



Commission Européenne, Direction
Générale de la Migration & des Affaires
Intérieures

Etude sur le trafic illicite de migrants

Caractéristiques, réponses et coopération avec les
pays tiers

Synthèse générale

Septembre 2015

1 Synthèse générale

Un consortium composé de Optimity Advisors¹, du 'Centre International pour l'Elaboration d'une Politique de Migration (ICPMD) et du 'Conseil Européen sur les Réfugiés et les Exiles' (ECRE), s'est vu confier par la DG Migration et Affaires Intérieures de la Commission Européenne, la réalisation d'une "**Etude sur le trafic illicite des migrants: Caractéristiques, réponses et coopération avec des pays tiers**" (HOME/2011/EVAL/01).

1.1 Objectifs et champ de l'étude

Les objectifs de l'étude étaient les suivants:

- ★ Cartographier et analyser les politiques, programmes et réponses opérationnelles que des Etats Membres et des pays tiers² choisis, mettent en œuvre afin de combattre, réduire et prévenir le trafic illicite de migrants vers l'UE.
- ★ Etablir des bilans comparatifs et concrets, des moyens pratiqués dans différentes parties du monde où le trafic illicite de migrants existe; ces bilans se fondant sur une image factuelle et comparative en fonction de l'échelle, des tendances et des schémas du phénomène.
- ★ Tirer des conclusions fondées sur la récolte de données et les résultats de cas d'études.

1.2 Messages clés

- ★ **Il existe un marché actif de services liés au trafic illicite de migrants.** Les prix, la qualité des services et les risques sont variables selon les itinéraires; les fournisseurs sont en mesure de différencier les besoins de leurs clients, réclamant des prix plus élevés aux clients plus aisés qui souhaitent voyager dans de meilleures conditions de sécurité. Pour les départs depuis la Libye par exemple, les prix vont d'environ USD 1 000, pour un migrant venant d'Afrique subsaharienne, prêt à effectuer la traversée installé dans les zones les plus risquées, sous le pont inférieur, et s'élèvent jusqu'à USD 2 500 ou plus, pour des Syriens plus fortunés, qui peuvent se permettre une traversée moins dangereuse.
- ★ **Les réseaux de communications sont bien établis.** Les médias sociaux, les téléphones à cartes prépayées et d'autres moyens de communications font que l'information est partagée très rapidement entre les acheteurs, entre les vendeurs, et entre les vendeurs et acheteurs. Par exemple, lorsque les migrants arrivent dans un pays de transit, toute l'information relative au tronçon de voyage effectué, est souvent partagée en ligne; et cela comprend des photos de faux documents ou documents falsifiés, de bateaux utilisés et autres moyens de transport, de plans et cartes des itinéraires; d'information sur les heures et lieux de départ pour les voyages accompagnés, ainsi que de numéros de téléphone des passeurs et des intermédiaires présents dans les pays de transit.
- ★ **Le modèle économique de la fourniture de services liés au trafic illicite, fonctionne sur la base de réseaux.** Des groupes ou "cellules" d'acteurs/facilitateurs communiquent entre eux pour permettre le déplacement de personnes d'un pays à l'autre, du pays d'origine au pays de destination. Ces réseaux sont complexes, changeants, émergents et résilients³. Les itinéraires sont la manifestation du voyage du migrant au travers des réseaux; ils sont mieux perçus avec un certain recul. Un passeur Afghan, par exemple, explique ainsi la collaboration entre différents réseaux: "tout est lié, tout le monde est connecté. Depuis l'Afghanistan, ils (les organisateurs) donnent les numéros de téléphone ou les noms des organisateurs qu'ils recommandent en Iran, puis en Turquie, puis en Grèce etc. C'est vraiment comme en affaires : si quelqu'un est bon, il sera recommandé, si quelqu'un est mauvais ils ne collaboreront plus avec lui" ². Il est rare que les voyages soient organisés du début à la fin, les itinéraires sont flexibles et peuvent être facilement modifiés.

