

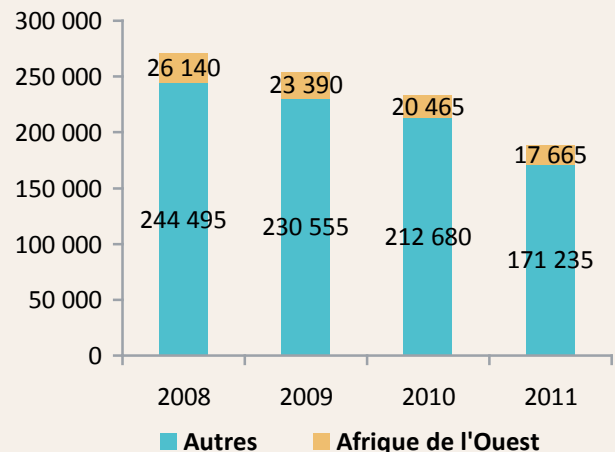
TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS DEPUIS L'AFRIQUE DE L'OUEST VERS L'EUROPE

Le trafic illicite de migrants opère le plus souvent le long des lignes de clivage qui séparent des régions ayant des niveaux de développement très différents, comme c'est le cas de l'Europe occidentale et de l'Afrique de l'Ouest. Chaque année, des milliers de clandestins tentent la traversée du Sahara ou de la Méditerranée, en dépit des énormes difficultés qu'elle présente, dans l'espoir d'atteindre l'Europe. Presque tous se font aider, et le fait de fournir cette assistance pour en tirer un gain constitue l'infraction pénale de trafic illicite de migrants.⁴⁰

Jusqu'à une période récente, près de 9 % des migrants en situation irrégulière détectés chaque année en Europe venaient d'Afrique de l'Ouest. Ce flux migratoire a diminué en raison de la récession économique, mais peut reprendre de l'ampleur à tout moment, sous l'effet d'événements géopolitiques imprévisibles (comme la récente crise libyenne). Le moyen le plus simple de s'installer illégalement sur le territoire d'un État est d'y entrer en avion muni d'un visa à durée déterminée, et de rester dans le pays après l'expiration du visa, qu'il ait été établi en toute légalité, acquis par des moyens frauduleux ou falsifié. On ignore la proportion exacte de migrants clandestins qui procèdent de la sorte, mais selon les estimations, elle serait de l'ordre de 75 à 90 %.⁴¹ Les trafiquants gagnent de l'argent en aidant les candidats au départ à se procurer des visas par des moyens frauduleux et en leur expliquant comment ne pas éveiller les soupçons des agents de la police des frontières.

Pour différentes raisons, certains migrants préfèrent cependant la voie terrestre pour aller en Europe, et des trafiquants sont présents tout au long des itinéraires les plus

Figure 19: Régions d'origine des migrants clandestins appréhendés en Europe



Source : EUROSTAT⁴²

empruntés pour faciliter leur passage. Certains migrants gagnent de l'argent pendant leur voyage pour payer les trafiquants, et peuvent ainsi s'attarder pendant de longues périodes à différentes étapes. Beaucoup choisissent de faire une partie du voyage sans assistance; à l'intérieur de la CEDEAO, par exemple, les visas ne sont pas requis pour franchir les frontières. Mais à l'heure actuelle, pratiquement tous les migrants en situation irrégulière tentent de traverser la Méditerranée lors de la dernière étape de leur voyage et, pour ce faire, ont besoin d'une assistance professionnelle.

Quelle est la nature du trafic ?

Les trafiquants de migrants exploitent les itinéraires de migration clandestine et le nombre de personnes ayant recours à leurs services est nécessairement un sous-ensemble du nombre total de migrants en situation irrégulière. La

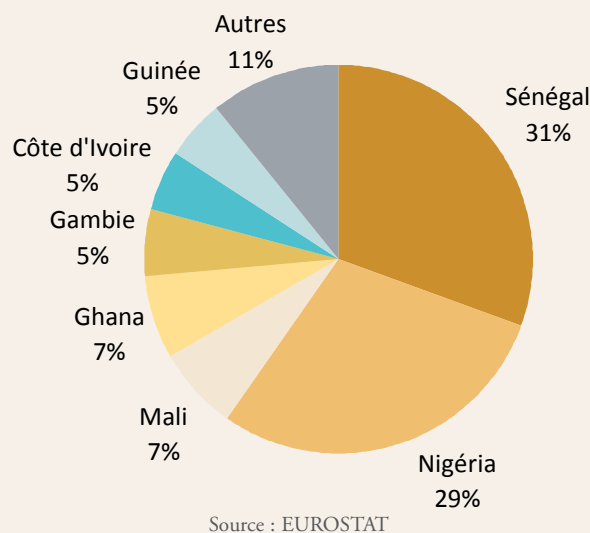
proportion de migrants qui ont recours à des trafiquants est fonction de la perception du risque d'interception. En d'autres termes, les migrants ne paient les trafiquants que quand ils pensent qu'ils seront appréhendés s'ils ne le font pas. En conséquence, les dimensions du trafic illicite de migrants dépendent de deux éléments : le nombre de personnes qui veulent migrer clandestinement et les obstacles à surmonter pour réussir le passage.

