



NATIONS UNIES  
*Office contre la drogue et le crime*

**CRIME ORGANISE ET MIGRATION CLANDESTINE  
DE L'AFRIQUE VERS L'EUROPE**

**Juillet 2006**

Ce document a été rédigé par le Bureau régional pour l’Afrique de l’Ouest et du Centre et la Section de la recherche et de l’analyse de l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime. Les diverses personnes et les experts et le personnel de l’ONUDC travaillant au siège de l’Office et sur le terrain qui y ont participé sont grandement remerciés pour leur contribution. Ceci n'est pas un document officiel des Nations Unies. Il n'a pas été revu par les services d'édition.

La description et la classification des pays et territoires considérés au sein de la présente publication et la présentation des données qui y figurent n'impliquent de la part de du Secrétariat de l'Organisation des Nations Unies aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites, ni même quant à leur système économique ou degré de développement.

## Table des matières

<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>1</b>
<b>PARTIE 1: DEMANDE POTENTIELLE DE TRAFIC DE MIGRANTS.....</b>	<b>3</b>
QUELLE EST L'ENVERGURE DU MARCHE DU TRAFIC DE MIGRANTS ?.....	3
QUELS SONT LES PAYS LES PLUS TOUCHES ? .....	6
COMMENT LES MIGRANTS CLANDESTINS GAGNENT-ILS L'EUROPE ?.....	7
<i>Entrée par les enclaves de Ceuta et Melilla .....</i>	<i>8</i>
<i>Passage par le Maroc vers le territoire espagnol ou les îles Canaries.....</i>	<i>9</i>
<i>Passage par la Libye ou la Tunisie vers les îles Pelagie.....</i>	<i>9</i>
<i>Passage de l'Afrique occidentale vers les îles Canaries.....</i>	<i>10</i>
<i>Autres points d'embarquement.....</i>	<i>11</i>
<i>Cheminement vers les points d'embarquement.....</i>	<i>11</i>
<b>PARTIE 2: ROLE DES ORGANISATIONS CRIMINELLES.....</b>	<b>15</b>
FORMULES «TOUT COMPRIS» .....	16
DOCUMENTS FRAUDULEUX.....	17
OPPORTUNISTES LOCAUX .....	18
<i>Trafic par le Sahara.....</i>	<i>19</i>
<i>Trafic par la mer Méditerranée.....</i>	<i>20</i>
<i>Trafic par l'océan Atlantique .....</i>	<i>21</i>
VALEUR POTENTIELLE DU TRAFIC DE MIGRANTS .....	22
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>23</b>
<b>ANNEXE A: ETAT, AU 13 JUIN 2006, DU PROTOCOLE CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR TERRE, AIR ET MER, ADDITIONNEL A LA CONVENTION DES NATIONS UNIES CONTRE LA CRIMINALITE TRANSNATIONALE ORGANISEE .....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE B: PRIX DEMANDES POUR DES SERVICES DE TRAFIC DE MIGRANTS .....</b>	<b>26</b>



## INTRODUCTION

Nul ne devrait être surpris face à la vague d'émigrés clandestins en provenance d'Afrique à laquelle l'Europe fait face. Selon le Programme des Nations Unies pour le développement, 15 des 20 pays les plus développés dans le monde sont en Europe. Les 20 pays les moins développés sont en Afrique, dont plus de la moitié en Afrique de l'Ouest, non loin des frontières européennes. La croissance démographique des pays africains a dépassé leur croissance économique qui, contrairement à celle de la majeure partie des autres pays en développement, est demeurée faible ces vingt dernières années. La pauvreté, le chômage, le crime et la violence font que beaucoup de jeunes désirent quitter leur pays d'origine pour chercher de nouvelles opportunités en Europe occidentale, devenue leur El Dorado.

Du fait qu'il est excessivement difficile pour les jeunes Africains d'aller en Europe pour y travailler de façon légale, des dizaines de milliers d'entre eux tentent chaque année d'en franchir les frontières illégalement. Le *Real Instituto Elcano* estime dans une récente étude qu'il « s'agit des prémices d'un phénomène d'immigration qui pourrait devenir l'un des plus importants de l'histoire »<sup>1</sup>. De façon prévisible, les organisations criminelles<sup>2</sup> se sont emparées de cette activité clandestine pour en tirer profit. Le succès croissant de cette entreprise est démontré par le fait que même les migrants d'Asie passent par l'Afrique pour rallier l'Europe.

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies a récemment déclaré que la migration « n'[était] pas un jeu à somme nulle ». En effet, une fois organisée, chacun y trouve son compte : les pays d'origine, les pays d'accueil et les migrants eux-mêmes. Cependant, les passeurs sont les seuls à bénéficier de la migration clandestine<sup>3</sup>. Pour ceux qui font route vers le nord en quête d'une vie meilleure, le voyage vers l'Europe est le plus souvent source de tragédie.

Un nombre incalculable de migrants meurent dans le désert ou en mer, du fait de l'indifférence, voire de la volonté des réseaux criminels. Des personnes désespérément pauvres sont encore appauvries, escroquées ou privées de leurs biens et de ceux de leurs familles. Et même s'ils parviennent à destination, les migrants doivent faire face à la marginalisation et à l'exploitation. Le trafic de migrants de l'Afrique à l'Europe est un crime dont la justice doit s'emparer.

Il est réellement remarquable que la migration de l'Afrique vers l'Europe, légale comme illégale, n'ait pas été plus importante jusqu'à présent. Il existe un parallèle indéniable entre la migration africaine vers l'Europe et la migration latino-américaine vers les Etats-Unis. Cependant, les Latino-Américains composent une grande partie de la population des Etats-Unis, tandis que selon les derniers recensements, les Africains représentent moins de 1% de la population européenne totale. Plus des trois quarts sont originaires d'Afrique du Nord, et moins d'un quart proviennent d'Afrique subsaharienne<sup>4</sup>. Cette différence entre l'Europe et les Etats-Unis peut s'expliquer par l'existence d'obstacles géographiques et juridiques plus conséquents dans le cas de la migration africaine vers l'Europe.

Cette situation représente une opportunité économique pour le crime organisé, les passeurs ayant déjà mis en place un réseau de contrebande de l'Afrique vers l'Europe. Les groupes criminels organisés d'Afrique de l'Ouest proposent des formules « tout compris » incluant le transport, les documents falsifiés, les explications appropriées qui servent de couverture et le passage clandestin des frontières. Ces opérations sont rarement détectées, d'où l'ignorance à leur sujet. Par ailleurs, le long des itinéraires de trafic, des opportunistes, dont certains coordonnent leurs actions à l'échelle transnationale, sont spécialistes dans l'art d'échapper aux contrôles dans leurs pays d'origine. Bien qu'ils soient beaucoup plus visibles, ces réseaux sont rarement considérés comme appartenant au crime organisé par les autorités des pays dans lesquels ils opèrent.

L'infraction consistant à faciliter la migration irrégulière est connue sous le nom de « trafic de migrants ». Elle est définie par le Protocole des Nations Unies sur le sujet comme un acte permettant

l'entrée clandestine d'une autre personne dans un Etat moyennant un avantage<sup>5</sup>. Elle se distingue de la traite des personnes, dont la migration n'est pas entièrement volontaire et qui sont invariablement exploitées par les trafiquants<sup>6</sup>. Entre les deux, il existe de nombreuses pratiques, dont beaucoup sont manifestes en Afrique.

Le présent document analyse dans quelle mesure les réseaux criminels organisés se sont emparés de la migration clandestine de l'Afrique vers l'Europe. Il s'agit d'une évaluation rapide fondée sur divers documents accessibles à tous, sur des entretiens avec des fonctionnaires nationaux et sur des déclarations prononcées lors de conférences consacrées à la détection et à la répression. Y sont inclus les résultats d'une mission récente de l'ONUDC au Sénégal, en Mauritanie, en Gambie, au Mali et en Sierra Leone, du 19 juin au 1er juillet 2006. Ce document ne prétend pas présenter une analyse exhaustive du problème mais plutôt favoriser le débat sur le sujet.

Ce document examine d'abord la taille du marché potentiel pour les groupes criminels organisés : nombre de migrants clandestins, pays les plus touchés et itinéraires précis suivis par les trafiquants. Puis il analyse les trafiquants : leur identité, leurs motivations et les préjudices qu'ils sont prêts à infliger à leur chargement humain. Il tente en dernier lieu de mesurer approximativement le chiffre d'affaire potentiel de ce marché, même si seuls les trafiquants eux-mêmes connaissent la véritable ampleur des profits à en tirer.

## **PARTIE 1: DEMANDE POTENTIELLE DE TRAFIC DE MIGRANTS**

Le crime organisé est fondé sur le profit. Les pays les plus pauvres au monde se trouvant immédiatement au sud du Sahara, en Afrique, il paraît peu probable de tirer de pareils gains d'un tel endroit. Pourtant, chaque année, des dizaines de milliers d'Africains puisent dans un réseau familial étendu des sommes qui dépassent considérablement leurs revenus annuels, dans l'espoir de jouir d'une vie meilleure dans le Nord prospère. Le plus souvent, ils sont escroqués, abandonnés, arrêtés ou encore perdus en tentant d'entrer illégalement en Europe. Beaucoup meurent ou se retrouvent en territoire inconnu, sans ressources et bien loin de leur destination initiale. Cependant, le crime organisé s'enrichit sur cette misère, tel un parasite proliférant sur l'ambition collective de milliers d'âmes emplies d'espoir.

### **Quelle est l'envergure du marché du trafic de migrants ?**

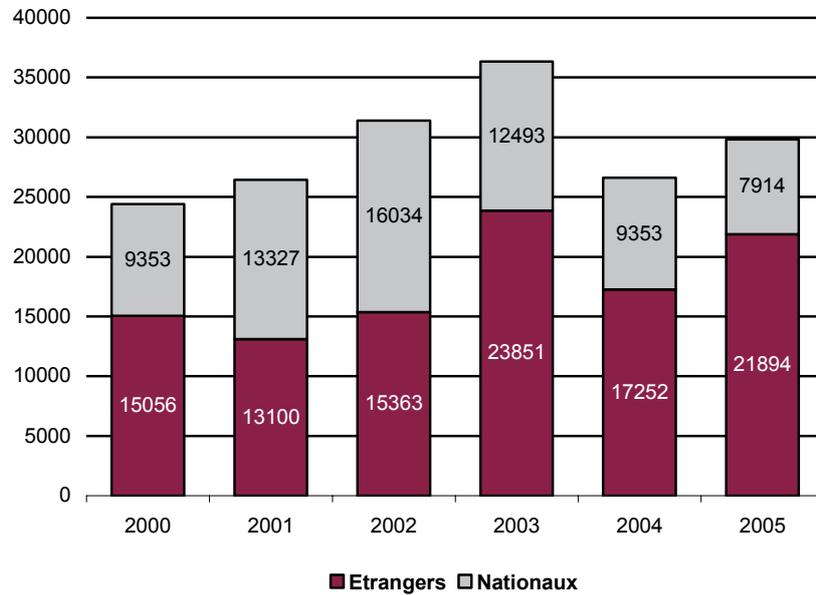
Les groupes criminels organisés ne s'intéresseraient pas au trafic de migrants vers l'Europe si les flux étaient réduits ou les migrants sans ressources. Par le passé, les conflits civils ayant eu lieu dans un grand nombre de pays africains ont engendré une multitude de demandes d'asile. La plupart de ces conflits se sont éteints, ou ont perdu considérablement de leur ampleur depuis 1990<sup>7</sup>. Le Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés a dénombré au cours de l'année 2005 un peu moins de 90 000 demandeurs d'asile dans l'Ouest, l'est et le centre de l'Afrique.

Comme c'est le cas dans la plupart des régions du monde, les intérêts économiques représentent la principale motivation des immigrés africains potentiels. La majorité des migrants sont des jeunes s'efforçant d'accéder à une vie meilleure ; les familles, elles, cherchent avant tout à fuir les persécutions dont elles sont victimes. Malgré une possible évolution de cette situation, très peu de femmes et d'enfants ont été trouvés dans les groupes d'émigrés cherchant à atteindre les côtes des îles Canaries espagnoles et des îles Lampedusa italiennes. De 2002 à 2004, moins de 5% du nombre total de migrants clandestins arrivés en Sicile en provenance d'Afrique du Nord étaient des femmes. Depuis l'amenuisement des possibilités de migration légale, ces migrants à majorité masculine semblent considérer comme essentiel d'investir dans le passage clandestin de frontières ou l'acquisition de faux documents pour accéder aux opportunités de revenus qu'offre l'Europe.

Il est difficile de déterminer le nombre exact de migrants clandestins ainsi que leur origine précise, et les estimations sont très variables. Selon les autorités italiennes, entre un million et un million et demi de personnes attendent d'émigrer vers la Libye, pour ne parler que de cette destination. L'une des techniques les plus courantes d'estimation des flux migratoires consiste à appliquer à la somme des chiffres relatifs aux arrestations nationales un multiplicateur basé sur l'estimation de la proportion de migrants appréhendés. Cela implique la comparaison de données en provenance de sources différentes, ce qui oblige à considérer toute conclusion avec prudence.

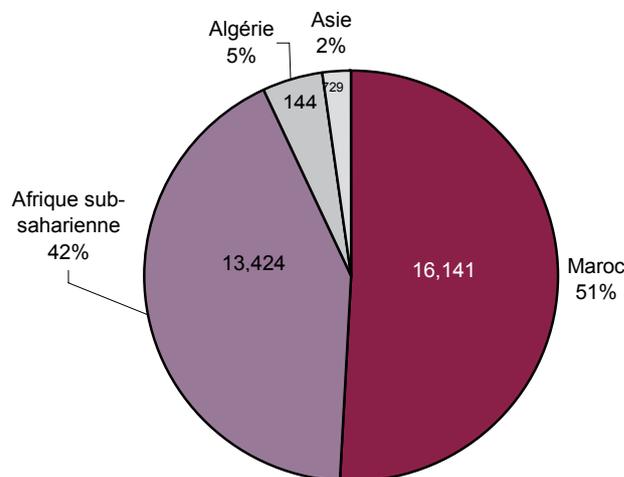
Au départ du Maroc, près de 30 000 migrants ont été arrêtés en 2005, contre plus de 36 000 en 2003. On assiste à une augmentation de la part d'étrangers depuis 2002, année où plus de la moitié des migrants étaient marocains ; le rapport entre les différentes autres nationalités demeure inchangé, mais la grande majorité des migrants vient d'Afrique sub-saharienne. Les dernières analyses nationales portant sur les populations arrêtées par les autorités locales ne sont pas disponibles, mais les chiffres publiés en 2005 par l'Organisation internationale pour les migrations mettent en évidence un large éventail de pays francophones et anglophones pour 2001.