1 Matrix Knowledge (y compris Matrix Insight) a officiellement rejoint le groupe global de consultants, Optimity Advisors en septembre 2014. Pour plus d'information: www.optimityadvisors.com

2 Pays non-membres de l'UE

3 Ces réseaux sont complexes dans leur organisation et le nombre de personnes impliquées, ils se morphent facilement, se développent, augmentent en nombre et sont durables.

- ★ **Là où le trafic illicite de migrants est plus intense, les réseaux de trafic illicite se regroupent pour former des Hubs.** Dans tous les réseaux de passeurs, quand un Hub grossit, le niveau de professionnalisme, l'organisation hiérarchique verticale et les contacts transfrontaliers s'accroissent, les profits s'élèvent. Au sein des Hubs, des éléments attestent de liens étroits avec d'autres marchés illicites et le crime organisé. A titre d'exemple, à la frontière Est de la Turquie, Van, un centre économique et social de l'Anatolie orientale, est le premier point d'entrée depuis l'Iran; il est, tout comme Ağrı et Doğubeyazit³, un pôle important à partir duquel sont organisés les déplacements des migrants illégaux pour traverser la Turquie. Istanbul, Izmir, Edirne, Balıkesir, Canakkale, Aydın and Muğla fonctionnent aussi comme des Hubs pour préparer la suite des déplacements depuis la Turquie vers l'Europe.
- ★ **Les mesures opérationnelles s'attaquant à l'offre sont susceptibles d'être plus efficaces si ce sont des mesures d'ensemble, et au vu de l'analyse du modèle économique, si elles sont ciblées sur les Hubs.** Les politiques développées sont potentiellement plus efficaces si elles se concentrent sur un Hub du trafic de migrants et si elles combinent mesures de répression, poursuites à l'encontre des passeurs, actions directes contre les moyens de trafic illicite (fraude de documents et transports), et perturbation de l'aspect économique du trafic, en particulier des flux financiers. Bien qu'on ne trouve pas d'exemple de stratégies globales de ce type à l'encontre des Hubs, il existe cependant des exemples d'opérations ciblées « efficaces ». Entre autres, la construction de barrières (ex.: Grèce, Bulgarie) et le déploiement de gardes frontaliers plus nombreux dans des zones spécifiques d'arrivée des migrants illégaux (ex. : Opération Bouclier en Grèce) ; l'implémentation de nouveaux systèmes de surveillance des frontières (ex.: Bulgarie) ; la coopération bilatérale entre polices (ex. : entre l'Égypte et l'Italie) et les efforts ciblés des procureurs pour démanteler les réseaux de passeurs (ex.: Italie). Les politiques unilatérales et unidimensionnelles n'ont pour résultat que de déplacer les itinéraires. Ainsi, l'apparition en Égypte d'une réglementation plus dure pour l'obtention de visas pour les syriens, - accompagnée d'une détérioration plus générale de la situation des syriens⁴ -, les a dissuadés de transiter par l'Égypte pour se rendre en Europe. Les Syriens ont modifié leurs itinéraires et ont, depuis début 2015 tendance à se diriger vers la Turquie, et, s'ils souhaitent continuer vers un pays européen, à poursuivre leur voyage depuis ce pays⁵. Les restrictions à l'entrée des Syriens au Liban ont des conséquences comparables⁴.
- ★ **Une coordination entre agences et transfrontalière, est cruciale.** La coopération peut permettre de renforcer l'efficacité des mesures si des accords sont trouvés rapidement et si les actions sont ciblées sur un Hub de façon collective. A l'heure actuelle, des opérations bilatérales sont menées car elles sont opérationnelles rapidement; mais elles présentent l'inconvénient de ne faire que déplacer l'activité du trafic illicite. Les opérations au niveau de l'UE devraient être plus globales, mais elles sont plus complexes à établir et plus lentes à mettre en œuvre. Parmi les exemples de coopérations bilatérales particulièrement efficaces (quoique non ciblées sur des Hubs) entre l'UE et des pays tiers, on peut citer la coopération policière entre la Grèce et la Turquie, des patrouilles conjointes entre la Hongrie et la Serbie et des équipes d'enquêteurs espagnols et mauritaniens. Les exemples de coopération bilatérale efficace entre Etats Membres de l'UE comportent des initiatives franco-espagnoles (déploiement d'officiers de police), des initiatives tripartites (Allemagne-Autriche-Italie / Allemagne-Autriche-Hongrie) grâce auxquelles les contrôles de trains sont plus fréquents, et la coopération entre le Royaume-Uni, la France et la Belgique avec l'introduction de contrôles synchronisés dans ces pays.
- ★ **Les stratégies et leurs actions qui se contentent de s'attaquer à l'offre liée au trafic illicite de migrants, risquent de faire monter les prix ou d'accroître les risques auxquels sont exposés les migrants.** Le flot incessant de migrants qui embarquent pour des traversées potentiellement mortelles en Méditerranée, démontre que le prix payé pour la traversée (que ce soit en termes de coût financier ou de risque), n'influence que peu la demande. Il semble que ce soit notamment le cas lorsque les migrations sont engendrées par des crises et qu'il n'existe pas de voies d'immigration légales. On dénote que l'offre peut s'accroître relativement facilement. Selon des experts libyens, toute personne voulant exploiter les migrants peut facilement constituer un réseau très souple et