Le trafic illicite de migrants depuis l'Afrique vers l'Europe est un phénomène relativement récent qui semble avoir gagné en ampleur depuis les années 90, période pendant laquelle l'Espagne et l'Italie ont mis en place des régimes de visa plus stricts. Ce sont les migrants nord-africains, et non ceux venus d'Afrique de l'Ouest, qui ont été les premiers confrontés au durcissement des mesures de contrôle, puisqu'ils étaient alors beaucoup plus nombreux à migrer vers l'Espagne. Ils ont d'abord choisi le trajet le plus simple et sont entrés en Europe depuis le Maroc après avoir traversé le détroit de Gibraltar, large d'à peine 13 kilomètres en son point le plus étroit, ou sont passés par les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Très vite, la vigilance accrue des autorités espagnoles a entraîné une diversification des voies de passage. Les clandestins nord-africains se sont rabattus sur d'autres itinéraires, bientôt imités par les migrants venus d'Afrique de l'Ouest.

Les voies d'acheminement des migrants clandestins ont beaucoup évolué dans le temps, en fonction de l'arsenal répressif en vigueur et du climat géopolitique. En règle générale, la demande pour les services des trafiquants se déplacent lorsque les voies de passage habituelles se trouvent bloquées. Les candidats au départ qui vivent à proximité d'un itinéraire de trafic normalement très fréquenté n'hésiteront pas à faire un détour de plusieurs milliers de kilomètres pour emprunter un trajet dégagé si celui qui passe près de chez eux n'est plus accessible. Mais la décision de migrer vers l'Europe peut aussi être une simple question d'opportunité. Ainsi, lorsque s'ouvre une nouvelle voie de passage vers l'Europe, des personnes qui, en d'autres circonstances, n'auraient jamais songé à s'expatrier profitent de l'occasion pour tenter leur chance à l'étranger.

Par exemple, le Sénégal est situé à 839 miles nautiques des Îles Canaries, qui font partie du territoire de l'Union européenne. En 2006, 8 000 Sénégalais ont décidé de mettre à profit cette proximité pour rejoindre l'Europe par les Îles Canaries, alors qu'ils n'étaient que 30 l'année précédente à avoir emprunté cet itinéraire. Les recherches menées par l'ONU DC en Europe indiquent que nombre de ces migrants était pêcheurs ou issus de communautés d'artisans-pêcheurs.⁴³ Plus de la moitié des migrants clandestins originaires d'Afrique de l'Ouest qui ont rejoint l'Espagne à cette date n'avaient jamais été scolarisés (58 % selon une étude), et la moitié d'entre eux seulement savaient lire et écrire,⁴⁴ ce qui les distingue très nettement du profil type du migrant (voir Encadré : qui sont les migrants ?).

Figure 20: Nationalité des migrants clandestins originaires d'Afrique de l'Ouest interceptés en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce, 2008-2011



Une fois que la migration et les fonds reçus des travailleurs émigrés commencent à affecter les communautés, le trafic de migrants peut acquérir spontanément sa propre dynamique. Depuis 2006, les Sénégalais représentent une proportion très importante des clandestins arrêtés en Espagne, en Italie et même en Grèce. Sur l'ensemble des migrants en situation irrégulière interceptés entre 2008 et 2011 dans les pays traditionnels d'immigration clandestine (Espagne, Italie, Malte, Grèce), les Sénégalais constituaient le groupe national le plus important, soit 31 % des clandestins interceptés, alors qu'ils ne représentent que 4 % de la population de l'Afrique de l'Ouest.

Qui sont les migrants ?

En 2009, l'ONU DC a réalisé une enquête sur la migration dans six des 36 États du Nigéria. Il en ressort que les migrants qui s'apprêtaient à partir vers le nord étaient pour la plupart de sexe masculin, âgés de 20 à 30 ans et célibataires. La majorité d'entre eux (63 %) avaient achevé leurs études secondaires, et 13 % étaient diplômés de l'enseignement supérieur. Une autre enquête de l'ONU DC réalisée à la même période au Mali a révélé que la majorité des migrants interrogés avaient été scolarisés jusqu'à la fin du secondaire. Plus de la moitié des candidats nigériens à l'immigration ont déclaré qu'ils n'étaient pas pauvres au regard des normes locales. Près des deux tiers étaient auparavant agriculteurs, chauffeurs de taxi ou petits commerçants. Plus de 80 % avaient de la famille en Europe. La plupart d'entre eux ont déclaré vouloir partir non pas pour fuir la misère mais « par choix, pour améliorer leurs moyens d'existence ».⁴⁵ En conséquence, la décision de payer les services de trafiquants semble être le fruit d'une évaluation rationnelle des coûts et avantages qu'elle présente.