Figure 1: Migrants clandestins appréhendés au Maroc



Source : Ministère marocain de l'intérieur

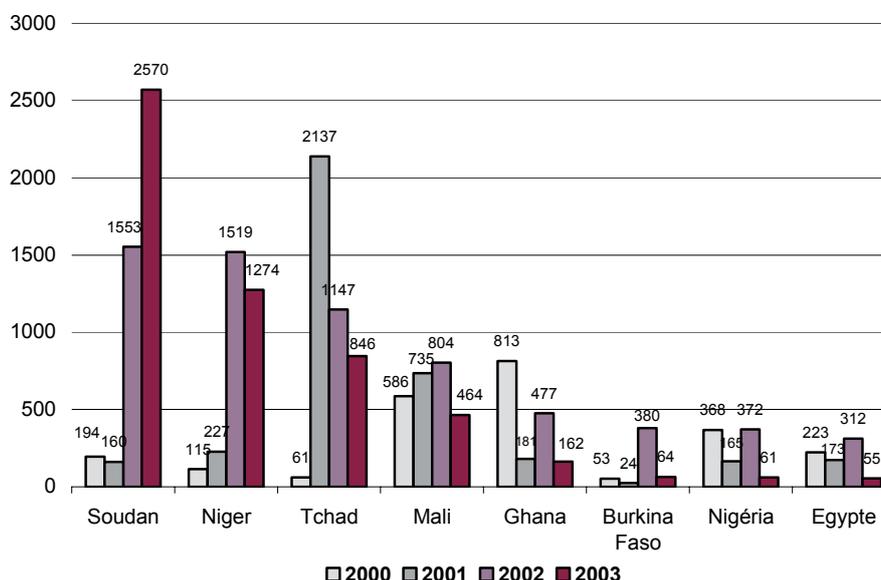
Figure 2: Origine des migrants clandestins arrêtés au Maroc en 2002 ; classement par région



Source : Centre international pour le développement des politiques migratoires

Par ailleurs, en 2005, les autorités libyennes ont intercepté environ 40 000 personnes cherchant à atteindre l'Italie. Ce chiffre s'élevait à 43 000 en 2003 et 54 000 en 2004. De 2002 à 2003, le Gouvernement libyen a appréhendé et rapatrié entre 3 000 et 7 000 personnes, dont des ressortissants de pays du Nord, de l'Est et de l'Ouest de l'Afrique. Au cours de cette période, la majorité des émigrés venaient du Soudan, du Niger, du Tchad, du Mali et du Ghana. La proportion précise des nationalités varie considérablement d'année en année, comme on peut le constater ci-dessous.

**Figure 3: Migrants clandestins appréhendés par les autorités libyennes en 2000-2003 (nationalités sélectionnées)**



Source : Commission européenne

Les données disponibles concernant l'Algérie font état de plus de 3 000 arrestations au total en 2005. Aucune ventilation pour l'année n'est disponible concernant ces chiffres, mais plus de la moitié des 500 personnes arrêtées en septembre 2005 venaient du Niger ou du Mali.

Le total des arrestations dans ces trois pays (Algérie, Libye, Maroc) s'élève ainsi à 73 000 migrants clandestins en 2005. Entre 1998 et 2003, les autorités tunisiennes ont par ailleurs appréhendé en moyenne chaque année 8 000 personnes cherchant à traverser clandestinement la frontière, dont 70% d'étrangers. Si ce niveau d'arrestation en Tunisie était maintenu, pas moins de 80 000 migrants par an seraient interceptés dans les pays du Maghreb.

Selon les autorités maliennes, de janvier 2005 à la mi-juin 2006, 6 505 immigrés clandestins ont été interceptés transitant par le Mali vers l'océan Atlantique pour ensuite atteindre l'Europe. La plupart de ces migrants venaient de familles à faible revenu et étaient ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest.

A ces données doivent être ajoutées les arrestations effectuées dans les pays européens. En 2002, les autorités espagnoles ont intercepté un peu moins de 21 000 immigrés clandestins, dont environ 12 000 étaient marocains et près de 9 000 venaient d'Afrique sub-saharienne. En 2005, les autorités italiennes ont détecté approximativement 22 000 migrants ayant atteint la seule île italienne de Lampedusa. D'après ces données partielles, les efforts combinés des Etats africains et européens portent sur un total de plus de 100 000 migrants par an.

Comme pour toute saisie par les forces de l'ordre, les chiffres des arrestations sont proportionnels aux efforts de répression fournis, et il est difficile de déterminer quel pourcentage du nombre total de migrants ces chiffres représentent. Divers multiplicateurs ont été suggérés, qui permettent d'extrapoler pour obtenir le flux total de migrants à partir des données relatives aux arrestations. Une étude menée en Allemagne concernant les demandes d'asile d'émigrés irakiens a permis de constater qu'un cinquième seulement de ceux-ci avaient été dénombrés par la police avant l'enregistrement de leur demande d'asile, ce qui donne à penser qu'il faudrait multiplier par cinq les données relatives aux arrestations. Le même rapport a été calculé pour la Tunisie. Plus traditionnellement cependant, un rapport de 1 sur 2 est utilisé (pour deux migrants qui passent, un est appréhendé), à moins que des éléments ne laissent supposer une migration circulaire substantielle. Ainsi, selon les chiffres des

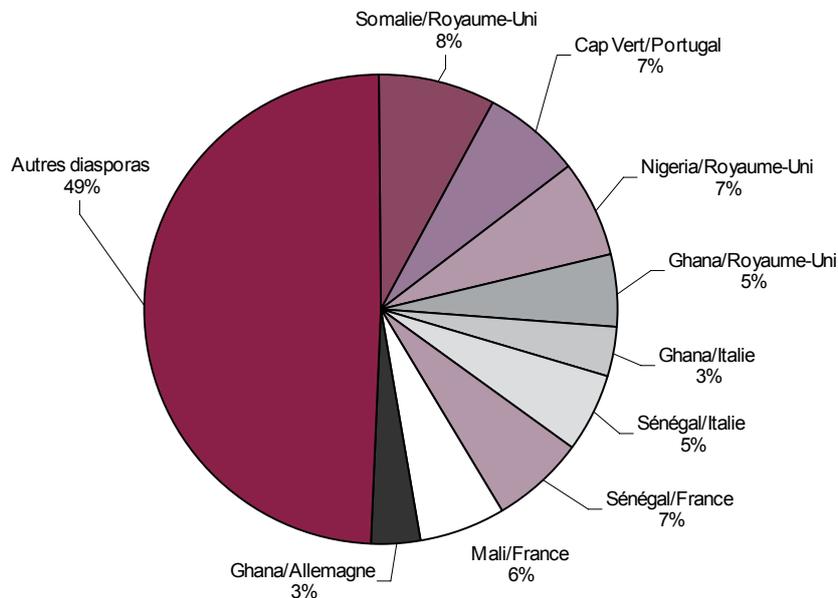
arrestations, au moins 200 000 Africains entreraient clandestinement en Europe chaque année, tandis que 100 000 autres seraient interceptés en tentant leur chance, sans compter tous ceux qui s'égarent ou meurent en chemin.

### Quels sont les pays les plus touchés ?

Les chiffres relatifs aux arrestations définissent un ensemble de migrants sur lesquels ne sont rassemblées que peu de données et qui sont pour une grande partie des ressortissants de quelques-uns des pays les plus pauvres de la région, tels le Mali ou le Niger. Cependant, il est possible que les migrants originaires de certains pays aient plus de chances d'être appréhendés que d'autres. Comment les chiffres des arrestations se situent-ils par rapport aux connaissances sur la diaspora africaine en Europe ?

Selon les estimations établies par l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) en 2003, environ 3,4 millions d'Africains vivent en Europe, dont près de 2,2 millions sont originaires de ces trois seuls pays d'Afrique du Nord : l'Algérie, le Maroc et la Tunisie. La France comptabilise le plus grand nombre de résidents africains n'ayant pas la nationalité du pays : 1,4 million en 1999, dont 1,1 million originaires des trois pays cités ci-dessus. Ainsi, à peu près un tiers des migrants africains en Europe viennent d'Afrique du Nord et résident en France. D'après les chiffres recensés, les ressortissants de pays d'Afrique du Nord représentent généralement les deux tiers de la population africaine d'Europe. Ceux-ci mis à part, selon une évaluation de l'OIM portant sur neuf pays de destination, neuf combinaisons de nationalités composent plus de la moitié de la population totale des migrants, et toutes sauf une comprennent des ressortissants de pays d'Afrique de l'Ouest. De façon générale, les Ghanéens, Sénégalais et Nigériens constituent les populations d'Afrique sub-saharienne les plus importantes en Europe.

**Figure 4: Répartition des principales diasporas d'Afrique sub-saharienne dans les pays européens**



Source: OIM 2003

Bien évidemment, ces chiffres ne représentent peut-être pas la réalité actuelle :

- Ils n'incluent pas la large proportion de migrants sur lesquels il n'existe aucune information.
- Ils datent pour la plupart de 2000 ou de 2001 et sont ainsi relativement vieux pour un secteur caractérisé par son dynamisme.

On peut affirmer que les ressortissants de pays d'Afrique du Nord sont plus nombreux en Europe que ceux de pays d'Afrique sub-saharienne, et que la majorité de ces derniers viennent d'Afrique de l'Ouest. On peut également dire que les ressortissants des pays d'Afrique sub-saharienne n'émigrent plus exclusivement vers leurs anciennes puissances coloniales respectives, même si les Africains francophones, pour prendre cet exemple, sont plus enclins à émigrer vers la France. Les Sénégalais, Ghanéens et Nigériens ont fait preuve d'une flexibilité remarquable en émigrant vers une grande variété de pays.

Si l'on compare ces données, il apparaît immédiatement que les nationalités d'Afrique sub-saharienne les plus représentées selon le recensement (Sénégal, Ghana ou Nigeria) ne sont pas représentées dans les mêmes proportions dans les chiffres des arrestations. Ces pays ont tendance à être légèrement plus riches que ceux dont une plus grande partie des migrants interceptés sont issus (comme le Mali et le Niger) ; ils représentent par ailleurs des refuges pour certains groupes criminels organisés bien connus.

Il est possible que le profil de la population africaine en Europe change et que les grandes communautés africaines d'Europe n'attirent pas un flux proportionnel d'immigration clandestine. Par ailleurs, toujours selon les chiffres rassemblés, les migrants originaires des pays les plus pauvres auraient plus de chance d'être appréhendés en transit que ceux venant de pays dans lesquels il est possible de faire appel à l'ensemble des services offerts par des groupes criminels organisés sophistiqués. Ainsi, comme souvent avec les données des forces de l'ordre, les chiffres des arrestations ne refléteraient pas entièrement la réalité de la migration clandestine, et des recherches plus poussées seraient nécessaires pour établir une carte des véritables flux migratoires et de leurs interactions avec les groupes criminels organisés.

## **Comment les migrants clandestins gagnent-ils l'Europe ?**

Toutes les migrations clandestines ne font pas appel aux groupes criminels organisés. Il existe au moins trois façons d'immigrer illégalement dans un pays :

- Certains migrants entrent légalement mais restent plus longtemps que la durée stipulée sur le visa.
- Certains migrants entrent par un point de contrôle officiel, mais en utilisant de faux documents ou d'autres formes de fraude pour entrer dans le pays.
- Certains migrants entrent dans le pays clandestinement en évitant les points d'entrée officiels.

Les immigrants potentiels qui ont la possibilité de se procurer un visa peuvent entrer dans le pays sans l'aide des organisations criminelles. Cela ne signifie pas pour autant que les groupes criminels organisés ne sont pas impliqués dans la planification du séjour en dépassement de la durée du visa. Par exemple, l'étude du trafic de filles nigérianes vers l'Italie a montré que, jusqu'en 1991, presque toutes les victimes avaient pris un vol direct de Lagos pour Rome et avaient obtenu un visa de transit pour trois à quinze jours, mais qu'un renforcement des contrôles avait ensuite fait préférer l'entrée clandestine.<sup>29</sup>

Ceux qui peuvent se permettre un billet d'avion mais qui ne disposent pas des documents nécessaires peuvent les acheter ; ici encore les organisations criminelles interviennent. Les groupes criminels organisés d'Afrique de l'Ouest sont internationalement reconnus pour leur expertise en matière d'obtention frauduleuse de documents officiels, ainsi que pour la falsification de ces documents.

Finalement, même s'il est théoriquement possible de voyager clandestinement d'Afrique en l'Europe sans l'aide des trafiquants, il est aujourd'hui très difficile d'y arriver dans la pratique, comme nous allons le voir.

Bien qu'il soit difficile de déterminer la méthode d'entrée la plus courante, on peut s'en faire une idée à partir des personnes qui effectuent une demande de régularisation de leur statut d'immigré. Ainsi, en Italie, environ 700 000 demandes de régularisation ont été soumises aux autorités au cours des années 2002/2003, dont 75% provenaient de personnes appartenant à la première catégorie d'immigrés (dépassement de la durée légale du visa). Environ 15% de ces demandeurs étaient entrés grâce à de faux documents, et seulement 10% étaient arrivés clandestinement. Durant les six premiers mois de 2005, ces chiffres ont légèrement baissé, avec 61% de personnes ayant dépassé la durée légale de leur visa, 27% d'utilisateurs de faux documents de voyage, et 12% de migrants clandestins.<sup>30</sup>

Naturellement, beaucoup de séjours en dépassement de la date d'expiration du visa ne sont pas le résultat d'une tentative d'immigration, et les chances de régularisation sont probablement meilleures pour cette classe de migrants que pour les autres. De ce fait, la propension à demander une régularisation est peut-être plus grande au sein de cette catégorie, et une petite partie de ces immigrés peut tenter de rester à titre permanent. Cependant 75% (séjours en dépassement de la date d'expiration du visa) de 700 000 (demandes de régularisation) représentent plus d'un demi-million de personnes, un nombre conséquent comparé à la plupart des estimations portant sur l'ampleur de l'immigration clandestine. Par ailleurs, 15% (faux documents) de 700 000, c'est plus de 100 000 personnes qui ont utilisé des faux documents pour entrer avec succès en Italie, pour parler de ce seul pays. Selon la définition du Protocole, toute personne fournissant de tels documents est coupable de participation au trafic de migrants, mais il est difficile d'évaluer le niveau d'organisation de cette activité.