2 GR/S/AF/03, Cas d'étude 3: Pakistan – Turquie – Grèce.

3 En raison de nombreux autres incidents liés au trafic (cigarettes) et du conflit en cours entre l'armée turque et le PKK, le trafic de migrants est considéré comme une affaire mineure aux frontières est et sud de la Turquie borders (TR/A/24, Case Study 3 Pakistan – Turquie – Grèce)

4 Bauer, W. (2015). Über das Meer. Mit den Syrern auf der Flucht nach Europa. Frankfurt/M: Suhrkamp

5 LB/OS/3, Cas d'étude 2: Syrie – Liban – Égypte – Italie.

6 http://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/legal_status_of_individuals_fleeing_syria.pdf

qu'il est très simple de rejoindre ces réseaux « *bien que quelques personnes spécifiques contrôlent le processus de transfert, la plupart des autres peuvent tirer profit du passage des migrants* ». Puisque la demande est relativement peu influencée par les prix, et que l'offre est très flexible, les politiques qui se concentrent uniquement sur l'offre, sans tenir compte de la demande, pourraient n'avoir comme seules conséquences qu'une hausse des prix du marché et des risques au lieu de diminuer de façon effective l'usage des services du trafic illicite.

- ★ **Les migrants deviennent particulièrement vulnérables à l'exploitation et aux violations des droits humains quand ils arrivent à court d'argent.** Cette recherche présente par exemple, le cas de migrants qu'un réseau de trafiquants constitué de soudanais, d'égyptiens et de libyens avait fait transiter par le Sinaï et le désert libyen; ils ont décrit comment leur voyage s'était transformé en opération de trafic d'êtres humains. A un certain moment du voyage, en général dans les zones désertiques isolées, les passeurs les enlevaient et les maltrahaient pour exiger une rançon de leurs familles en échange de leur liberté et de la poursuite du voyage.
- ★ **La famille et la diaspora jouent un rôle important.** Les personnes qui réfléchissent à un départ ou à la poursuite de leur voyage ont tendance à se fier aux informations délivrées par leurs familles et la diaspora plus qu'à celles des gouvernements et des agences de presse. Au Nigeria par exemple, un migrant potentiel se renseignera plus fréquemment auprès de sa famille et de ses amis, en particulier auprès des migrants dont le voyage s'est déroulé avec succès et qui sont arrivés dans un pays européen. Un migrant interrogé en Ethiopie indique qu'il a trouvé le contact d'un passeur à Metema auprès d'amis qu'il s'était fait à Addis Abeba et qui avaient eux-mêmes migré avant lui.⁷ De même, les Somaliens s'appuient sur les réseaux de la diaspora établie - d'Ethiopie jusqu'à Malte - pour organiser les étapes de leur migration⁸. Il semble que peu d'actions se concentrent sur les réseaux sociaux, et cette étude n'a pas identifié l'existence de politiques spécifiques dans ce contexte. Etant donné leur rôle important dans les dynamiques du trafic illicite de migrants, il serait sans doute utile de travailler de façon beaucoup plus étroite avec les diasporas pour coproduire des campagnes d'information et pour mieux sensibiliser aux itinéraires légaux de migration et aux dangers des réseaux de trafiquants.