Les migrants qui font l'objet de trafic illicite sont particulièrement vulnérables à l'exploitation, pendant la migration comme à leur arrivée dans le pays de destination. On ne connaît pas le nombre exact de migrants qui perdent la vie pendant la traversée du Sahara, mais on sait en revanche que des centaines meurent chaque année en traversant la Méditerranée ou au large des côtes sénégalaises et mauritaniennes.⁴⁶ Tous cherchent à se rendre invisibles, et c'est souvent ce qui fait leur perte. Parce qu'ils se refusent à signaler aux autorités les mauvais traitements dont ils sont parfois victimes, ils s'exposent à tous les sévices que les trafiquants sont susceptibles de leur infliger en toute impunité.

Comment le trafic est-il réalisé ?

Les passeurs qui se livrent au trafic de migrants clandestins entre l'Afrique de l'Ouest et l'Europe empruntent traditionnellement l'une ou l'autre des cinq grandes voies de passage suivantes :

- la voie maritime jusqu'aux Îles Canaries (Espagne) ;
- la voie terrestre jusqu'aux enclaves espagnoles d'Afrique du Nord (Espagne) ;
- la voie terrestre et maritime par le détroit de Gibraltar (Espagne) ;
- la voie terrestre et maritime, en traversant la Méditerranée jusqu'à Malte ou l'île de Lampedusa (Italie) ;
- la voie terrestre et maritime, en traversant la Méditerranée jusqu'aux côtes grecques.

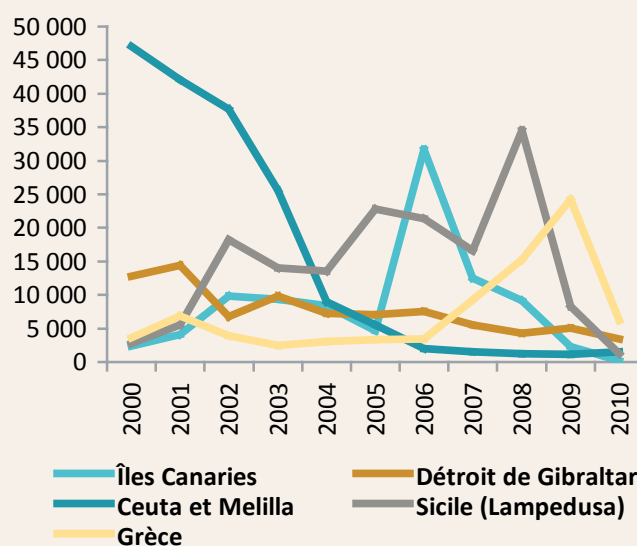
Ces itinéraires ont été utilisés dans des proportions très variables ces dix dernières années.

- En 2000, les principaux points d'entrée étaient Ceuta et Melilla, de petites enclaves côtières espagnoles situées au Maroc. En 2000, plus de 47 000 clandestins ont été appréhendés alors qu'ils tentaient d'y entrer. La grande accessibilité des enclaves encourageait alors les trafiquants à faire venir des migrants venus pour certains d'aussi loin que l'Asie du Sud, jusqu'à ce que les barrières de protection et les points de contrôle soient renforcés. La même année, 13 000 autres migrants ont été interceptés alors qu'ils essayaient de rejoindre l'Espagne par le détroit de Gibraltar.
- Dès que les autorités espagnoles ont entrepris de pallier les faiblesses évidentes du dispositif de contrôle des frontières à Ceuta et Melilla, le trafic de migrants s'est déplacé vers les Îles Canaries (où il a atteint son point culminant en 2006, avec 32 000 arrestations de migrants en situation irrégulière) et l'île de Lampedusa (35 000 interceptions en 2008). Les migrants qui ne parviennent pas à rallier l'île de Lampedusa se retrouvent bloqués à Malte et privés de toute possibilité de rejoindre le continent. Le nombre de clandestins arrivés à Malte a lui aussi atteint un niveau record en 2008, avec 2 500 interpellations.
- L'évolution des politiques migratoires en vigueur aux Îles Canaries et en Italie a contribué à repousser le trafic de migrants vers l'est. Les clandestins venus d'Afrique

de l'Ouest mettent désormais le cap sur l'Égypte dans l'idée de gagner la Grèce par la mer, ou se rendent en Turquie dans l'espoir d'atteindre le sud-ouest de l'Union européenne par voie terrestre. Le nombre de migrants appréhendés en Grèce a atteint un niveau sans précédent en 2009, avec plus de 24 000 interpellations.

Ainsi, les principaux points d'entrée des clandestins se sont progressivement déplacés vers l'est, à mesure du durcissement des dispositifs de contrôle et de répression mis en place le long des voies de passage les plus fréquentées. Les itinéraires délaissés pourraient être réactivés si les circonstances changeaient à nouveau.