Il est cependant manifeste qu'à peu près 300 000 Africains tentent tous les ans d'entrer clandestinement en Europe en traversant de multiples frontières et des obstacles géographiques majeurs tout en échappant à la détection officielle. Comme on le verra ci-dessous, certaines indications fondées démontrent le rôle important joué par les organisations criminelles dans cette migration. Selon le pays d'origine, il existe plusieurs manières de traverser la Méditerranée depuis l'Afrique vers l'Europe. Pour les populations d'Afrique sub-saharienne, le désert du Sahara constitue un obstacle géographique supplémentaire.

Traditionnellement, les Africains originaires d'Afrique sub-saharienne et d'Afrique du Nord essayent de parvenir en Europe en passant par le Maghreb, plus particulièrement par le Maroc, qui se trouve seulement à quelques kilomètres de l'Espagne et des îles Canaries. Il est possible d'entrer en Europe de façon plus directe encore, par l'intermédiaire des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla, au Maroc, où l'accès au sol européen n'est fermé que par une clôture et les contrôles de sécurité qui vont de pair. Les efforts des forces de l'ordre marocaines et espagnoles ont récemment rendu cet itinéraire moins attractif. Par conséquent, de plus en plus de migrants privilégient des itinéraires différents, en direction notamment des îles Canaries à partir de l'Afrique de l'Ouest, ou encore de l'Italie à partir de la Libye et de la Tunisie. Chacun de ces itinéraires est décrit plus en détail dans les paragraphes suivants.

### ***Entrée par les enclaves de Ceuta et Melilla***

Il existe deux ouvertures sur l'Europe, plus précisément sur l'Espagne, en Afrique du Nord: les enclaves de Ceuta et Melilla. Même parmi ceux qui sont arrêtés, les migrants qui parviennent jusque là et qui ne sont pas rapatriés au cours de la période de détention administrative de 40 jours maximum sont relâchés sur le territoire espagnol et, par conséquent, dans l'espace Schengen. Il n'est donc pas étonnant qu'en dépit d'une surveillance étroite, ces deux villes aient figuré par le passé en bonne place sur la liste des destinations principales des migrants clandestins.

La frontière entre Melilla et le Maroc est marquée par 10,5 kilomètres de double clôture (la clôture extérieure mesurant 3,5 mètres de haut et la clôture intérieure atteignant jusqu'à six mètres) complétée de fils barbelés et surveillée par 106 caméras fixes. La situation à Ceuta est semblable, avec 7,8

kilomètres de clôture frontalière comprenant 37 caméras mobiles. Dans chaque enclave sont postés près de 1 000 policiers et officiers de la garde civile espagnole.

Les migrants franchissent ces frontières grâce à une multitude de moyens - en se cachant dans des véhicules, en contournant les clôtures à la nage ou par bateau, ou même en les escaladant directement. Depuis plus récemment, de grands groupes de migrants, qui campent dans les forêts à proximité des enclaves, partent à l'assaut en masse. En octobre 2005, l'attention des médias internationaux a été attirée sur les enclaves à cause de ces attaques. La riposte des gardes-frontière espagnols et marocains a laissé plusieurs migrants grièvement blessés et fait quelques morts. Cet événement et le renforcement des contrôles qui en a découlé semblent avoir eu un effet de dissuasion significatif.<sup>31</sup> Cela a également incité l'Europe à faire un don de près de 40 millions d'euros au Maroc pour combattre l'immigration clandestine.<sup>32</sup> Les chiffres officiels espagnols indiquent que le nombre de tentatives de passage par les enclaves a brusquement diminué de 55 000 en 2004 à 12 000 en 2005.<sup>33</sup>

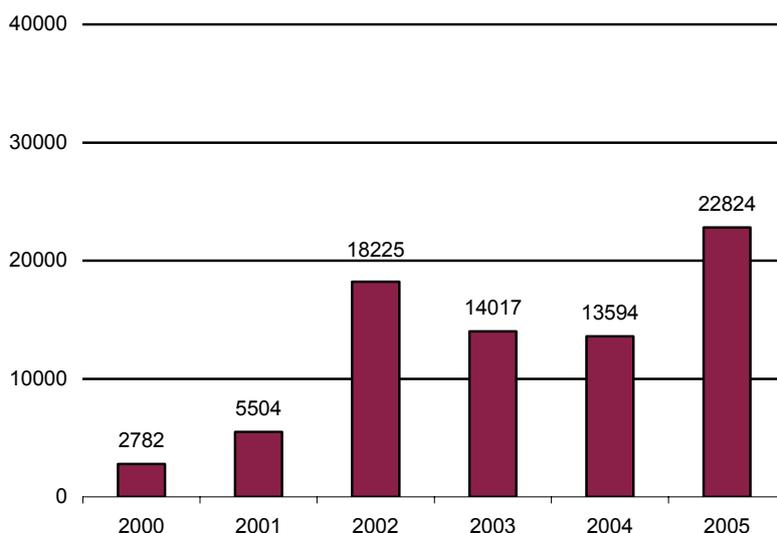
### *Passage par le Maroc vers le territoire espagnol ou les îles Canaries*

Etant donné la proximité du continent européen par rapport au Maroc, il n'est pas étonnant que ce dernier ait longtemps été le point de départ favori de ceux qui choisissaient de traverser la Méditerranée en bateau. Cependant, les mesures de sécurité coordonnées entre l'Espagne et le Maroc ont rendu cet itinéraire considérablement moins attractif. Les chiffres marocains sont en déclin depuis 2003, année durant laquelle les autorités marocaines ont arrêté un total de 23 851 migrants clandestins de nationalités étrangères, principalement en provenance de la région du Maghreb et du sud du Sahara (Mali et Gambie, par exemple).<sup>34</sup> Les Espagnols ont également observé un déclin, avec une réduction de 32% du nombre de bateaux arrêtés (de 412 à 279) entre les huit premiers mois de 2004 et la même période en 2005.<sup>35</sup>

### *Passage par la Libye ou la Tunisie vers les îles Pelagie*

Pour ceux qui partent de la Libye et de la Tunisie, les îles Pelagie italiennes (Lampedusa, Linosa et Lampione) et l'île de Pantelleria (Sicile) sont très proches. Cependant, le voyage vers ces îles exige 2 à 3 jours de navigation au minimum. Le nombre de migrants clandestins arrêtés en Sicile a été quasiment multiplié par 10 ces cinq dernières années.

**Figure 5 : Migrants clandestins appréhendés en Sicile**



Source : Ministère italien de l'Intérieur

La longueur du littoral italien, plus de 8 000 kilomètres, le rend particulièrement difficile à défendre contre les passeurs. Il est arrivé, selon les informations dont on dispose, que des bateaux faisant route vers la Sicile s'éloignent de leur trajet initial et accostent par erreur à Malte.<sup>36</sup>

Jusqu'à récemment, le flux maritime des migrants clandestins vers l'Italie était peu important et constitué presque entièrement de Nord-Africains. Depuis 2002, cependant, on a observé une forte augmentation du nombre de migrants d'Afrique sub-saharienne transitant par la Libye, alors qu'en même temps, le nombre de Nord-Africains diminuait de manière significative.<sup>37</sup> Les mesures de sécurité supplémentaires prises à Ceuta et Melilla vers la fin de l'année 2005 ont augmenté la popularité de cet itinéraire de remplacement, qui attire de nouveau un nombre croissant de migrants en provenance d'Afrique du Nord. Environ les deux tiers des 22 824 migrants africains ayant atteint l'Italie en 2005 seraient originaires d'Égypte ou du Maroc et, dans une moindre mesure, d'Algérie et de Tunisie; un grand nombre viendraient également de pays tels que l'Érythrée, l'Éthiopie, la Somalie et le Soudan. De plus, les médias et les autorités nationales signalent une utilisation croissante de l'itinéraire méditerranéen pour le trafic de migrants clandestins en provenance de l'Asie du Sud-Ouest et du Moyen-Orient.<sup>39</sup>

Cet itinéraire a eu un impact énorme sur le petit pays qu'est Malte qui, depuis son adhésion à l'Union Européenne, pourrait être, avec Chypre, de plus en plus considéré comme un pays de destination. L'île ayant une population de moins de 400 000 habitants, l'arrivée d'environ 6 000 migrants depuis 2002 a été comparée à celle d'un million de personnes en Allemagne.<sup>40</sup>

En Tunisie, les ports de la côte Est sont les principaux sites de départ pour traverser la mer Méditerranée. Comme c'est le cas en Libye, les populations agricoles situées en périphérie de Tunis fournissent un point de regroupement pour les migrants avant leur traversée. Ceux qui se dirigent vers le sud de la Sicile partent des ports nord et sud de Tunis, ceux qui se mettent le cap sur Pantelleria partent du Cap Bon et ceux dont les destinations sont Lampedusa et Linosa appareillent depuis les régions au sud de Monastir.<sup>41</sup>

### *Passage de l'Afrique occidentale vers les îles Canaries*

On peut juger de l'impact des actions de répression sur les trafiquants et sur les migrants clandestins par l'accroissement spectaculaire du nombre de migrants clandestins venus des côtes d'Afrique de l'Ouest à destination des îles Canaries ces six derniers mois. Les îles Canaries ont pendant longtemps été la destination des migrants clandestins, principalement des ressortissants du Maroc voisin. A la suite de la répression qui a eu lieu au Maroc fin 2005, le nombre de migrants arrêtés sur cet itinéraire a monté en flèche. En mars 2006, les autorités espagnoles ont déclaré que la migration clandestine à destination des îles Canaries avait atteint un niveau alarmant<sup>42</sup>; en milieu d'année, près de 10 000 migrants clandestins avaient été arrêtés. Selon les médias et les autorités locales, entre 6 000 et 14 000 migrants clandestins potentiels se seraient rassemblés dans le port nord de Nouadhibou, en Mauritanie, avec l'intention d'atteindre les îles Canaries par la mer.<sup>43</sup>

Les points de départ sont les villes côtières du Sénégal, de la Mauritanie et du Sahara occidental. Des migrants sénégalais ont été appréhendés alors qu'ils essayaient de partir directement de Gambie.<sup>44</sup> Dans certains cas, de grands navires venant de pays aussi éloignés que le Cameroun ou le Nigéria ont voyagé le long de la côte occidentale africaine jusqu'aux villes de St Louis au Sénégal, Nouadhibou en Mauritanie ou autres au Sahara occidental. Les mesures de répression ont entraîné un déplacement des points de départ plus vers le sud, de sorte que les migrants embarquant au Sénégal, par exemple, ne viennent plus seulement de la ville de St Louis, située au Nord, mais également de Dakar et de Mbour.

Les migrants choisissant cet itinéraire et disposant de plus de ressources que d'autres peuvent embarquer sur un gros navire qui les emmène à proximité des îles Canaries. Pour les migrants pauvres, les petites embarcations (généralement des bateaux de pêcheurs - pirogues) demeurent la seule possibilité.

Les gros navires accostent souvent dans différents ports situés sur leur itinéraire et insuffisamment contrôlés ou jettent l'ancre au large, puis les migrants clandestins effectuent la dernière étape de l'une des deux manières suivantes :

- Ils quittent seuls le navire dans de petites embarcations (canots).<sup>45</sup>
- De petits bateaux opérant à partir des îles Canaries sont envoyés pour les recueillir.

Selon des éléments récents, des navires au rebut ont été récupérés et remis en état pour entreprendre un aller simple en direction des Canaries avec des centaines de migrants à bord.<sup>46</sup>

Pour ceux qui ne peuvent pas se permettre la traversée sur un navire de haute mer, il y a toujours la possibilité d'utiliser une pirogue ou un "cayuco", bateau de fibre de verre de 14 à 18 mètres de long permettant de passer de 50 à 70 migrants.<sup>47</sup> La plupart du temps, ces bateaux sont équipés de deux moteurs extérieurs, d'un système de positionnement universel (GPS) et de suffisamment de nourriture et de carburant pour la durée du voyage. Alors que le trafic devient plus professionnel, de plus grands bateaux, pouvant contenir 100 à 150 migrants, sont construits dans la région. Les trafiquants ont également commencé à utiliser des bateaux gonflables (Zodiac).<sup>48</sup>

Le représentant du Croissant rouge en Mauritanie a indiqué qu'en règle générale, 40% de ces petits bateaux risquaient de couler et qu'entre novembre 2005 et avril 2006, environ 1 200 à 1 300 migrants supposés avaient perdu la vie en tentant de faire la traversée.<sup>49</sup>

Si les voies maritimes en direction des îles Canaries étaient fermées, cela pourrait pousser les organisations de trafiquants de migrants à faire passer leurs bateaux directement le long des rivages méditerranéens, comme cela a été tenté par le passé. Ainsi, récemment, les autorités espagnoles ont secouru un bateau transportant environ 226 migrants clandestins d'Asie du Sud-Est, apparemment à destination de Malte ou de Chypre.<sup>50</sup>

## Autres points d'embarquement

Auparavant l'Égypte était simplement jugée trop lointaine pour attirer le même nombre de migrants que les autres pays d'Afrique du Nord, mais cela peut changer. Selon les autorités égyptiennes, les trafiquants de migrants s'intéresseraient de plus en plus à la longue ligne côtière égyptienne, qui leur offrirait des points de sortie pour leurs activités maritimes<sup>51</sup> en direction du nord. Par ailleurs, une augmentation sensible du nombre de migrants clandestins transitant par l'Égypte pour rejoindre des pays voisins tels qu'Israël a été constatée.<sup>52</sup>

## *Cheminement vers les points d'embarquement*

L'itinéraire précis choisi par les migrants dépend clairement de leur origine. Ceux qui résident en Afrique du Nord n'ont d'autres soucis que de traverser la Méditerranée et de débarquer sans être détectés. Les migrants en provenance du sud du Sahara, en revanche, doivent d'abord traverser la redoutable barrière géographique du désert du Sahara. D'après des entretiens avec des migrants étant passés par là, il s'agit de la partie la plus périlleuse du voyage.