1.3 Principaux constats de l'étude

Cette section présente les principaux constats de l'étude. Les résultats détaillés se trouvent dans le document principal.

L'immigration clandestine est un problème extrêmement sérieux pour l'Union Européenne. Plus de 280 000 personnes **franchissant illégalement** les frontières ont été dénombrées en 2014. Plus de 500.000 migrants ont déjà été détectés durant les premiers 8 mois de 2015⁵. Bien que la proportion exacte soit inconnue, il est probable que la majorité des migrants a fait appel aux services du trafic illicite. Les migrants qui utilisent ces services courent des risques considérables; le nombre de morts est en augmentation, en particulier parmi les migrants qui traversent le Sud de la Méditerranée en bateau.

Le trafic illicite de migrants est un phénomène en évolution constante. Les itinéraires ne sont pas immuables mais susceptibles de changer et ne sont pas délimités de bout en bout, les individus choisissant de passer par différents tronçons en fonction de leurs besoins. Pendant les six premiers mois de 2015, l'itinéraire principal suivait l'axe de la méditerranée orientale (359.171 migrants détectés entre janvier et septembre 2015⁶). Au moment de cette étude, le principal **itinéraire maritime** vers l'UE passait par les pays de la Méditerranée centrale ; 170 664 migrants ont été décomptés en 2014 aux frontières maritimes. Cet itinéraire concerne des pays tels que l'Egypte et la Libye, ainsi que Malte et l'Italie. Le principal **itinéraire terrestre** était la route balkanique occidentale, où 43 357 migrants ont été décomptés aux frontières européennes en 2014. Cet itinéraire implique surtout le passage de la frontière gréco-turque avant de continuer vers les autres Etats Membres de l'UE en passant par l'Ancienne République Yougoslave de Macédoine et la Serbie. Les données concernant les migrants faisant usage de faux documents **aux frontières aériennes** indiquent que l'aéroport Atatürk d'Istanbul est la dernière étape la plus fréquentée depuis les pays tiers.

Au sein de l'UE, s'ils ont déterminé une destination précise, la plupart des migrants semble choisir l'itinéraire le plus

5 <http://frontex.europa.eu/news/more-than-500-000-migrants-detected-at-eu-external-borders-so-far-this-year-fGa82v> Lors de la publication de ce rapport, (fin juin 2015), les chiffres exacts pour 2015 n'étaient pas connus.

6 <http://frontex.europa.eu/trends-and-routes/migratory-routes-map/>

court pour s’y rendre, ce qui signifie que la position géographique des pays joue un rôle important. Toutefois, les itinéraires peuvent changer en fonction des politiques nationales (comme des contrôles plus stricts) dans les pays européens de transit. L’Allemagne, la Suède, la France, le Royaume-Uni, l’Autriche, les Pays-Bas, la Belgique et le Danemark sont considérés comme les pays d’arrivées les plus prisés.