Figure 21: Migrants en situation irrégulière interceptés aux principaux points d'entrée sur le territoire européen



Source : ONUDC, à partir de sources nationales et de données FRONTEx⁴⁷

Le trajet suivi pour atteindre ces différents points d'entrée est fonction du lieu de départ. Les ressortissants des États membres de la Commission économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) jouissent de la libre circulation dans tous les pays membres de la Commission, et peuvent y séjourner jusqu'à 90 jours à compter de leur date d'entrée sans avoir à justifier d'un permis de séjour ; ils n'ont donc pas besoin de payer des passeurs pour atteindre l'Afrique du Nord ou quitter les côtes de l'Afrique de l'Ouest. Les migrants clandestins qui souhaitent gagner les Îles Canaries rejoignent les villes côtières comme Saint-Louis du Sénégal ou Nouadhibou, en Mauritanie. Ceux qui veulent rallier les points d'embarquement en Méditerranée doivent d'abord traverser le Sahara. Ils se regroupent généralement en divers lieux de rassemblement, et notamment dans les villes de Gao (Mali) et d'Agadez (Niger), situées aux portes du désert, qui sont depuis des siècles les principaux points d'entrée au Sahara. Ils passent le plus souvent par Tamanrasset pour gagner le détroit de Gibraltar, et par Sebha et Dirkou pour atteindre la côte libyenne. La route entre Agadez et Dirkou est très périlleuse ; elle l'était déjà

avant les événements violents qui ont récemment secoué la région, et les trafiquants sont contraints de suivre le convoi militaire qui effectue tous les mois le trajet entre les deux villes. Pour parvenir jusqu'en Grèce, les migrants transitent par le nord-est du Nigéria et le Tchad avant de s'embarquer en Égypte, passant ensuite par la Turquie par voie terrestre ou rejoignant directement la Grèce par voie maritime.

Tous ces itinéraires se répartissent en deux groupes distincts : les trajets maritimes reliant directement l'Afrique de l'Ouest (Sénégal et Mauritanie) aux Îles Canaries, et les trajets effectués depuis les différents points d'embarquement situés le long de la côte méditerranéenne.

Passage de l'Afrique de l'Ouest vers les Îles Canaries

En 2011, seuls 340 migrants en situation irrégulière ont rejoint les Îles Canaries par la mer. Cet itinéraire n'est plus utilisé par les passeurs, mais pourrait l'être à nouveau si les autorités baissaient la garde ou si de nouveaux facteurs d'instabilité venaient à déclencher des mouvements migratoires de grande ampleur. La situation sur les côtes sénégalaises, où le marché de la migration a incontestablement gagné en sophistication au fil du temps, est sans doute la mieux étudiée à ce jour. À l'origine, les passeurs étaient de simples pêcheurs qui tentaient de gagner un peu d'argent en acheminant des migrants jusqu'aux Îles Canaries. En

2006, le trafic illégitime de migrants est devenu un secteur d'activité à part entière, employant à plein temps des passeurs sénégalais et des intermédiaires qui n'étaient pas tous de nationalité sénégalaise, et dont beaucoup travaillaient jusqu'alors dans le secteur de la pêche. Ces intermédiaires étaient chargés d'acheter des *cayucos* (petits bateaux en bois) à des pêcheurs locaux et utilisaient des réseaux de « coxeurs » (rabatteurs) pour ramener des clients. Plusieurs pilotes, le plus souvent des pêcheurs sénégalais, étaient recrutés pour chaque *cayuco*, en échange d'un passage gratuit. En l'absence de pilotes professionnels, d'autres migrants étaient formés à cette tâche. Des écopeurs, le plus souvent des mineurs, étaient également recrutés parmi les migrants.⁴⁸

Après 2006, la vigilance accrue des forces de l'ordre a conduit à un déplacement du trafic vers le nord, en Mauritanie. Les chefs des organisations de trafiquants, à l'instar de leurs prédécesseurs sénégalais, achetaient des *cayucos* à des pêcheurs locaux et veillaient à ce que les traversées se déroulent sans encombre, en versant des pots-de-vin aux autorités locales.⁴⁹

Sous la pression grandissante des forces de l'ordre, le trafic s'est à nouveau déplacé, cette fois vers le sud, et se concentre désormais dans des zones situées au sud du Sénégal, très loin des Îles Canaries. Le trajet à parcourir est donc beaucoup plus long, et les trafiquants doivent disposer de ressources et de moyens plus conséquents.⁵⁰ Depuis 2007, les

Carte 4: Carte des migrations irrégulières et des flux composites de migration, 2012



Source : Dialogue sur la migration de transit en Méditerranée

trafiquants ont abandonné les *cayucos* en bois au profit d'embarcations gonflables équipées de moteur hors-bord, qu'ils achètent dans le seul but de transporter des clandestins.⁵¹ Les trafiquants sont désormais de nationalité très diverses : sur les 208 personnes traduites devant les tribunaux espagnols en 2008 pour trafic de migrants par les Îles Canaries, on dénombrait 72 Sénégalais, 37 Gambiens, 25 Mauritanais et 14 Guinéens.⁵²