Pour les migrants d'Afrique de l'Ouest, dont fait partie la majorité des migrants d'Afrique subsaharienne, le voyage commence par le trajet jusqu'à l'un des trois principaux pays relais, dont chacun a son propre itinéraire vers le nord : le Sénégal, le Mali et le Niger.<sup>53</sup>

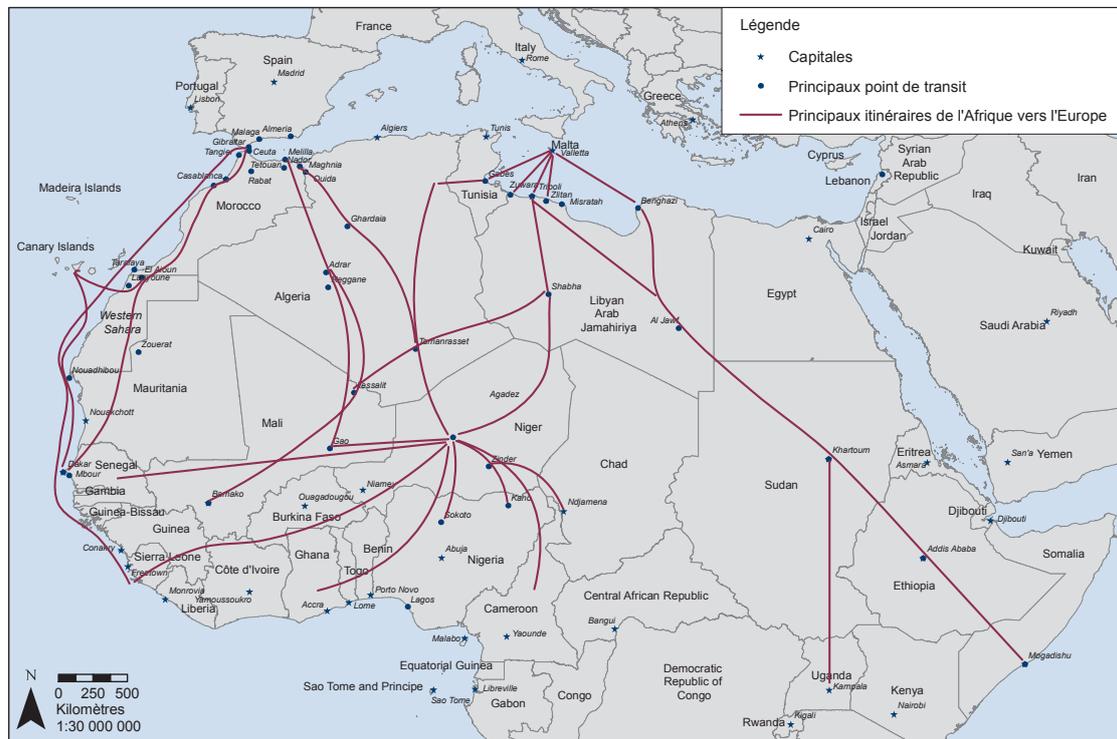
- Ceux qui partent du Sénégal traversent la Mauritanie jusqu'au Maroc.
- Ceux qui partent du Mali vont directement en Algérie, et si possible jusqu'au Maroc, ou bien traversent la Mauritanie vers les îles Canaries.
- Ceux qui partent du Niger passent par l'Algérie ou la Libye, si possible jusqu'en Tunisie.

Le long des trois itinéraires, il existe plusieurs escales importantes, où les migrants peuvent se reposer et les trafiquants faire le point de leurs activités. Ceux qui, par exemple, partent de Bamako, au Mali, s'arrêtent généralement dans la ville de Gao. De là, ils continuent sur Kidal et traversent la frontière algérienne à Tamanrasset, où ils sont transférés dans des véhicules avec des plaques d'immatriculation algériennes.<sup>54</sup> Leur itinéraire les mène ensuite au nord de l'Algérie (généralement Maghnia), puis jusqu'au Maroc. Il est également possible d'accéder à Tamanrasset à partir de la ville d'Agadès, au Niger, pour ensuite traverser la Libye. Autre solution : ceux qui partent de Bamako peuvent passer par Gogui, au Mali, pour ensuite rejoindre sa ville sœur en Mauritanie, puis Nouakchott et finalement Nouadhibou (Mauritanie), avant d'embarquer pour les îles Canaries.<sup>55</sup>

Le voyage des migrants d'Afrique de l'Ouest dans cette région est facilité par la libre circulation entre les pays de la CEDEAO.<sup>56</sup> De plus, les personnes possédant un passeport malien n'ont pas besoin de visa pour entrer en Algérie. De faux papiers maliens sont faciles à obtenir avec l'aide des groupes criminels organisés, ce qui fait que le passage par l'Algérie ne pose généralement pas de réelles difficultés.<sup>57</sup> Cependant, peu de migrants clandestins quittent l'Afrique en partant directement d'Algérie ; ils passent plutôt au Maroc, en Tunisie, ou en Libye avant de commencer leur voyage maritime.

Les migrants africains entrent le plus souvent en Libye par les villes de Shebha ou d'Al Jalwf. Les principaux points de départ en Libye sont Zuwarah (située à 56 kilomètres de la frontière tunisienne), Zilten et Misratah, ainsi que la région autour de Tripoli elle-même. Pour les migrants clandestins originaires de la Corne de l'Afrique, le principal carrefour serait situé dans la région d'Al-Kufrah, à 950 kilomètres au sud de Benghazi, le long de l'itinéraire du Soudan vers la Libye.

**Carte 1: Itinéraires du trafic de migrants de l'Afrique vers l'Europe**



*Note : Les frontières et noms qui apparaissent sur la carte n'impliquent ni reconnaissance ni acceptation officielles de la part de l'Organisation des Nations Unies.*

On accède généralement au Maroc par les frontières perméables avec l'Algérie, en particulier depuis la ville algérienne de Maghnia vers la ville frontalière marocaine de Oujda. De là, les migrants peuvent rejoindre les régions au nord et au sud de Casablanca pour être transportés vers le sud, à El Aiun, et partir ensuite vers Fuerteventura, aux îles Canaries. Ils peuvent aussi atteindre Melilla ou passer par la région autour de Nador, d'où il est possible de traverser la Méditerranée pour atteindre l'Espagne continentale, en débarquant entre Malaga et Almeria. L'itinéraire le plus court, mais le mieux surveillé, a pour point de départ la région située entre le sud de Tanger et Tétouan. Si la tentative échoue, Ceuta est toute proche.<sup>58</sup>

Les itinéraires suivis pour le trafic de migrants d'Afrique sont également utilisés par les organisations criminelles internationales impliquées dans le trafic de migrants clandestins provenant d'autres continents, en particulier d'Asie de l'Est, du Sud et du Sud-Ouest. Des migrants clandestins en provenance du Bangladesh, de la Chine, de l'Inde et du Pakistan ont été retrouvés échoués en Afrique de l'Ouest ou du Nord. Tirant parti de la relative facilité d'obtention des visas pour les pays d'Afrique occidentale, les migrants entrent légalement dans ces pays par avion.<sup>59</sup> Leurs destinations de prédilection sont le Mali (Bamako), la Guinée (Conakry) et le Burkina Faso. De là, ils voyagent par la route vers la Mauritanie et le Maroc avant d'essayer d'atteindre l'Europe en bateau. Le montant total du trajet (Pakistan - Europe), comprenant trois tentatives de passage, coûte 12 000 Euros.<sup>60</sup>

**Extrait de " Voyage désespéré, destination Espagne" de Meg Bortin:**

*Dès que Seck prit la décision de partir, il ne lui fallu qu'une semaine à peine pour être prêt. Sa famille avait réussi à rassembler la somme demandée par le propriétaire de la pirogue – 500 000 francs CFA, soit environ 900 dollars. Il commença dès lors ce qu'il a appelé sa "préparation spirituelle" en consultant son marabout [chef spirituel dans l'Islam pratiqué en Afrique de l'Ouest]]].*

*"Voyager par mer n'est pas facile, dit Seck, la distance est extrêmement longue" - Environ 1 500 kilomètres, cinq à sept jours de voyage sur l'Atlantique à partir de Dakar. "Quand vous partez, le marabout reste derrière et prie pour vous."*

*Seck a pris des bains rituels pendant trois jours selon les conseils de son marabout et a exécuté un sacrifice en donnant son boubou - une tunique légère en coton et un pantalon - à un homme handicapé. Puis il a donné l'argent au propriétaire du bateau et a attendu l'appel.*

*Transportés par deux autobus jusqu'à Joal, une ville côtière à 110 kilomètres au sud de Dakar, les hommes sont montés à bord de leur pirogue avant l'aube, le 15 mai, et se sont dirigés vers la haute mer. Quand le soleil s'est levé, "j'ai été étonné par le nombre de personnes qui était sur le bateau. J'ai compté ; nous étions 102", explique Seck.*

*Les migrants, âgés de 20 à 40 ans, étaient assis coude à coude sur l'avant du bateau, sous une tente. Au centre il y avait un espace pour la cuisine ainsi qu'un endroit pour écoper l'eau qui entrainait à bord. Des provisions avaient été stockées à l'arrière: carburant, eau, riz, oignons, biscuits et poisson dans une glacière.*

*Le capitaine était un pêcheur qui devait obtenir un passage gratuit en échange de ses services ; le propriétaire du bateau était resté à terre. Le capitaine se dirigea vers le nord de Dakar où, après avoir dépassé Gorée, une île tristement célèbre pour son rôle dans le commerce des esclaves, il utilisa un système de positionnement universel (GPS) pour diriger la pirogue vers les îles Canaries.*

*Le voyage commença bien, mais soudain, la mer s'agita. Des vagues de trois mètres frappaient le bateau, et les passagers chantèrent et prièrent pendant deux jours et deux nuits pour garder le moral. Puis, comme Nouadhibou (frontière nord de la Mauritanie) approchait, le capitaine coupa le moteur, tirant les passagers de leur sommeil.*

*"Le capitaine déclara que nous n'avions pas assez de carburant pour aller aux îles Canaries," dit Seck. "Nous étions bouleversés. Les gens commencèrent à crier. Comment est-il possible, pensions-nous, qu'avec tout l'argent que nous avons payé ils n'aient pas acheté assez de carburant?"*

*Les passagers exigèrent des réponses. "Le capitaine dit qu'il ne voulait pas prendre de risque, expliquant qu'en cas de panne de carburant, le bateau chavirerait et que tous se noieraient."*

*Alors ils ont fait demi-tour.*

Source: International Herald Tribune – 30 mai 2006



## PARTIE 2: ROLE DES ORGANISATIONS CRIMINELLES

Quel est le poids des groupes criminels organisés dans le trafic des Africains émigrant vers l'Europe ? Selon Europol, environ 80% des migrations clandestines vers l'Europe sont «facilitées». <sup>61</sup> Cependant, si l'on se fonde sur la description précédente des migrants et de leur voyage, il est clair qu'il existe différents degrés d'organisation des flux migratoires :

- Ceux qui peuvent se le permettre prennent une formule «tout compris» dans laquelle la plupart, voire tous les aspects de leur voyage sont planifiés et coordonnés, même si des acteurs locaux peuvent être sollicités pour fournir des services relevant de leurs propres domaines.
- D'autres font appel aux groupes criminels organisés pour une assistance ponctuelle et ont affaire à différents groupes au cours des diverses étapes de leur voyage. La coordination entre ces acteurs peut être due aux simples forces du marché - ceux qui fournissent leur aide à une étape donnée du voyage offrent leurs services à la fin de l'étape précédente - ou bien être plus formelle.
- Selon des entretiens avec des migrants clandestins, beaucoup, en particulier des jeunes hommes, ont initialement tenté de faire la traversée sans l'aide des groupes criminels organisés et ont échoué. Ceux-là peuvent finalement avoir recours à de tels groupes. Il apparaît que les clandestins en provenance de pays plus riches ont moins de risques de se faire arrêter que ceux venant des pays les plus pauvres. La différence pourrait être due à la capacité de s'assurer le soutien de groupes criminels organisés.

Le premier de ces groupes est celui qui correspond le mieux aux idées préconçues les plus répandues sur le crime organisé :

- Les groupes de trafiquants sont un réseau transnational de spécialistes organisé comme une entreprise ;
- Ils sont souvent impliqués dans d'autres activités criminelles, dont la corruption d'agents publics ;
- Ils font une promotion active de leurs services pour soutenir la demande.

Cependant la deuxième catégorie - les groupes locaux de trafiquants qui vendent directement leurs services au public à des points de rassemblement bien connus - est aussi, indéniablement, une forme de crime organisé. Ces activités ne sont souvent pas prises en compte car considérées comme '*artisanales*' par les responsables des services de détection et de répression d'Afrique occidentale, qui entendent par là qu'elles fonctionnent comme de petites entreprises familiales. Néanmoins, il est de plus en plus évident qu'elles gagnent en sophistication dans de nombreux domaines. De multiples opérateurs '*artisanaux*' ont été ou sont actuellement impliqués dans d'autres formes de trafic. Les journaux locaux indiquent que les '*officiers recruteurs*', à Mbour (Sénégal) ainsi qu'aux alentours d'autres villes côtières, encouragent activement la migration clandestine, <sup>62</sup> et que cela va au-delà du simple opportunisme. Il s'avère également que sous la pression des services de détection et de répression, les amateurs baissent les bras et le trafic passe aux mains de groupes plus organisés.

Ainsi, deux formes d'activités criminelles organisées seront décrites plus bas. Premièrement, les groupes offrant des formules « tout compris », qui sont généralement des organisations criminelles professionnelles basées dans le pays d'origine des migrants. Ils vendent des services complets de migration illégale dépassant le simple voyage clandestin d'un point à un autre. Deuxièmement, les opportunistes locaux dont les services sont généralement limités à des opérations sur le territoire de leur pays. En font partie les groupes spécialisés dans la traversée du Sahara ou de la Méditerranée, ou gérant les embarquements à partir de la côte ouest-africaine.

## Formules «tout compris»

Ceux qui peuvent se le permettre ont la possibilité de payer un prix unique pour être pris en charge de leur point de départ jusqu'à leur destination. Ce «lot» de services peut comprendre des documents falsifiés, le transport, le logement, les pots-de-vin aux garde-frontières, des conseils etc. Si ces services sont généralement complets, certaines formules peuvent toutefois laisser des aspects ou des parties du voyage à la charge du migrant.

La formule «tout compris» est communément associée aux groupes criminels ouest-africains (Nigériens, le plus souvent), qui sont fréquemment décrits comme des «réseaux» dès lors qu'ils sont constitués de personnes expertes dans un domaine précis et susceptibles d'être associées à d'autres personnes sur la base d'accords, plutôt que dans le cadre d'une hiérarchie rigide.<sup>63</sup> Cette structure organique est extrêmement adaptable, et permet à ces groupes de pénétrer sur des marchés étroits auxquels les organisations plus lourdes n'ont pas accès. D'autre part, leur flexibilité permet à ces groupes de résister aux mesures de répression (il est impossible de «décapiter» un réseau criminel ouest-africain puisque sa structure est essentiellement horizontale).

