principe universel du «non-refoulement» qui interdit formellement l'expulsion des personnes sous leur juridiction vers des frontières où il existe un risque sérieux d'atteinte à leur vie, leur intégrité ou leurs droits fondamentaux. Le Pakistan, lui, n'a toujours pas ratifié la Convention de 1951, ni bien d'autres traités de ce type et nombre de rapports émanant de la Communauté internationale font régulièrement état du fait que la torture reste endémique dans les geôles pakistanaises. 1. a) Pouvez-vous nous indiquer combien de personnes d'origine pakistanaise en échec de leur demande d'asile ont été expulsées sous escorte policière belge vers le Pakistan depuis 2013? b) À partir de quels centres fermés pour illégaux? c) Vers quels aéroports au Pakistan? 2. Pouvez-vous nous garantir - en toute transparence - qu'aucune de ces personnes sous notre juridiction n'a été remis directement ou indirectement par l'escorte policière belge aux autorités pakistanaises, en l'occurrence à la FIA, dès son arrivée à l'aéroport? 3. Pouvez-vous nous garantir qu'aucune de ces personnes n'a été ni incarcérée, ni a fait l'objet de traitements contraires aux droit de l'homme, ni a fait l'objet de poursuites judiciaires sur base de ladite Emigration Ordonnance de 1979, suite à son expulsion par notre pays? 4. Dans le cas contraire, envisagez-vous un moratoire des expulsions vers le Pakistan tant que les garanties mentionnées ci-dessus ne seront pas rencontrées?

Réponse du Secrétaire d'État à l'Asile et la Migration, chargé de la Simplification administrative, adjoint au ministre de la Sécurité et de l'Intérieur, publiée le 9/2/2015

1. a) Du 1er janvier 2013 au 30 novembre 2014 inclus, 30 personnes ont été rapatriées sous escorte au Pakistan. Il s'agissait des personnes sans papiers et d'ex-candidats-réfugiés. b) - 8 personnes au départ du centre fermé de Merksplas, - 9 au départ du centre fermé de Vottem, - 6 au départ du centre fermé de Bruges et - 7 au départ du centre de rapatriement 127bis. c)- 24 personnes ont été rapatriées à Karachi, - 5 à Islamabad et - 1 personne à Lahore. 2 et 3. Une ONG a signalé à la Belgique que 2 personnes avaient été maltraitées au cours de leur retour. L'OE (Office des Étrangers) a interpellé à ce sujet l'ambassade de Belgique au Pakistan, à Islamabad. D'après les conclusions de l'enquête auprès de l'ambassade, la FIA a en effet interrogé des personnes après le retour. Cet interrogatoire visait à vérifier si les intéressés avaient été victimes de traite/ trafic d'êtres humains. Quelques heures seulement se sont écoulées entre leur arrivée et leur départ des bureaux de la FIA. D'après la FIA, aucune de ces deux personnes n'a été maltraitée. Les autorités pakistanaises tentent de démanteler les réseaux de traite d'êtres humains. Il est donc possible qu'elles interrogent les personnes susceptibles d'y avoir été associées. L'ambassade de Belgique n'a pas connaissance de mauvais traitements infligés par les autorités pakistanaises aux ressortissants pakistanais rapatriés. 4. Des rapatriements sous escorte sont assurés vers Islamabad depuis le mois d'octobre 2014. Dans la mesure du possible, les étrangers renvoyés sans escorte peuvent choisir leur aéroport de départ.

Voir également la question déposée par Filip Dewinter (VB) le 8/1/2015: «La création de 100 places supplémentaires dans les centres d'accueil fermés» et la réponse reçue le 23/2/2015: <http://snipurl.com/29qvse8>



À VOS AGENDAS !

22 mars 2015: rassemblement annuel du CRACPE à Vottem (rdv à 14h00 Espace Tivoli-Place St Lambert, Liège, et marche vers le centre fermé pour étrangers de Vottem)

9 mai 2015: Steenrock 2015 - Faites de la musique, pas des centres fermés! Rassemblement annuel devant le centre fermé 127bis (plus d'infos à suivre sur <https://steenrock.wordpress.com/>).

Soyons nombreuses et nombreux pour montrer aux autorités notre détermination, et aux détenu.e.s, notre solidarité!

ENVIE DE VOUS ENGAGER ?

Contactez-nous !

Depuis 2003, la CRER (Coordination contre les rafles et les expulsions et pour la régularisation) se bat aux côtés des femmes et des hommes victimes des loi répressives belges et européennes en matière d'immigration et d'asile.

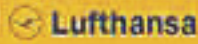
Nous dénonçons l'existence des centres fermés pour étrangers et les traitements dégradants que subissent les détenus, les expulsions violentes vers des pays souvent dangereux, les lois qui plongent dans la précarité des dizaines de milliers de travailleurs sans papiers et leurs familles, les régularisations au compte-gouttes et la loterie qu'est le système d'asile.