Passage par l'Afrique du Nord

Si le trafic de migrants par les Îles Canaries s'est organisé et structuré au fil du temps, il conserve néanmoins une dimension relativement artisanale au regard de l'ampleur du trafic qui s'opère le long de la Méditerranée, où des courtiers professionnels négocient tous les passages. Ces intermédiaires, connus sous le nom de *connection men*, sont originaires d'Afrique de l'Ouest ; ils sont chargés de récupérer les groupes de migrants et de négocier leur passage avec des propriétaires de bateaux nord-africains, que les migrants appellent les *Arabo men*. Dans certains ports, le trafic est contrôlé par des groupes de nationalité bien définie, comme à Tanger (Nigériens) et à Nador (Ivoiriens). Les Maliens seraient plus influents dans les autres ports du nord du Maroc.⁵³

La gestion financière du trafic a évolué en un rituel bien établi. Une fois que le migrant et le *connection man* se sont mis d'accord sur un prix, un « banquier » connu de l'un et de l'autre est désigné et chargé de percevoir et de conserver les fonds. Dans la plupart des cas, le migrant verse un tiers du prix de la traversée au *connection man* et les deux tiers restants au banquier, qui n'est censé les remettre au passeur que si le migrant rejoint l'Europe sans être inquiété. En règle générale, l'accord prévoit que le migrant puisse tenter sa chance plusieurs fois sans supplément, si la première tentative vient à échouer.

Avec la somme qui lui a été avancée, le *connection man* organise le passage des clandestins et paie, au besoin, des pots-de-vin aux autorités locales. Un *connection man* nigérian basé à Tanger a déclaré avoir versé la moitié du prix de la traversée à un transporteur marocain pour qu'il se charge d'acheter le silence de la marine et de la police.⁵⁴

Puisqu'il faut un certain temps avant de réunir assez de migrants pour remplir un bateau, les migrants sont rassemblés dans un centre d'hébergement en attendant le départ. Ils y sont logés et nourris, moyennant une somme d'environ 20 euros par jour qui représente un revenu supplémentaire pour le *connection man*. Les employés du *connection man*, appelés « guides », préparent les repas et assurent la prise en charge des migrants, bénéficiant en contrepartie d'un passage sans frais. À leur arrivée au centre, les migrants doivent remettre au *connection man* leurs cartes SIM, pour des raisons de sécurité. Les délais d'attente sont très variables : le nombre de candidats au départ est largement supérieur à la capacité des bateaux, et certains migrants doivent patienter

pendant des semaines, sans être sûrs de pouvoir partir, les escroqueries à la migration étant fréquentes.

Lorsqu'arrive le moment du départ, les clandestins doivent payer leur passage jusqu'au point d'embarquement, le plus souvent une plage isolée sous le contrôle du propriétaire du bateau. Il est arrivé que des réseaux de trafiquants rivaux se disputent âprement certaines de ces plages.⁵⁵

Le périple d'un migrant

Un clandestin ivoirien a été interrogé à Algésiras en novembre 2009, peu de temps après son arrivée en Espagne. Il a indiqué avoir effectué la traversée avec 67 autres migrants, à bord d'un bateau piloté par un Sénégalais. Le *connection man* nigérian qui avait organisé son passage faisait régulièrement venir du Sénégal et de Gambie des marins chevronnés pour assurer la traversée des migrants. Le bateau a été intercepté par les garde-côtes marocains, qui l'ont néanmoins autorisé à poursuivre sa route après avoir vérifié qu'il ne transportait que des migrants. Les garde-côtes se sont assurés que le bateau était bien le seul à effectuer la traversée ce jour-là, car ils n'avaient apparemment été payés que pour laisser passer un seul bateau.⁵⁶ D'autres migrants ont affirmé que les bateaux à bord desquels ils avaient effectué la traversée appartenaient en fait à des officiers de la Marine marocaine.

Les migrants payent généralement la traversée en plusieurs fois, et ne demandent de l'aide que lorsqu'ils se trouvent confrontés à des obstacles insurmontables. Les Africains francophones vont même jusqu'à traverser le Sahara en plusieurs étapes, en payant les trafiquants au fur et à mesure.

Qui sont les trafiquants ?

Les réseaux de trafic illicite de migrants peuvent être représentés sous la forme d'une hiérarchie pyramidale des responsabilités. À l'échelon inférieur, on trouve des acteurs dont la participation au trafic n'est que temporaire ou accessoire, parmi lesquels un certain nombre de migrants. Au niveau intermédiaire, figurent les nombreux rabatteurs et passeurs qui sont souvent d'anciens migrants eux-mêmes, et qui gagnent leur vie grâce à ce trafic. Le sommet de la pyramide est occupé par des hommes d'affaires professionnels qui n'ont pratiquement aucun contact avec les migrants, et dont le rôle est de négocier les moyens de transport et les pots-de-vin nécessaires au bon déroulement des opérations. Il est difficile de déterminer si les fonctionnaires qu'ils corrompent doivent être placés au-dessus ou au-dessous d'eux dans cette hiérarchie, leur relation étant intrinsèquement symbiotique.