Les groupes criminels organisés ouest-africains ont été repérés dans bon nombre de pays et sont connus pour leur implication dans le trafic de drogue, la contrefaçon et la fraude, la corruption d'agents publics et la traite d'êtres humains. S'agissant de cette dernière activité, ils se sont révélés très actifs en Afrique et en Europe, faisant passer des ressortissants de pays tant d'Afrique occidentale que d'ailleurs.<sup>64</sup> Par exemple, en 2004, la police marocaine a arrêté 70 trafiquants nigériens et secouru 1 460 victimes nigérianes dissimulées par des trafiquants non loin du Mont Gourougou, à l'extérieur de l'enclave espagnole de Melilla.<sup>65</sup> Ces groupes sont également impliqués dans le trafic de migrants dans d'autres régions, ainsi que dans le passage illégal de ressortissants nigériens vers l'Afrique du Sud.<sup>66</sup>

Habituellement, la formule «tout compris» comprend le recrutement actif de migrants, le voyage en direction des points de relais situés au Sénégal, au Mali (Gao) et au Niger (Agadès), ainsi que la traversée du Sahara.<sup>67</sup> Si ces réseaux ne contrôlent pas eux-mêmes l'itinéraire choisi, ils travaillent au moins en coordination avec d'autres réseaux auxquels ils sous-traitent une partie du transport le long de l'itinéraire.<sup>68</sup> Après le départ, les migrants clandestins utilisent des téléphones portables pour recevoir les instructions des réseaux criminels organisés.<sup>69</sup>

La formule «tout compris» nécessite un certain degré de sophistication. Ces groupes possèdent des contacts dans plusieurs pays, ont accès à des fonds transférables, contrôlent des moyens de transport ou s'assurent par contrat les services correspondants et se procurent de faux documents. Ils collaborent parfois avec des groupes criminels basés en Europe qui s'occupent de l'accueil des migrants clandestins et de la suite de leur voyage vers d'autres Etats de l'Union européenne. Dans le sud de l'Espagne, par exemple, les réseaux de trafic composés de Marocains, d'Algériens et de Mauritanien sont connus pour faciliter les opérations de trafic en provenance du Maroc.<sup>70</sup> Les groupes opérant à partir des pays de destination se chargent parfois de collecter l'argent par avance auprès des parents des migrants pour le transférer ensuite aux passeurs dans les pays de départ ou de transit par l'intermédiaire des réseaux *hawala* (transfert traditionnel informel d'argent).<sup>71</sup> Il arrive également qu'ils fassent pression sur les familles des migrants dans leur pays d'origine afin que celles-ci payent des « frais de transport » supplémentaires.<sup>72</sup>

Depuis que les Egyptiens n'ont plus besoin de visas pour entrer en Libye, ils peuvent rejoindre l'Europe moyennant un paiement unique effectué à partir de leur pays. Cette transaction est facilitée par un *wasit* («intermédiaire», en arabe), généralement basé dans leur village. Etant donné que le *wasit* n'opère que dans son propre village, il lui faut garder sa réputation ; il est ainsi fait état de tels intermédiaires oeuvrant en Libye pour le compte de leurs clients. Des instructions précises sont données aux migrants sur l'itinéraire exact à suivre au cours de leur voyage et pour qu'ils restent en contact permanent avec le *wasit*.<sup>73</sup>

Les Africains ne sont pas les seuls à profiter des formules «tout compris» pour entrer en Europe. Les autorités italiennes mentionnent des groupes criminels organisés chinois qui fournissent à des migrants économiques chinois des billets d'avion pour Malte, des visas d'étudiants et des documents d'inscription à des cours d'anglais sur place. Une fois à Malte, les migrants sont obligés de payer des frais supplémentaires pour entrer clandestinement en Italie à l'aide de puissants bateaux à moteur, lors d'une traversée qui prend moins d'une heure.<sup>74</sup>

Les Sud-Asiatiques (Inde, Pakistan et Bangladesh) représentent une autre catégorie de migrants achetant pour un forfait unique, depuis leur pays d'origine, des services complets de migration clandestine. Depuis fin 2004, un grand nombre d'entre eux choisissent l'Afrique comme point de transit vers l'Europe. Les contrôles laxistes des visas rendent facile l'accès à l'Afrique occidentale, où des agents asiatiques reçoivent les migrants avant de les orienter vers les passeurs qui leur feront traverser le Sahara. Malheureusement, ces migrants font partie de ceux qui sont fréquemment escroqués et qui se retrouvent abandonnés dans des endroits isolés, telle la ville de Zouerat, située en plein désert en Mauritanie (34 000 habitants).<sup>75</sup>

Selon les autorités maliennes, ce trafic, basé sur des relations solides entre les Asiatiques impliqués et des Maliens du nord du pays (de Kidal et Tombouctou en particulier), est facilité par des groupes criminels touaregs et arabes. Les Pakistanais et Bengalais qui arrivent au Mali forment deux catégories distinctes : d'une part, ceux qui viennent pour approfondir leur enseignement du "Dawa", d'autre part, ceux qui tenteront d'entrer en Europe via les îles Canaries. Ces derniers traversent le fleuve Niger à Didi, près de Ber (à Tombouctou), pour ensuite partir de Abdelbod vers Taoudenni, Lahmeimi puis Zouerat en Mauritanie puis se diriger directement sur Dahla, au Sahara occidental, d'où des groupes criminels sahraouis les achemineront vers l'océan Atlantique pour finalement les conduire jusqu'en Espagne.<sup>76</sup>

L'antenne de Médecins Sans Frontières au Maroc a récemment attesté l'existence, au sein des réseaux d'Afrique sub-saharienne, de pratiques de trafic de migrants à la limite de la traite des êtres humains. Des femmes, en grande partie Nigérianes, sont transportées par groupes comprenant jusqu'à 30 personnes et séparées des autres migrants ; elles doivent offrir des services sexuels à leurs « protecteurs » durant le transit. Cependant, on ne sait pas très bien dans quelle mesure elles sont destinées à la servitude sexuelle en Europe.<sup>77</sup>

## Documents frauduleux

Même en dehors de la formule «tout compris», les migrants utilisent des faux documents pour passer certaines frontières en Afrique. Il existe plusieurs sortes de documents frauduleux :

- Les documents de voyage authentiques, passeports et visas, qu'on se procure auprès d'intermédiaires en relation avec des agents corrompus.
- Les passeports et des visas authentiques obtenus au moyen de fausses informations, avec à l'appui des documents contrefaits.
- Les passeports authentiques volés qui sont retouchés (par la substitution de photos ou par d'autres moyens).
- Les passeports authentiques qui sont utilisés par des personnes ressemblant aux véritables détenteurs.
- Les passeports vierges volés qui sont remplis au moyen d'informations inventées.
- Les autres documents fictifs et fausses attestations qui peuvent servir à obtenir un visa à la frontière ou à entrer ou transiter dans un pays sans visa.

L'acquisition de faux documents ne nécessite pas toujours l'aide d'organisations criminelles. Ainsi, la technique dite du "vrai-faux", qui désigne la présentation de documents appartenant à une autre

personne à un registre d'état civil, dans le but d'acquérir frauduleusement des pièces d'identité.<sup>78</sup> Il n'en reste pas moins que les groupes criminels organisés, particulièrement en Afrique occidentale, se sont spécialisés dans ce domaine, indispensable à toute une série d'opérations transfrontalières.

Il peut être demandé à ceux qui optent pour une formule «tout compris», une fois qu'ils ont atteint leur destination, de rendre leurs documents frauduleux afin que ces derniers puissent servir à d'autres migrants.<sup>79</sup> Cette pratique est particulièrement courante s'agissant des passeports authentiques utilisés par des migrants ressemblant au détenteur initial.

## Opportunistes locaux

Les migrants qui ne peuvent se permettre une formule « tout compris » se voient obligés de recourir à des relations établies en chemin. Cela peut se révéler extrêmement hasardeux, les migrants devant négocier alors qu'ils se trouvent dans une position de très grande faiblesse. Les risques sont généralement la détention en Afrique du Nord, expérience très sombre selon plusieurs témoignages. Cela permet aux passeurs d'extorquer de l'argent et ne les incite guère à rendre des services de quelque qualité que ce soit. De fait, bien souvent, aucun service n'est fourni. Pire, il apparaît que certains trafiquants s'emploient activement à ce que les migrants soient arrêtés ou meurent en transit.

Contrairement à ce qui se passe pour ceux qui optent pour la formule «tout compris», le voyage vers l'Europe peut, pour ces migrants «a la carte», prendre des semaines, voire des mois ou même des années. Avant chaque grande traversée, les migrants se regroupent dans des lieux de relais pour rencontrer les trafiquants et acheter les services nécessaires. Lorsque ces derniers comprennent le transport, les migrants doivent attendre que les trafiquants rassemblent un nombre suffisant de clients pour que l'opération soit rentable. Des catastrophes en chemin peuvent laisser les migrants sans argent dans d'autres villes de transit où ils s'efforceront d'en gagner assez soit pour poursuivre le voyage, soit pour rentrer chez eux.

L'un des drames récurrents auxquels sont confrontés les migrants est la fraude pure et simple. Certains prétendus passeurs collectent à l'avance de l'argent pour payer les fournitures nécessaires puis disparaissent tout simplement avec la recette. Les migrants n'ont aucune possibilité de recours à la loi et presque aucun moyen d'agir puisque leur survie se trouve liée au fait de ne pas se faire remarquer et que leurs espoirs reposent sur la possibilité de profiter eux-mêmes des services des passeurs. De nombreux migrants payent plusieurs fois avant de se voir finalement accorder un passage et bon nombre d'entre eux sont victimes de demandes de paiements supplémentaires tout au long du voyage.

Les passeurs sont souvent des nationaux des pays de transit, ou des pays de départ dans le cas de voyages par voie maritime. Des expatriés des pays de départ peuvent servir de médiateurs. La plupart des agents de détection et de répression ne perçoivent pas ce genre d'activités comme relevant du «crime organisé», bien qu'elles remplissent les critères de la Convention des Nations Unies sur le sujet.<sup>80</sup> Le degré de coordination internationale de ces opérateurs sur le terrain est, là encore, flagrant. Ainsi, l'analyse des listes des appels téléphoniques passés depuis leur portable par des passeurs sénégalais arrêtés en Mauritanie dévoile que ces derniers étaient récemment entrés en contact avec le Sénégal et l'Europe.<sup>81</sup>

Certaines de ces personnes auraient des antécédents criminels, en particulier dans d'autres trafics. Il apparaît par exemple que des trafiquants de cigarettes dans la région du Sahara occidental utilisent leurs anciennes relations avec des gardes-frontières marocains corrompus afin de faire passer aussi des personnes.<sup>82</sup> D'après le correspondant du quotidien El Pais à Tenerife, il existerait plus 45 organisations en Mauritanie, au Maroc et dans le Sahara occidental mêlées au trafic transfrontalier de migrants clandestins. Habituellement impliquées dans la contrebande (cigarettes, etc.), ces organisations criminelles se sont reconverties au cours des cinq dernières années dans le trafic de migrants, plus lucratif et moins risqué.

La traversée maritime en direction de l'Europe s'effectue à l'aide de divers petits bateaux en bois ou pneumatiques à l'intérieur desquels peuvent s'entasser jusqu'à 200 migrants, un petit espace étant réservé pour la nourriture ou l'eau. Sur certains itinéraires, comme celui entre la Libye et l'Italie ou ceux par lesquels de petites embarcations tentent d'atteindre les îles Canaries, ces bateaux sont considérés comme perdus et ils sont sabordés à l'arrivée. Ceci s'explique par le fait qu'aucune personne liée aux passeurs n'est présente à bord durant la traversée. Au lieu de cela, un « chauffeur » est désigné parmi les migrants et bénéficie en contrepartie d'un passage sans frais. Cette personne peut ou non avoir une expérience maritime et possède pour seul équipement une boussole, ainsi que des directives générales.

Les conséquences de cette formule sont évidentes. Les trafiquants n'ont aucun intérêt à ce que le bateau atteigne sa destination. En fait, il est sans doute avantageux pour eux qu'il coule: ils sont ainsi certains qu'aucun survivant n'informerait les autorités ou d'autres clients potentiels des abus dont il a été victime. Il n'est pas surprenant que les récits des survivants soient douloureusement répétitifs: une fois l'embarcation lancée, une voie d'eau se déclare au bout de quelque heure, ou bien le moteur cale, et les migrants vont à la dérive jusqu'à ce qu'ils soient secourus ou qu'ils meurent de déshydratation. Si une telle tournure des événements n'est pas planifiée, elle est certainement prévisible. Il est ainsi arrivé qu'une traversée ne prenne fin qu'une fois le bateau rempli de cadavres échoué à la Barbade, aux Caraïbes. Ceux qui l'avaient quitté lors d'une escale dans un pays d'Afrique affirmèrent que le voyage avait été préparé par trois Espagnols. En tout, 47 migrants moururent au cours de cette tentative avortée.<sup>83</sup>

Si les passeurs accompagnent leur cargaison, c'est souvent dans le but de l'escroquer. Ainsi, il est souvent fait état de migrants qu'on a débarqués sur une plage quelconque en leur disant qu'ils étaient arrivés à destination. Cette pratique a été rapportée à propos de passeurs opérant par mer, à partir de l'Afrique tant du Nord que de l'Ouest.

Selon de nombreuses sources, il apparaît que les migrants payent beaucoup de services distincts :

- Le passage clandestin par le désert du Sahara jusqu'en Afrique du Nord
- Le passage clandestin par la Méditerranée jusqu'en Espagne ou en Italie.
- Le passage clandestin à partir de l'Afrique de l'Ouest jusqu'aux îles Canaries ou aux côtes espagnoles.

Chacune de ces étapes est décrite ci-dessous.

### **Trafic par le Sahara**

La plupart de ceux qui font passer des migrants à travers le Sahara sont originaires du pays dans lequel se fait l'essentiel de la traversée. Contrairement à ceux qui proposent la formule « tout compris », les personnes impliquées dans ces traversées locales apparaissent comme des opportunistes largement désorganisés. Par exemple, les autorités marocaines affirment que la structure des groupes de trafiquants du pays est fragile et approximative, construite autour d'un « chef » puissant et central. En comparaison, les réseaux sub-sahariens sont beaucoup plus organisés et difficiles à démanteler.<sup>84</sup>

Contrairement à ce qui est le cas après une traversée maritime, les véhicules utilisés pour le transport des migrants dans le désert sont appelés à être réutilisés, ce qui oblige les représentants des passeurs à accompagner les migrants. Cet impératif ne représente pas toujours un avantage. De la même façon qu'en mer, les migrants peuvent être débarqués aux abords de n'importe quelle bourgade et assurés d'être bien arrivés à destination. Les passeurs les abandonnent couramment s'ils rencontrent des forces de l'ordre, voire s'il leur en prend l'envie. Les migrants peuvent également être confrontés à des extorsions supplémentaires, auxquelles ils peuvent difficilement s'opposer au milieu du Sahara.