BLOG : <http://regularisation.canalblog.com>

FACEBOOK : www.facebook.com/crer.regularisation

CONTACT : crer.info@gmail.com

WIR FLIEGEN SIE RAUS



Unser All-Inclusive-Service:



Authentische
Flugbegleiter



Accessories im
Preis integriert



Moderne Sicher-
heitsausstattung



Ankunft zum Flug-
hafen inklusive

**Augen auf im Flugverkehr!
Abschiebungen verhindern!
Flüchtlinge schützen!**



De beste
deportaties beginnen
met KLM.



BLOCKUPY DEPORTATION AIRPORT

**31.MAI 2013 – 13 UHR – TERMINAL 1
FLUGHAFEN FRANKFURT**

WWW.BLOCKUPY-FRANKFURT.ORG



IF YOU NOTICE THAT IN YOUR FLIGHT THERE IS A PERSON UNDER DEPORTATION TRY TO CONTACT THEM AND OFFER THEM YOUR HELP.

MAKE THEM UNDERSTAND THAT YOU ARE WILLING TO RESIST TO THEIR DEPORTATION.

THE AIRPLANE CANNOT TAKE OFF UNTIL ALL PASSENGERS ARE SEATED.

UNFASTEN YOUR SAFETY SEAT BELT.

STAND UP AND DO NOT SIT UNTIL THE DEPORTATION IS CANCELLED.

INFORM YOUR FELLOW PASSENGERS ABOUT THE SITUATION AND ASK FOR THEIR SUPPORT.

The pilot is the authority, not the police

Inside the plane, the pilot is responsible for the safety of all passengers. THE PILOT CAN REFUSE THE BOARDING OF THE PERSON UNDER DEPORTATION or refuse to complete the deportation. Demand to speak with the pilot of the flight. The International Organisation of Pilots (IFALPA) has stated that it is illegal for people to be carried against their will. Declare that you will not stop protesting until the deportation is cancelled. **BE PERSISTENT! USE YOUR PRIVILEGES!** Many deportations have been cancelled thanks to the intervention of passengers.

Results

Any deportation is a brutal practice that violates the right to free movement. Your action can stop the deportation, whereas the personal risk you run is minimal. In the majority of cases, passengers protesting against a deportation are not subject to aggression by the police.

DE TOUS TEMPS LES ÉTATS EXERCENT LE DROIT DE DÉCIDER QUI PEUT RÉSIDER LIBREMENT SUR LEUR TERRITOIRE. LA CATÉGORIE DES “INDÉSIRABLES” A ÉVOLUÉ, DU MOINS EN PARTIE, AU COURS DES SIÈCLES: HÉRÉTIQUES, RÉVOLUTIONNAIRES, VAGABONDS, TZIGANES, FOUS, ÉTRANGERS... TOUS CEUX QUI NE RENTRENT PAS DANS LA “NORME” DOIVENT ÊTRE ÉLOIGNÉS DE LA VUE DES BONS CITOYENS: ENFERMÉS DANS DES LIEUX DE DÉTENTION, BANNIS SUR DES ÎLES, RECONDUITS À LA FRONTIÈRE.

NOTRE ÉPOQUE A MIS À L'HONNEUR LES EXPULSIONS DE “PERSONNES EN SÉJOUR ILLÉGAL”. LES CENTRES FERMÉS, OU CENTRES DE RÉTENTION POUR ÉTRANGERS, TROUVENT LÀ LEUR JUSTIFICATION OFFICIELLE: PERMETTRE D'IDENTIFIER LES PERSONNES SOUPÇONNÉES DE NE PAS AVOIR UN TITRE SÉJOUR LÉGAL ET LES GARDER À DISPOSITION DES AUTORITÉS JUSQU'AU MOMENT DE LEUR EXPULSION, OPÉRATION QUI SE FAIT LE PLUS SOUVENT PAR AVION.

C'EST DONC UN MAILLON DE LA CHAÎNE DES POLITIQUES MIGRATOIRES ACTUELLES QUE NOUS AVONS DÉCIDÉ D'ANALYSER DE PLUS PRÈS, UN MAILLON QUI RÉSUME BIEN TOUTE LA VIOLENCE, L'ARBITRAIRE ET L'HYPOCRISIE DE CES POLITIQUES.



Victimes de tentatives d'expulsions par voie aérienne en Europe (1991-2014)

1991 Arumugam Kanapathipillai (Sri Lanka – tué en France)

1994 Kola Bankole (Nigeria – tué en Allemagne)

1998 Semira Adamu (Nigeria – tuée en Belgique)

1999 Khaled Abuzarifeh (Palestine – tué en Suisse)

1999 Marcus Omofuma (Nigeria – tué en Autriche)

1999 Aamir Mohamed Ageeb (Soudan – tué en Allemagne)

2000 Christian Ecole Ebune (Cameroun – tué en Hongrie)

2001 Samson Chukwu (Nigeria – tué en Suisse)

2002 Ricardo Barrientos (Argentine – tué en France)

2003 Mariame Getu Hagos (Somalie – tuée en France)

2007 Osamuyi Aikpitanhi (Nigeria – tué en Espagne)

2010 Alex Uzowulu (Nigeria – tué en Suisse)

2010 Joseph Ndukaku Chiakwa (Nigéria - tué en Suisse)

2010 Jimmy Mubenga (Angola – tué au Royaume-Uni)

2014 Abdelhak Goradia (Algérie - tué en France)