Aux termes du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer,⁵⁷ quiconque facilite la migration illicite peut être assimilé à un trafiquant. On peut donc considérer

que de nombreuses personnes qui interviennent, à un titre ou à un autre, tout au long du processus, se rendent complices du trafic de migrants. Les conducteurs de camion et les personnes qui gèrent ou ravitaillent les centres d'hébergement sont tous des maillons indispensables au succès de cette activité. Les chauffeurs qui transportent les migrants à travers le Sahara sont généralement issus de groupes nomades, dont certains ont perdu leur cheptel lors des grandes sécheresses des années 70 et se sont reconvertis dans le transport de migrants pour assurer leur survie. C'est le cas notamment des Touaregs du Niger et du Mali, des Toubous au Tchad et en Libye et des Zaghawas au Tchad et au Soudan. Certains guides touaregs sont liés aux groupes rebelles, d'autres sont des vétérans de la légion islamique de Kadhafi. On trouve aussi à ce niveau de la pyramide les nombreux migrants qui aident les trafiquants de multiples manières, en échange de compensations diverses, et notamment de services de trafic de migrants. Comme on l'a vu précédemment, ces migrants peuvent être recrutés en qualité de rabatteurs, de « guides », de capitaines de bateau, d'écopeurs ou de recruteurs pour les maisons closes.

Le niveau intermédiaire de la pyramide, qui est aussi la face visible du trafic de migrants, regroupe les passeurs à plein temps. Il s'agit dans nombre de cas d'anciens clandestins qui ont réussi à rejoindre l'Europe et gagnent leur vie en mettant à profit leur expérience de la migration. À Kano, on les appelle les *burgers*, en référence à leur séjour en Allemagne. Sur la côte méditerranéenne, et plus au sud, ce sont eux qui remplissent les fonctions de *connection men*. Ils organisent le trafic sur le terrain, encadrent les rabatteurs, hébergent les migrants dans leurs centres, recouvrent le paiement des passages et veillent au bon déroulement des opérations. Parmi les plus prospères, on trouve un certain nombre de Nigériens et de Ghanéens.

Les propriétaires de ces entreprises de services de migration illicite occupent le sommet de la pyramide. Ce sont eux qui prennent les dispositions nécessaires, au plus haut niveau, pour que le trafic puisse se poursuivre et prospérer. Dans certaines régions, il s'agit d'individus connus et respectés. À Agadez, par exemple, on les appelle *In Tchaga* (« chef d'entreprise » en dialecte haoussa). On dénombre environ une douzaine de grands *In Tchaga* à Agadez, dont plusieurs sont originaires d'Afrique de l'Ouest. Nombre d'entre eux sont d'anciens migrants revenus d'Algérie ou de Libye. Les *In Tchaga* possèdent leurs propres centres d'hébergement, appelés « ghettos », ce qui leur vaut aussi le nom de *maassou ghetto*. En règle générale, ils gèrent aussi, en marge de ces activités, des réseaux qui fournissent des travailleurs du sexe à des maisons closes d'Afrique du Nord. À Gao et Kidal (Mali), nombre d'entre eux sont aussi négociants : ils importent des marchandises d'Algérie et renvoient les camions chargés de migrants.

La corruption de fonctionnaires est une pratique généralisée que l'on constate à toutes les étapes du trafic, mais qui est

L'histoire d'un passeur

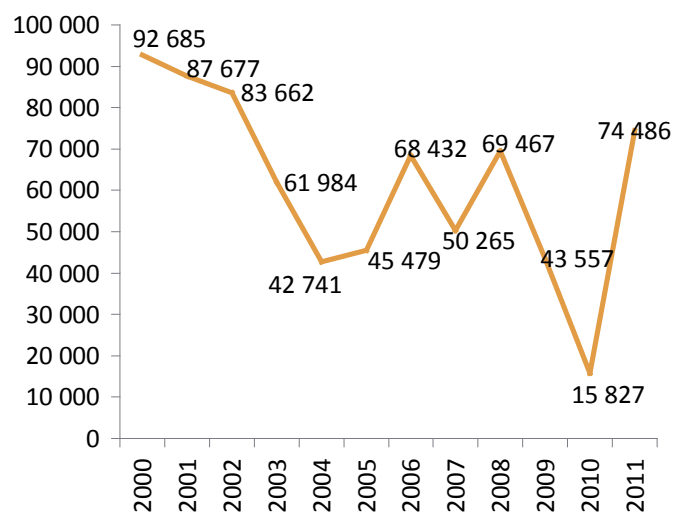
Un chercheur qui travaillait au début des années 2000 a enregistré ses entretiens avec un passeur professionnel, un Touareg employé au service d'un Nigérian arabe. Pendant quinze ans, cet homme a transporté dans son camion du mil entre Bilma et Dirkou, en empruntant des pistes à travers le désert, et au retour, ramenait du sel. Mais dans les années 90, son patron, comme beaucoup d'autres, s'est orienté vers le transport des migrants, louant son camion aux commerçants ou aux « agences de voyage » qui proliféraient déjà à cette époque à Agadez. « Depuis », déclare-t-il, « j'ai transporté plus d'hommes dans mon camion que de grains de sel en quinze ans ».⁵⁸

particulièrement flagrante lors de la traversée du désert. Les fonctionnaires ne se contentent pas de fermer les yeux mais peuvent aussi fournir aux migrants de faux papiers en échange d'un pot-de-vin. Sur les 50 migrants interrogés dans le cadre de l'enquête de l'ONUDC au Mali, 22 hommes et trois femmes ont déclaré avoir acheté des faux papiers à des fonctionnaires corrompus. Ces papiers peuvent ensuite être revendus à d'autres migrants. Les passeports maliens sont particulièrement convoités puisque tout détenteur d'un passeport malien peut entrer en Algérie sans visa, ce qui n'est pas le cas pour les ressortissants des autres pays membres de la CEDEAO.