L'identité des passeurs dépend de l'itinéraire choisi. A Gao, les migrants confient leur sort à des Touaregs : étant nomades, ces derniers sont habitués aux dures conditions de vie du désert, qu'ils sont

capables de parcourir en évitant les postes frontière officiels. En Libye, les passeurs sont généralement ressortissants du pays. Les migrants sont souvent entassés épaule contre épaule à l'arrière de pick-ups voyageant par convois de deux ou trois véhicules durant dix jours (le trajet étant effectué principalement de nuit) à travers le désert jusqu'à Tripoli ou Benghazi. Les allégations selon lesquelles les forces de l'ordre locales sont activement impliquées dans la vente de services de passeurs et conduisent les migrants arrêtés auprès de leurs propres relations pour l'achat de tels services sont particulièrement préoccupantes.<sup>85</sup>

Les migrants sont la cible des agents corrompus des forces de l'ordre car nul n'ignore qu'ils portent sur eux de grandes quantités de liquidités. Un journaliste italien qui a suivi la route des migrants a pu rendre compte de cette expérience, relatée ci-dessous.

**La route du désespoir. A travers le Sahara avec les migrants clandestins, en direction de l'Italie.**<sup>86</sup>

*Nous avons voyagé avec les migrants, les suivant sur l'itinéraire le plus long (5 000 km,) de Dakar au Sénégal jusqu'en Libye. Un sac à dos, un peu d'eau et un châtele touareg pour protéger au besoin notre peau blanche. Les migrants viennent de Sierra Leone, du Liberia, de la Côte d'Ivoire, du Ghana, du Bénin, du Togo, du Nigeria et du Cameroun pour se regrouper à Agadès, au Niger, afin de traverser la frontière séparant le pays de la Libye. L'on estime que 15 000 personnes traversent chaque mois le désert pour émigrer. Certains meurent en route, soit de maladies, soit de violentes bastonnades aux contrôles des frontières.*

*La corruption liée à la migration clandestine représente le commerce le plus important pour la police, la gendarmerie et l'armée du Niger, ainsi que pour les forces libyennes qui patrouillent le long de la frontière sud et du passage de Tumu. Chaque migrant doit payer un pot-de-vin de près de 15 euros (20 dollars des Etats-Unis). Ils sont punis s'ils ne le font pas. Les garde-frontières n'ignorent pas que les migrants possèdent de l'argent pour payer aux groupes criminels organisés la traversée maritime. Ainsi, s'ils trouvent de l'argent, ils le volent. D'après les estimations, ce commerce rapporte près de 20 millions d'euros par an...*

Une fois arrivés sur la côte, les migrants doivent généralement négocier un nouveau contrat pour la traversée maritime. Ceux en provenance du Maroc ne tentent plus de passer par la mer Méditerranée s'ils peuvent passer par les enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla. Avant les récentes répressions, des milliers d'Africains se seraient dissimulés dans les forêts proches des enclaves, attendant le bon moment pour escalader les clôtures. Y demeurant parfois durant plusieurs mois, les habitants de ces camps ont commencé à mettre en place leur propre organisation. Des groupes de migrants se sont constitués, fondés sur la nationalité : chaque nationalité a son propre «chef», ainsi qu'un «conseil des chefs» qui choisit le « chef suprême ». Ce dernier a pour rôle de permettre l'installation de médecins, coiffeurs et autres corps de métier ainsi que de trouver des aires destinées aux pratiques religieuses et aux sports.<sup>87</sup> Ces groupes se rassemblent pour, en masse, prendre les clôtures d'assaut, souvent la nuit, au moyen de cordes grossières et d'échelles en bois.<sup>88</sup>

### **Trafic par la mer Méditerranée**

Bien que les expériences diffèrent en fonction des points d'embarquement, la majorité des récits de migrants concernant leur tentative de traverser la mer Méditerranée se recourent pour ce qui est des mauvais traitements endurés. Une période d'attente est généralement nécessaire pour que les passeurs rassemblent suffisamment de clients puis achètent une embarcation et la remettent en état. Pendant ce temps, les migrants restent cachés, leur nourriture, leur liberté et leur avenir dépendant entièrement des passeurs. Les promesses se font et se défont, un supplément d'argent est demandé, et l'épreuve se termine finalement par un impressionnant départ clandestin à bord d'une embarcation qui prend l'eau, bondée de migrants apeurés.

Les points d'embarquement situés au Maroc semblent de moins en moins fréquentés du fait du renforcement des mesures de répression. Le transport s'effectue exclusivement dans de petits bateaux appelés *pateras*. Les distances à parcourir sont courtes mais bien contrôlées, ce qui explique l'importance du secret et de l'attente, caractéristiques de ce point de départ. Les degrés de violence subis par les migrants sont bien relatés dans un rapport récent de l'antenne de Médecins Sans Frontières au Maroc. Entre avril 2003 et mai 2005, 2 193 des 9 350 consultations médicales données à des migrants sub-sahariens étaient relatives au traitement de blessures dues aux violences infligées par des agents de sécurité, passeurs et criminels divers. La fréquence de ces blessures est nettement à la hausse. Le rapport fait également état de la politique de rapatriement des migrants clandestins à la frontière entre l'Algérie et le Maroc, où ces derniers sont abandonnés dans des régions désertiques.<sup>89</sup>

En Libye, le contact avec les passeurs libyens est souvent établi par un intermédiaire (*wasit*) y ayant séjourné plusieurs années et originaire du même pays que le migrant. Un exemple d'embarcation est montré aux migrants, qui s'avère invariablement être de meilleure qualité que celle qui les transportera. En fait, le passeur possède rarement le bateau en question au moment où le passage est vendu ; les recettes sont alors utilisées pour se procurer une embarcation convenable, qui sera au moins retouchée de façon superficielle. Une fois le passage acheté, les migrants sont transportés jusqu'à des logements clandestins (*hawsh*), la plupart du temps des fermes dans des villes autour de Tripoli, comme Zuwarrah et Zlitan, à partir desquelles la traversée maritime s'effectuera. Le *hawsh* est connu sous le nom de "*gouna*" en Tunisie. Un trafic transfrontalier semble avoir lieu avec la Libye dans de vieux bateaux de pêche tunisiens, restaurés à la va-vite pour un état de navigabilité très limité. Ceux qui rechignent à monter à bord du bateau délabré qui leur est proposé embarquent sous la menace d'un fusil, afin que nul ne reste dans le pays pour relater les faits. La traversée vers Lampedusa qui, dans des conditions optimales, ne prend pas plus d'un jour, peut durer des semaines. Des articles de presse ont fait état de voyages durant jusqu'à 23 jours.

### *Trafic par l'océan Atlantique*

Le mouvement maritime de personnes en direction des îles Canaries illustre la diversité des niveaux d'organisation entre les criminels professionnels et les opportunistes dont les activités sont dictées par le marché. Comme exposé plus haut, des embarcations de toutes tailles sont utilisées pour approcher les îles Canaries, les personnes à bord de grands bateaux étant débarquées dans de plus petits à proximité des côtes. L'utilisation de navires de haute mer qui recueillent les migrants dans de nombreux pays situés le long du trajet pour les îles Canaries laisse supposer une activité transnationale bien coordonnée et disposant d'importantes ressources. Des groupes criminels organisés nigériens, ghanéens, libériens et sénégalais y seraient impliqués.<sup>90</sup>

Même dans le cas d'embarcations plus petites, un certain degré d'organisation apparaît dans différents domaines. L'avènement des systèmes portatifs de positionnement universel (GPS) et des téléphones portables, deux technologies qui supposent un minimum d'investissement financier, semble être l'une des raisons principales de l'augmentation des tentatives de traversée. De plus, plusieurs récits font mention de groupes ghanéens qui achètent et réparent des pirogues au Sénégal dans l'optique du trafic de migrants.

Au Sénégal toutefois, selon de récents témoignages, la plupart des pirogues utilisées pour les tentatives d'émigration vers les îles Canaries auraient auparavant servi à la pêche, et leurs propriétaires ainsi que les équipages feraient parfois partie du groupe de migrants clandestins. Les traversées sont annoncées par le bouche à oreille et les paiements sont collectés par avance, soit disant pour l'achat du GPS, des moteurs, du carburant et des autres produits nécessaires.<sup>91</sup> Au final, cependant, les versements des autres passagers non seulement couvrent l'équipement (les pirogues étant habituellement abandonnées à l'arrivée), mais dépassent aussi largement les bénéfices qui sont tirés de la pêche. Cette activité est "organisée" par les simples lois du marché, avec des travailleurs locaux qui ne sont pas, en soi, des criminels professionnels, qui utilisent de façon optimale leur capital d'exploitation et leurs compétences. Cependant, ces activités *ad hoc* peuvent avoir du mal à soutenir la

concurrence d'entreprises plus organisées sur le long terme, à cause de l'attention croissante des médias et des services de détection et de répression chargés du contrôle des frontières.

### **Le trafic de migrants au Sénégal**

Il ne fait aucun doute que l'émigration clandestine représente un réel problème au Sénégal. Ce phénomène n'est pas nouveau. Il existe depuis des années et la pauvreté en est à l'origine.

De la même façon qu'au Cap-Vert, en Gambie et en Guinée Bissau, le trafic de migrants est organisé à partir du Sénégal principalement par des ressortissants de pays anglophones d'Afrique de l'Ouest tels que le Ghana, le Liberia et le Nigeria. Beaucoup vivent déjà depuis longtemps au Sénégal, où ils sont arrivés comme simples marins, qui ont décidé plus tard de s'engager dans le trafic de migrants, beaucoup plus lucratif. Ils sont aidés par des citoyens sénégalais qu'ils appellent « sergents-recruteurs ». Les commanditaires de cette émigration illégale sont organisés en réseau où chacun a une tâche précise.

Dans un cas typique de trafic par voie maritime, un vieux chalutier est acheté, après quoi, les candidats à l'émigration sont recrutés contre le paiement d'un à deux millions de francs CFA (entre 1 500 et 3 000 euros). Les migrants ne viennent pas tous du Sénégal: Nombre d'entre eux, originaires d'Afrique de l'Ouest, arrivent à Dakar en avion et essaient ensuite de gagner l'Europe par bateau.

Après le paiement des frais, les candidats à l'émigration sont escortés jusqu'à des plages situées dans Dakar et à la périphérie. De là, les pêcheurs les emmènent en pirogue jusqu'au chalutier, en mer. Les faibles contrôles des chalutiers dans le port de Dakar font partie intégrante du problème.

La question de l'émigration n'est pas facile à régler. Les conditions de vie en Afrique de l'Ouest sont difficiles, et si une croissance économique existe, elle est plus lente que l'accroissement de la population. Il est facile de voyager dans cette région depuis que les ressortissants des pays de la CEDEAO ont la possibilité de se déplacer au sein de la Communauté sans être contrôlés, et finalement les revenus des émigrés sont très importants pour de nombreuses familles sénégalaises. En 2004, les fonds transférés par voie officielle se sont chiffrés à plus de 200 milliards de francs CFA (300 millions d'euros) pour le Sénégal uniquement. Cela représente une importante source de revenus pour le pays, mais aussi une bonne raison d'émigrer.

*Source: Police nationale sénégalaise – Octobre 2005*

### **Valeur potentielle du trafic de migrants**

La motivation de l'ensemble de cette activité est le gain. En dépit de la pauvreté des pays d'origine, les migrants peuvent mobiliser, à travers des structures familiales étendues, des sommes considérables pour financer ce qui est considéré comme une entreprise pouvant rapporter au migrant et à ses proches.

Le coût du voyage dépend de bon nombre de facteurs dont l'origine du migrant et les méthodes utilisées. Les tableaux de l'annexe B ci-dessous indiquent, sur la base de différentes sources, les prix pour divers itinéraires. D'après ces informations, une estimation approximative de 1 000 dollars E.-U. par migrant permet d'avoir une bonne idée de l'ampleur du marché. Si les calculs effectués dans la première partie sont corrects, 200 000 personnes émigrent vers l'Europe chaque année et payent des passeurs à une étape ou à une autre de leur voyage. D'autre part, il apparaît que les 100 000 migrants qui sont interpellés chaque année ont également payé, malgré leur malchance. Ces calculs excluent ceux qui sont morts en route, dont le nombre doit être considérable.

D'après ces chiffres bruts, le trafic de personnes de l'Afrique vers l'Europe pourrait se chiffrer, en prenant uniquement les frais de transfert, à quelque 300 millions de dollars E.-U. par an, somme considérable vu la pauvreté de la région.

## CONCLUSION

La recherche de solutions au problème de la migration clandestine pourrait être plus impérieuse si les conséquences étaient plus évidentes. L'Europe ne verra jamais le nombre incalculable de migrants qui meurent dans le Sahara ou dont les cadavres sont jetés par-dessus bord en Mer Méditerranée ou dans l'Océan Atlantique, qui sont laissés dans des pays de transit sans ressources et loin de chez eux, ou qui croupissent dans les prisons d'Afrique du Nord. La situation devenant insoutenable dans des endroits comme Malte, Lampedusa, les enclaves espagnoles et les îles Canaries, l'aspect humain du flux clandestin va être plus largement divulgué, et la nécessité d'une intervention immédiate deviendra visible pour tous.

Il est vrai que le problème n'est pas exclusivement européen. D'après une récente mission de l'ONUDC dans la région ouest africaine, alors que la plupart des pays se sont engagés à respecter le Protocole seulement un sur cinq possède une législation contre le trafic de migrants, ce qui limite clairement l'envergure de la répression. Des activités de persuasion et une aide législative sont indispensables pour que les lois appropriées soient votées.

Étant donné que le trafic de migrants n'est pas considéré comme un délit dans la plupart des pays, les fonctionnaires chargés de la sécurité sont faiblement sensibilisés à la portée et aux conséquences du problème. Ici aussi, il est nécessaire d'aider les forces de police sous-équipées, qui sont partie intégrante de la solution. Comme cela a été prouvé au Maroc, de faibles investissements peuvent avoir de grandes conséquences.

Les passeurs eux-mêmes ne semblent pas avoir l'impression de commettre une faute morale, à part, vraisemblablement, ceux qui escroquent ou abandonnent les personnes dont ils ont la charge. C'est particulièrement vrai pour ceux dont la participation au trafic est périphérique et donc assez ouverte. Il existe manifestement un grand nombre de complices, qui «rendent possible» le trafic de migrants au sens du Protocole : ceux qui s'occupent des caches, qui proposent leurs services pour la traduction et l'orientation ou qui fournissent les bateaux et les pick-up. Il est peu probable que ces personnes perçoivent comme un méfait le fait d'aider de pauvres gens à accéder à certains des plus riches marchés mondiaux.

Aussi longtemps que le trafic de migrants demeurera moralement ambigu pour les Africains eux-mêmes, il sera difficile pour les forces de l'ordre de s'y opposer. Une sensibilisation en Afrique serait nécessaire, portant sur les coûts et conséquences qu'entraîne le fait de confier sa vie et son argent aux groupes criminels organisés. Il serait également nécessaire de diminuer la demande de trafic de migrants de l'Afrique vers l'Europe.

L'outil le plus important de cette campagne s'avère être le témoignage des migrants qui ont été victimes du crime organisé et ont survécu pour raconter leur expérience. D'après leurs récits, il apparaît clairement que le rôle des groupes criminels organisés a bien peu à voir avec le passage clandestin de migrants. Il s'agit d'un racket aux conséquences souvent mortelles. Les passeurs n'investissent manifestement de leurs bénéfices que le strict nécessaire, juste de quoi vérifier l'état de navigabilité d'une pirogue, voire même de s'assurer que les passagers ne reviendront pas à la nage pour se venger. Le trafic de migrants est devenu, en raison des exigences du marché, si ce n'est aussi par intention, un simple moyen d'extorquer et tuer des personnes comptant parmi les plus pauvres au monde.

Le crime organisé s'installe là où la résistance est moindre. Il choisit ses cibles selon leur vulnérabilité. Le problème peut être vu sous divers angles, mais un effort commun est nécessaire pour mettre fin à l'exploitation de ceux qui sont à la recherche d'une vie meilleure pour eux-mêmes et pour leurs familles.

**ANNEXE A: ETAT, AU 13 JUIN 2006, DU PROTOCOLE CONTRE LE TRAFIC ILLICITE DE MIGRANTS PAR TERRE, AIR ET MER, ADDITIONNEL A LA CONVENTION DES NATIONS UNIES CONTRE LA CRIMINALITE TRANSNATIONALE ORGANISEE**

Pays	Signature	Ratification, Acceptation (A), Approbation (AA), Adhésion (a)
Afrique du Sud	14 Décembre 2000	20 Février 2004
Algérie	6 Juin 2001	09 Mars 2004
Angola		
Bénin		30 Août 2004
Botswana	10 Avril 2002	29 Août 2002
Burkina Faso	15 Décembre 2000	15 Mai 2002
Burundi	14 Décembre 2000	
Cameroun	13 Décembre 2000	06 Février 2006
Cap-Vert	13 Décembre 2000	15 Juillet 2004
Congo	14 Décembre 2000	
Djibouti		20 Avril 2005 a
Egypt		1 Mars 2005 a
Érythrée		
Éthiopie		
Gabon		
Gambie	14 Décembre 2000	05 Mai 2003
Ghana		
Guinée		08 Juin 2005 a
Guinée équatoriale	14 Décembre 2000	
Guinée-Bissau	14 Décembre 2000	
Jamahiriya arabe libyenne	13 Novembre 2001	24 Septembre 2004
Kenya		5 Janvier 2005 a
Lesotho	14 Décembre 2000	24 Septembre 2004
Liberia		22 Septembre 2004 a
Madagascar	14 Décembre 2000	15 Septembre 2005
Malawi		17 Mar 2005 a
Mali	15 Décembre 2000	12 Avril 2002
Maroc		
Maurice		24 Septembre 2003 a
Mauritanie		22 Juillet 2005 a
Mozambique	15 Décembre 2000	
Namibie	13 Décembre 2000	16 Août 2002
Niger		
Nigéria	13 Décembre 2000	27 Septembre 2001
Ouganda	12 Décembre 2000	
République centrafricaine		
République démocratique du Congo		28 Octobre 2005 a
République-Unie de Tanzanie	13 Décembre 2000	24 Mai 2006
Rwanda	14 Décembre 2000	
Sao Tomé-et-Principe		12 Avril 2006 a
Sénégal	13 Décembre 2000	27 Octobre 2003
Seychelles	22 Juillet 2002	22 Juin 2004

<b>Pays</b>	<b>Signature</b>	<b>Ratification, Acceptation (A), Approbation (AA), Adhésion (a)</b>
Sierra Leone	27 Novembre 2001	
Soudan		
Swaziland	08 Janvier 2001	
Tchad		
Togo	12 Décembre 2000	
Tunisie	13 Décembre 2000	14 Juillet 2003
Zambie		24 Avril 2005 a
Zimbabwe		

<b>Pays</b>	<b>Signature</b>	<b>Ratification, Acceptation (A), Approbation (AA), Adhésion (a)</b>
Allemagne	12 Décembre 2000	14 Juin 2006
Autriche	12 Décembre 2000	
Belgique	12 Décembre 2000	11-Aug-04
Chypre	12 Décembre 2000	06 Août 2003
Communauté européenne	12 Décembre 2000	
Danemark	12 Décembre 2000	
Espagne	13 Décembre 2000	01 Mars 2002
Finlande	12 Décembre 2000	
France	12 Décembre 2000	29 Octobre 2002
Grèce	13 Décembre 2000	
Hongrie	14 Décembre 2000	
Irlande	13 Décembre 2000	
Italie	12 Décembre 2000	
Lettonie	10 Décembre 2002	23 Avril 2003
Lituanie	25 Avril 2002	12 Mai 2003
Luxembourg	12 Décembre 2000	
Malte	14 Décembre 2000	24 Septembre 2003
Norvège	13 Décembre 2000	23 Septembre 2003
Pays-Bas	12 Décembre 2000	27 Juillet 2005 A
Pologne	4 Octobre 2001	26 Septembre 2003
Portugal	12 Décembre 2000	10 Mai 2004
République tchèque	10 Décembre 2002	
Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord	14 Décembre 2000	09 Février 2006
Slovaquie	15 Novembre 2001	21-Sep-04
Slovénie	15 Novembre 2001	21 Mai 2004
Suède	12 Décembre 2000	

## ANNEXE B: PRIX DEMANDES POUR DES SERVICES DE TRAFIC DE MIGRANTS

### DE L'AFRIQUE DE L'OUEST AUX ÎLES CANARIES

Route	Voie (mer/terre/air)	Prix	Prix en dollars E.-U.	Source	Date de publication
Maroc – îles Canaries	Mer	700 euros	880 dollars E.-U.	Migrants flock to Canaries – BBC News	26.10.2004
Nouadhibou (Mauritanie) – îles Canaries	Mer	550 dollars E.-U.	550 dollars E.-U.	Migrants: Death at sea better than African 'nightmare' – CNN	14.03.2006
Nouadhibou – îles Canaries	Mer	200,000 francs CFA	385 dollars E.-U.	Les clandestins Moussa et Oumar regrettent d'être partis à l'aventure - AFP	15.03.2006
St. Louis (Sénégal) – îles Canaries	Mer	300,000 – 500,000 francs CFA	US\$ 575-960 dollars E.-U.	Après 11 jours de divagation en haute mer avec 77 candidats à l'emigration – L'observateur	17.03.2006
Nouadhibou – îles Canaries	Mer	500 - 1,000 euros	US\$ 630 - 1260 dollars E.-U.	Immigration clandestine: La Mauritanie, nouvelle porte vers l'Europe - Le Messenger	12.04.2006
Nouadhibou – îles Canaries	Mer	600 dollars E.-U.	US\$ 600 dollars E.-U.	African Illegal Immigrants Describe Trips – Associated Press	13.04.2006
Nouadhibou – îles Canaries	Mer	525 euros	US\$ 660 dollars E.-U.	Nouadhibou : une pirogue pour l'au delà – Le Nouvel Obs.	28.04.2006 (départ fin décembre 2005.)
Nord de la Mauritanie – îles Canaries	Mer	1,000 – 1,500 euros	US\$ 1260 – 1890 dollars E.-U.	Spanish delegation at the Joint ICMPD – EUROPOL MTM Meeting.	25 – 29.04.2006
Maroc – îles Canaries	Mer	1,500 euros	1890 dollars E.-U.	Moroccan delegation at the Joint ICMPD – EUROPOL MTM Meeting.	25 – 29.04.2006
Sénégal – îles Canaries	Mer	500,000 francs CFA	960 dollars E.-U.	Making money in Senegal off human cargo – International Herald Tribune	30 05.2006
Sénégal – îles Canaries	Mer	1,200 – 1,500 euros	1,540 – 1930 dollars E.-U.	Death boat drifts from Africa to Barbados – CNN	01.06. 2006 (départ le 29 décembre 2005)
St. Louis – îles Canaries	Mer	250,000 – 400,000 francs CFA	480 - 760 dollars E.-U.	Emigration – Justice – Deux convoyeurs écopent 15 mois de prison et un remboursement de quatre millions - APS	09.06. 2006

### TRAVERSEE DE LA MEDITERRANNEE

Route	Voie (mer/terre/air)	Prix	Prix en dollars E.-U.	Source	Date de publication
Nord du Maroc – Espagne	Mer	1,000 euros	1,260 dollars E.-U.	Attacking Europe's border fences BBC News	18.05.2004 (description d'une tentative réussie de trafic de migrants datant de 2000)
Libye – Italie	Mer	1,500 – 2,000 euros	1,930 – 2,520 dollars E.-U.	Protests as Italy expels migrants BBC News	22.07.2004

### VOIES TERRESTRES

Route	Mode (mer/terre/air)	Prix	Prix en dollars E.-U.	Source	Date de publication
Casablanca (Maroc) – Enclaves espagnoles	Terre	600 dollars E.-U.	600 dollars E.-U.	Billy's Journey: Crossing the Sahara – BBC News	22.03.2004
Bamako (Mali) via Gao (Mali) - Maroc	Terre	430 dollars E.-U.	430 dollars E.-U.	Gao's deadly Migrant trade – BBC News	07.04.2004
Pays d'origine - Oujda (Maroc)	Terre	1,000 – 2,000 euros	1,260 – 2,520 dollars E.-U.	L'enquete: Clandestins; Voyage au bout de la honte - l'Intelligent / Jeune Afrique n. 2336	16 – 22.10.2005
'Route du Sahara'	Terre	1,700 – 3,400 euros	2150 – 4300 dollars E.-U.	Immigration clandestine: La Mauritanie, nouvelle porte vers l'Europe - Le Messenger	12.04.2006
Nigeria – Benin - Gao (Mali)	Terre	1000 euros	1260 dollars E.-U.	Nigeria-Benin: avec les reseaux de passeurs – RFI	27.04.2006
Via le Mali	Terre	'au moins' 1,000 euros	'au moins' 1,260 dollars E.-U.	Interpol General Secretariat at the Interpol meeting on Migration Flows and Trends in the Mediterranean	20 – 23.05.2006

## DE L'ASIE A L'EUROPE VIA L'AFRIQUE

Route	Voie (mer/terre/air)	Prix	Prix en dollars E.-U.	Source	Date de publication
Bangladesh/Indie/Pakistan – Afrique sub-saharienne – Europe	Air/Terre/Mer	9,000 – 16,000 euros	11,370 – 20,210 dollars E.-U.	Assistance au retour pour des migrants abandonnés dans le desert	09.05.2006 (arrivée en Mauritanie en décembee 2005)
Asie du Sud – via l'Afrique – Europe	Air/Terre/Mer	12,000 euros	15,160 dollars E.-U.	Moroccan delegation at the Joint ICMPD – EUROPOL MTM Meeting.	25 – 29.04 2006

<sup>63</sup> Sandell, R. 'Were they pushed or did they jump: The rise of sub-Saharan immigration'. Madrid: Real Instituto Elcano de Estudios Internacionales y Estatégicos, 2005, p. 1.

<sup>2</sup> According to the UN Convention against Transnational Organized Crime, 'organized crime' is defined as a structured group of three or more persons, existing for a period of time and acting in concert with the aim of committing one or more serious crime (...) in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit.

<sup>3</sup> For the purpose of this study, the term "irregular migration" is used for migratory movements aimed at illegally entering a destination country.

<sup>4</sup> The relative lack of economic migration is also evident in the low levels of remittances from Europe to Africa. Despite its desperate poverty, Africa was responsible for only 10% of global remittances in 2002, which is less than its share of the global population. There are exceptional countries, however, where remittances (mostly from Europe) constitute a large share of GDP, including Cape Verde (23%), Ghana (11%), Morocco (9%), Sudan (7%) and Ethiopia (7%). See OECD, *International Migration Outlook 2006*. Paris: OECD, 2006, p. 142-143.

<sup>5</sup> According to the *Protocol against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air*, supplementing the *United Nations Convention against Transnational Organized Crime*, "smuggling of migrants" means "the procurement, in order to obtain, directly or indirectly, a financial or other material benefit, of the illegal entry of a person into a State Party of which the person is not a national or a permanent resident." In Article 6 of the convention, the precise act to be criminalized is further specified to include:

- (a) The smuggling of migrants;
- (b) When committed for the purpose of enabling the smuggling of migrants:
  - (i) Producing a fraudulent travel or identity document;
  - (ii) Procuring, providing or possessing such a document;
- (c) Enabling a person who is not a national or a permanent resident to remain in the State concerned without complying with the necessary requirements for legally remaining in the State...

<sup>6</sup> The UN Protocol to Prevent, Suppress and Punish Trafficking in Persons defines "trafficking in persons" as the act of recruitment, transportation, transfer, harbouring or receipt of persons, by means of the threat or use of force or other forms of coercion, of abduction, of fraud, of deception, of the abuse of power or of a position of vulnerability or of the giving or receiving of payments or benefits to achieve the consent of a person having control over another person. The purpose of trafficking in persons is exploitation. Such exploitation includes, at a minimum, the exploitation of the prostitution of others or other forms of sexual exploitation, forced labour or services, slavery or practices similar to slavery, servitude or the removal of organs.

<sup>7</sup> Marshall, M. and T. Gurr, *Peace and Conflict 2005*. College Park: Center for International Development and Conflict Management, 2005.

<sup>8</sup> UNHCR, *Global Report 2005*. Geneva: UNHCR, 2005.