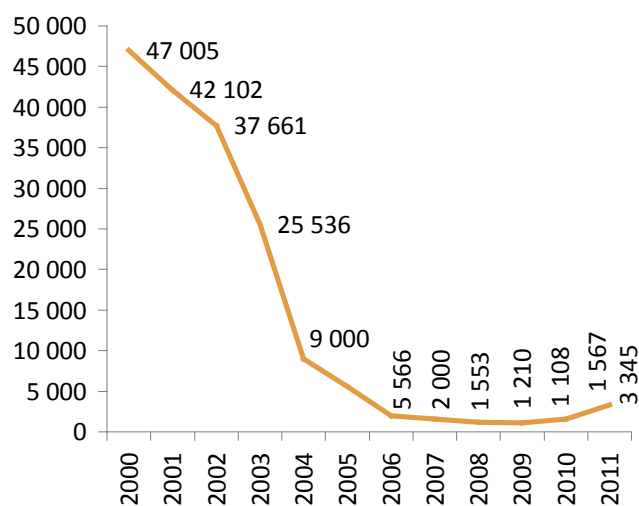
Quelle est l'ampleur du trafic ?

Ces dernières années, le nombre de migrants interpellés par les autorités européennes était très proche du nombre total d'entrées recensées, dans la mesure où les clandestins souhaitaient être repérés. En effet, ils savaient qu'une fois appréhendés, ils seraient normalement conduits dans une grande ville du continent européen, se verraient notifier une décision de retour et seraient aussitôt remis en liberté. Depuis, les États européens se sont employés à renforcer leurs dispositifs de contrôle, et les clandestins pourraient être de plus en plus nombreux à vouloir échapper aux forces de l'ordre. C'est pourquoi il est aujourd'hui plus difficile d'évaluer avec précision le nombre de migrants sans papiers qui parviennent à entrer sur le territoire européen.

Pour autant, tout porte à croire que leur nombre est en baisse. Ces dix dernières années, les flux migratoires se sont déplacés vers l'est. Tous les itinéraires privilégiés jusqu'à présent, depuis les Îles Canaries jusqu'à l'île de Lampedusa et la Grèce, ont été bloqués, si bien que les trafiquants se sont retrouvés à court de solutions. Puis est arrivée la récession économique de 2008-2009. Outre le recul spectaculaire du nombre de migrants en situation irrégulière entrés sur le territoire européen, divers éléments d'ordre qualitatif indiquent que la récession a eu un effet globalement dis-

Figure 22: Migrants interceptés à leur entrée par voie maritime en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce ⁵⁹

Source : ONUDC, à partir de statistiques officielles⁶⁰

Figure 23: Migrants irréguliers détectés à l'entrée de Ceuta et Melilla

Source: Ministère de l'Intérieur, Espagne⁶¹

suasif sur la migration. Certains migrants interrogés par l'ONUDC à mi-parcours de leur voyage vers l'Europe ont déclaré qu'ils avaient décidé de rebrousser chemin après avoir appris que les perspectives économiques étaient de plus en plus sombres en Europe. En 2010, le nombre de migrants en situation irrégulière interceptés à leur entrée sur le territoire européen par voie maritime était en très net recul et inférieur à 16 000, soit un sixième du nombre de migrants clandestins recensés dix ans plus tôt.

En 2011, une série d'événements imprévus est venue bouleverser la dynamique migratoire dans la région : les régimes en place en Tunisie et en Égypte ont été renversés et le conflit libyen a éclaté. Entre 2010 et 2011, le nombre d'immigrants recensés dans tous les points d'entrée établis a fortement augmenté, mais c'est à Lampedusa que le phénomène a été le plus marqué, avec l'afflux massif de près de 60 000 immigrants, parmi lesquels on n'a cependant recensé qu'un petit nombre de ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest : au cours de la période considérée, on a enregistré dans toute l'Italie moins de 4 000 interpellations de migrants originaires d'Afrique de l'Ouest en situation irrégulière, soit une baisse sensible par rapport aux années précédentes.