<sup>9</sup> Italian contribution to UNODC MENA study, 27 September 2005.

<sup>10</sup> International Centre for Migration Policy Development, 'Irregular transit migration in the Mediterranean: Some facts, figures, and insights.' Paper prepared for the Dialogue on Mediterranean Transit Migration, Vienna, 5-6 February 2004. The paper cites Italian military intelligence (SISMI) sources. This figure was supported by a 2004 mission of the European Commission to Libya, which

cites Libyan estimates of the number of refugees and economic migrants at between one and two million. European Commission, 'Technical Mission to Libya on Illegal Immigration'. EC doc ref 7753/05, 2005.

<sup>11</sup> Minister of Interior Moustpha Sahel, AFP, *Maroc: plus de 28,000 clandestins arrêtés depuis le début de l'année*, 12 October 2005

<sup>12</sup> International Organisation on Migration, *World Migration 2005: The costs and benefits of migration*. Geneva: IOM, 2005, p. 42.

<sup>13</sup> International Centre for Migration Policy Development, 'Irregular transit migration in the Mediterranean: Some facts, figures, and insights.' Paper prepared for the Dialogue on Mediterranean Transit Migration, Vienna, 5-6 February 2004.

<sup>14</sup> Statement of the Italian Minister of the Interior.

<sup>15</sup> European Commission, *Report on the Technical Mission to Libya on Illegal Immigration* 27 Nov – 6 Dec 2004.

<sup>16</sup> European Commission, *Report on the Technical Mission to Libya on Illegal Immigration* 27 Nov – 6 Dec 2004.

<sup>17</sup> Statement of the Algerian Gendarmerie on Radio France International, *Des centaines d'Africains livrés au désert*, 9 October 2005.

<sup>18</sup> Racelma, K. 'Africa too faces immigration problems'. *The American Reporter* Vol. 12, No. 2921W, 17 June 2006.

<sup>19</sup> Boubakri, H. 'Transit migration between Tunisia, Libya, and sub-Saharan Africa: Study based on Greater Tunis. Paper presented at the Regional Conference on Migrants in Transit Countries: Sharing Responsibility for Management and Protection. Istanbul, 30 September – 1 October 2004. Strasbourg: Council of Europe, 2004, p.6.

<sup>20</sup> Statements made by the authorities in Mali during the joint UNODC-EU assessment mission to Bamako, Mali on 28 June 2006.

<sup>21</sup> ICMPD, op cit.

<sup>22</sup> Office of the United Nations High Commissioner for Refugees, UNHCR Global Report 2005, "Western Europe", page 400.

<sup>23</sup> Jandl, M. 'The estimation of irregular migration in Europe'. *Migration Studies*, Vol 41, No 153, March 2004, pp. 141-155.

<sup>24</sup> Boubakri, H. 'Transit migration between Tunisia, Libya, and sub-Saharan Africa: Study based on Greater Tunis. Paper presented at the Regional Conference on Migrants in Transit Countries: Sharing Responsibility for Management and Protection. Istanbul, 30 September – 1 October 2004. Strasbourg: Council of Europe, 2004, p.6

<sup>25</sup> Jandl, M. 'The estimation of irregular migration in Europe'. *Migration Studies*, Vol 41, No 153, March 2004, pp. 141-155.

<sup>26</sup> International Organisation on Migration, *World Migration 2003: Managing migration – Challenges and responses for people on the move*. Geneva: IOM, 2003.

<sup>27</sup> Council of Europe, 'Demographic Yearbook 2002'. Strasbourg: COE, 2002.

<sup>28</sup> International Organisation on Migration, *World Migration 2003: Managing migration – Challenges and responses for people on the move*. Geneva: IOM, 2003.

<sup>29</sup> UNICRI, *Trafficking of Nigerian girls to Italy*. Turin: UNICRI, 2004.

<sup>30</sup> Ministry of the Interior of Italy, 'Lo stato della sicurezza in Italia', August 2005.

<sup>31</sup> Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: "Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis", 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon.

<sup>32</sup> European United Left/Nordic Green Left, 'Lampedusa and Melilla: Southern Fronteir of Fortress Europe'. Brussels: UUE/NGL, 2005.

<sup>33</sup> IOM (2005), "Migration", IOM's quarterly publication, December edition. In October 2005, the EC estimated the number of migrants waiting in Algeria and Morocco to target the enclaves to be 20,000 and 10,000 respectively.

<sup>34</sup> Meeting with representatives of the Moroccan Ministry of Justice, 13 September 2005. Arrests of Moroccan would-be-migrants are displayed separately in Figure 2.

<sup>35</sup> Secretaria de Estado de Inmigración y Emigración, 'El numero de inmigrantes llegados en embarcaciones descende un 37% respecto al mismo período del ano pasado'. Madrid: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, 2005.

<sup>36</sup> EUROPOL/Interpol, "Assessment on People Smuggling in the Eastern Mediterranean". Generally, Malta, due to its situation directly between Libya and Italy, 350 km from the Libyan coast and almost 100 km from Sicily, has received increasing numbers of irregular migrants since its inclusion in the EU in 2004, although they do not yet form part of the Schengen area in which there is free cross-border movement of people. During the single month of September 2005, Malta received over 500 irregular migrants at its shores, which sparked a heated domestic debate over its capabilities to deal with migratory flows. Many migrants originate from Somalia.

<sup>37</sup> P. Monzini (2004), "Migrant Smuggling via Maritime Routes", Centro Studi di Politica Internazionale (CeSPI).

<sup>38</sup> Italian delegation at the *Interpol Specialized Meeting on Irregular migration from Africa towards Europe*, 20 – 23 May 2006, Casablanca, Morocco.

<sup>39</sup> BBC news, *Nearly 500 migrants land in Italy*, 26.07.2004.

<sup>40</sup> Bilefsky, D. 'Malta fears sinking under migrants'. *International Herald Tribune*, 6 June 2006.

<sup>41</sup> Boubakri, H. 'Transit migration between Tunisia, Libya, and sub-Saharan Africa: Study based on Greater Tunis. Paper presented at the Regional Conference on Migrants in Transit Countries: Sharing Responsibility for Management and Protection. Istanbul, 30 September – 1 October 2004. Strasbourg: Council of Europe, 2004, pp 10-11.

<sup>42</sup> Spanish Minister of Interior told before radio Cadena Ser that "...while hundreds of Africans have died in the past few months trying to make the trip, three or four boats reach the island every day. So far this year, more than 2,000 immigrants have made it to the islands" www.cnn.com *Official: 300 African Migrants drown a month*, Associated Press. In the first 5 months of 2006, the number had reached almost 9,000 irregular migrants (over 2005, 4,751 migrants landed on the Canary Islands). www.irinnews.com, *Senegal: As Police crack down on irregular migrants, Spain takes diplomatic action*, IRIN/PLUSNEWS, 31 May 2006.

<sup>43</sup> Le Nouvel Observateur, *Nouadhibou : une pirogue pour l'au-delà*, 28.04.2006. In this article it is mentioned that there are 6,000 irregular migrants are staying in Nouadhibou, of whom 45% are said to be Senegalese, 45% Malian and the rest from Gambia, Guinea, Cameroon and Cote d'Ivoire. In contrast, an article at the CNN website speaks of 14,000 migrants. www.cnn.com, *Death boat drifts from Africa to Barbados*, Associated Press, 1 June 2006

<sup>44</sup> Jobe, A. '66 irregular migrants arrested at sea'. *The Daily Observer* (Banjul), 5 June 2006.

<sup>45</sup> Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: "*Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis*", 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon.

<sup>46</sup> Interview with Spanish Police Liaison Officer, Dakar, 26 June 2006.

<sup>47</sup> Le Messenger, *Immigration clandestine: La Mauritanie, nouvelle port vers l'Europe?*, 12 April 2006

<sup>48</sup> Spanish delegation at the *Interpol Specialized Meeting on Irregular migration from Africa towards Europe*, 20 – 23 May 2006, Casablanca, Morocco.

<sup>49</sup> www.cnn.com, *Official: 300 African migrants drown a month*, Associated Press, 7 March 2006.

<sup>50</sup> *Heraldo de Aragon*, June 6, 2006. The ship without flag and register apparently departed from Guinea Conakry.

<sup>51</sup> Meeting with representatives of the Egyptian Ministry of Interior, 16 January 2006. No data available.

<sup>52</sup> IOM, "World Migration 2005. Costs and Benefits of International Migration".

<sup>53</sup> Serge Daniel for Radio France International, *Nigeria – Bénin: avec les réseaux de passeurs*, 27.04.2006

<sup>54</sup> Interpol General Secretariat at the *Interpol Specialized Meeting on Irregular migration from Africa towards Europe*, 20 – 23 May 2006, Casablanca, Morocco.

<sup>55</sup> Statements made by the Mauritanian authorities in Mauritania during the joint UNODC-EU assessment mission to Nouakchott and Nouadhibou on 30 June and 1 July respectively.

<sup>56</sup> Benin, Burkina Faso, Cape Verde, Cote d'Ivoire, The Gambia, Ghana, Guinea, Guinea-Bissau, Liberia, Mali, Niger, Nigeria, Senegal, Sierra Leone, and Togo.

<sup>57</sup> Serge Daniel for Radio France International, *Gao, couloir de transit pour l'Europe*, 17 October 2005, Serge Daniel for Radio France International, *Nigeria-Benin; avec les reseaux de passeurs*, 27.04.2006

<sup>58</sup> International Centre for Migration Policy Development, 'The Mediterranean Transit Migration Dialogue'. ICMPD Newsletter, June 2005.

<sup>59</sup> First liaison officer meeting at regional field office of UNODC in Dakar, Senegal, 20 July 2005. In particular the meeting mention Guinea Conakry, and Burkina Faso

<sup>60</sup> Moroccan delegation at the Joint ICMPD-Europol MTM meeting "Migrations Flows and Trends in the Mediterranean - Threat Assessment and Risk Analysis, Beirut, 25 – 29 April 2006

<sup>61</sup> Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: "*Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis*", 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon.

<sup>62</sup> Bortin, M. 'Migrants, bound for Spain, set off a boom'. *New York Times*, 19 June 2006.

<sup>63</sup> Serge Daniel for Radio France International, *Gao, couloir de transit pour l'Europe*, 17.10.05. (translated from French to English by UNODC Regional Office for West and Central Africa).

<sup>64</sup> In South Africa, 79 Nigerian nationals were arrested in connection with running a child prostitution ring in 2005.

<sup>65</sup> United States Department of State, 'Trafficking in Persons Report 2005'. Washington, D.C.: USDS, 2005, p. 160.

<sup>66</sup> Leggett, T. *Rainbow Vice: The drugs and sex industries in the new South Africa*. London: Zed Books, 2001.

<sup>67</sup> Serge Daniel for Radio France International, *Ghana : 500 euros pour rejoindre Gao ou Agadez*, 27.04.2006

- <sup>68</sup> *Interpol Specialized Meeting on Irregular migration from Africa towards Europe*, 20 – 23 May 2006, Casablanca, Morocco.
- <sup>69</sup> Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: “*Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis*”, 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon.
- <sup>70</sup> Spanish contribution to this study, received 5 September 2005. In 2004, 33 such networks were reportedly dismantled by the Spanish authorities, leading to the arrest of 64 criminals. However, no information on the number of convictions was given.
- <sup>71</sup> EUROPOL/Interpol, “Assessment on People Smuggling in the Eastern Mediterranean”, 2005. For more detailed information, please see <http://www.interpol.int/Public/FinancialCrime/MoneyLaundering/hawala>.
- <sup>72</sup> Moroccan delegation at the Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: “*Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis*”, 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon. Extortion of this sort has also been reported among Bangladeshi migrants. See Vogt, H. ‘Smuggled migrants struggle in African town’. Associated Press, 29 April 2006.
- <sup>73</sup> Hamood, S. *African transit migration through Libya to Europe: The human cost*. Cairo: Department of Forced Migration and Refugee Studies, American University in Cairo, January 2006, pp. 63-64.
- <sup>74</sup> Italian contribution to this study, received 27 September 2005.
- <sup>75</sup> Vogt, op cit.
- <sup>76</sup> Document prepared by the Malian authorities entitled “*L’immigration clandestine et le trafic illegal*”, provided to the joint UNODC-EU mission on 28 June 2006 in Bamako.
- <sup>77</sup> Médecins Sans Frontières, ‘Violence and immigration: Report on Illegal Sub-Saharan Immigrants in Morocco.’, 2005.
- <sup>78</sup> Statements made by the authorities in Mali during the joint UNODC-EU assessment mission to Bamako, Mali on 28 June 2006.
- <sup>79</sup> Europol, ‘Organized illegal immigration into the European Union’. Europol Serious Crime Overview, 2005, p. 3.
- <sup>80</sup> See endnote 2.
- <sup>81</sup> Information gathered during the UNODC mission on migrant smuggling to Mauritania, 1 July 2006.
- <sup>82</sup> Liberti, S. ‘Last change in the desert route’. *Il Manifesto*, 3 February 2005.
- <sup>83</sup> South African Press Association, ‘Man hunted for 47 migrants’ deaths’. *Sunday Times*, 6 June 2006.
- <sup>84</sup> Joint ICMPD – Europol MTM Meeting: “*Migrations Flows and Trends in the Mediterranean – Threat Assessments and Risks Analysis*”, 25 – 29 April 2006, Beirut, Lebanon
- <sup>85</sup> Hamood, S. *African transit migration through Libya to Europe: The human cost*. Cairo: Department of Forced Migration and Refugee Studies, American University in Cairo, January 2006, p 47.
- <sup>86</sup> This is a paraphrased version in translation of a extensive article by Fabrizio Gatti. *La via dei disperati. Nel Sahara con i clandestini in fuga verso l’Italia*. Corriere della Sera, December 2003 – January 2004.
- <sup>87</sup> L’Intelligent/Jeune Afrique, *Clandestins ; voyage au bout de la honte*, n. 2336, 16-22 October 2005.
- <sup>88</sup> European Commission, ‘Visit to Ceuta and Melilla – Report on the Technical mission to Morocco on illegal immigration’, 7th October– 11th October 2005.
- <sup>89</sup> Médecins Sans Frontières, ‘Violence and immigration: Report on Illegal Sub-Saharan Immigrants in Morocco.’, 2005.
- <sup>90</sup> *Interpol Specialized Meeting on Irregular migration from Africa towards Europe*, 20 – 23 May 2006, Casablanca, Morocco.
- <sup>91</sup> Quarterly Liaison Officers Meeting, Dakar, Senegal 19.10.2005