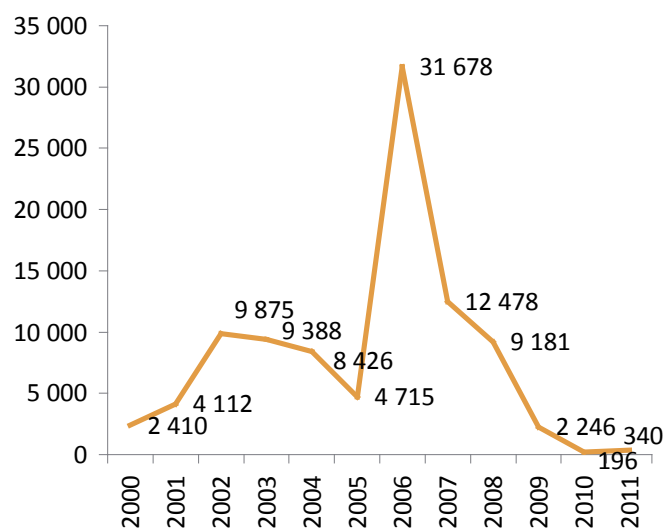
Au total, ce sont à peine plus de 17 000 migrants clandestins venus d'Afrique de l'Ouest qui ont été interceptés en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce courant 2011. Ce chiffre, qui comprend l'ensemble des migrants appréhendés, et pas seulement ceux arrivés sans papiers, est inférieur d'environ un tiers à la dernière estimation des flux migratoires établie en 2010 par l'ONUDC, qui faisait état de 55 000 entrées, ce qui pourrait impliquer un chiffre de l'ordre de 37 000 migrants pour l'ensemble de l'année 2011.

Si tous ces migrants n'ont pas nécessairement payé des passeurs, c'est malgré tout le cas de la grande majorité d'entre eux. Ceux qui parviennent à se procurer un visa par leurs propres moyens peuvent rester en Europe sans aucune aide après l'expiration de leur titre de séjour, mais rares sont ceux qui peuvent faire face aux dangers que présente la traversée du Sahara et de la Méditerranée sans acheter le concours de passeurs. Le coût du passage varie considérablement d'un migrant à l'autre, mais l'on estime que le montant total des sommes versées par les clandestins s'élevait en 2010 à 155 millions de dollars US, et pourrait donc être de l'ordre de 105 millions de dollars US pour l'ensemble de l'année 2011.

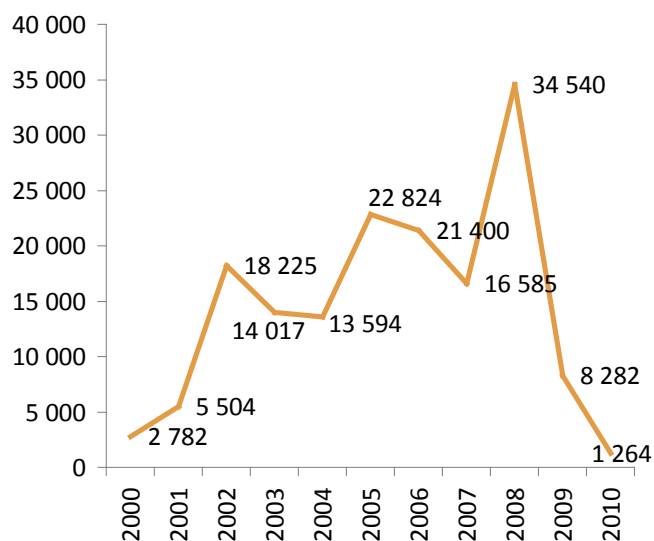
Implications en matière de politiques

La discussion qui précède a mis en lumière la nature fluctuante des routes de trafic illicite de migrants. En une décennie, elles se sont déplacées de la côte Atlantique vers d'autres lieux dans toute la Méditerranée. Le premier moteur de ces déplacements a été la mise en œuvre de mesures de contrôle efficaces. Au fur et à mesure que les itinéraires deviennent plus difficiles, la proportion de migrants ayant recours à une aide pour traverser va sûrement augmenter.

L'Espagne a réussi à presque totalement éliminer le trafic illicite de migrants à travers les enclaves de Ceuta and Melilla simplement en y gardant indéfiniment les migrants. Puisque les migrants voulaient accéder au continent, et non aux enclaves, cette mesure (couplée avec un renforcement des clôtures), a réduit la migration irrégulière de 95%. L'Espagne a résolu le problème du trafic illicite de migrants par les Îles Canaries par des accords avec les autorités sénégalaises et mauritaniennes visant au renvoi immédiat des migrants irréguliers détectés en provenance de ces pays,

Figure 24: Migrants irréguliers détectés entrant par mer aux îles Canaries


Source: Ministère de l'Intérieur, Espagne⁶²

Figure 25: Migrants irréguliers détectés entrant en Sicile (principalement Lampedusa) par mer


Source: Chambre des députés, Italie⁶³

quelque soit leur nationalité. Lorsqu'en 2008, les gouvernements de la Libye et de l'Italie se mirent d'accord sur une politique de retour similaire, les trafiquants basés en Libye perdirent l'essentiel de leur marché du jour au lendemain.

Mais dans chaque cas, les mesures de contrôle ont déplacé le flux vers d'autres endroits. Ce qui a fortement réduit les possibilités de trafic illicite de migrants a été la crise économique de 2008. En l'espace de deux ans, le nombre de migrants irréguliers détectés entrant par mer en Espagne, en Italie, à Malte et en Grèce s'est effondré de plus de 75%.