Différentes organisations travaillant au niveau international et au niveau de l’UE, assistent les pays dans l’implémentation de leurs législations et de leurs politiques relatives au passage de clandestins. Au sein des Etats-Membres de l’UE qui ont été examinés, plusieurs institutions et organismes sont impliqués : ministères et agences gouvernementales, organismes chargés de l’application de la loi et du contrôle des frontières, autorités responsables des enquêtes pénales, justice. Dans le domaine du passage de clandestins, la collaboration entre les différentes organisations au sein des Etats membres examinés, s’organise de différentes manières et avec une ampleur variable ; mais elle se situe habituellement à un niveau assez général, se concentrant sur la question des migrants illégaux, en tant que telle. Les institutions les plus concernées sont les Ministères de l’Intérieur, de la Justice et des Affaires Etrangères, chargés respectivement des politiques d’immigration, de la sécurité aux frontières, des poursuites judiciaires contre le trafic illicite de migrants et de la coopération avec les pays tiers. Des organismes chargés de l’application de la réglementation nationale assurent la surveillance et le contrôle des frontières. Les stratégies et actions mises en places pour y répondre visent à la diminution de la taille du marché du trafic illicite de migrants et/ou à la baisse des dommages causés qui y sont associés. Ces actions et ces stratégies seront examinées et étudiées par rapport à chacune des perspectives conceptuelles ci-dessous.

Afin de donner un cadre aux conclusions relatives à la dynamique du trafic de migrants et de cartographier les politiques et les programmes, un **modèle conceptuel** utilisé pour d’autres études préalables, a été adapté pour celle-ci. Ce modèle examine le trafic illicite selon trois perspectives interdépendantes :

1. **Le marché**, une interaction entre l’offre, la demande, le risque et les bénéficiaires.
2. **L’aspect commercial**, en se concentrant sur les investissements et le mode organisationnel pour tirer des profits.
3. **L’aspect social**, en se concentrant sur les relations entre les individus « opérateurs » et leur impact sur les domaines précédents.

Analyser la recherche menée sur le trafic illicite, à travers chacun de ces prismes permet de mieux identifier les stratégies/dossiers des politiques et activités qui seraient les plus efficaces dans la lutte contre le trafic illicite de migrants. Ces trois perspectives se superposent et se recoupent.

1.3.1 Le marché pour le trafic illicite de migrants

Un marché est efficace s’il présente les caractéristiques suivantes : présence d’acheteurs et de vendeurs disposant d’un accès à une bonne information du marché, possibilité d’entrer ou de sortir librement du marché, et, dans ce contexte, qui pouvoir accéder aux ressources assez facilement, avec un investissement relativement minime et un désinvestissement ayant des conséquences relativement faibles. La recherche montre que toutes ces caractéristiques sont bien présentes dans le marché du trafic illicite de migrants, avec cependant quelques disparités.

L’une des caractéristiques les plus importantes du marché est la disponibilité de l’information. Une source importante d’informations pour les migrants (acheteurs) voyageant vers l’UE ou à l’intérieur de l’UE (deuxième mouvement), est constituée par la famille, les diasporas et des médias sociaux. Des éléments identifiés par cette étude indiquent que dans certains cas, il arrive que le manque de symétrie de l’information⁷ entre les migrants et les réseaux illicites a pour conséquence l’exploitation des migrants.

Les conflits, les troubles civils et les problèmes de sécurité dans des pays tels que la Syrie, l’Érythrée, l’Afghanistan et le Kosovo ont engendré une augmentation massive du nombre de migrants irréguliers et de la demande correspondante de services. Cette forte hausse du nombre de migrants irréguliers ayant recours aux services des trafiquants illicites ne

⁷ Cela signifie que l’une des parties a plus d’information ou des informations plus fiables que l’autre. Dans ce contexte, les migrants ont des informations moins fiables sur le voyage.

semble pas avoir augmenté les prix. On peut en déduire que l'offre du marché est relativement "élastique". En d'autres termes, le volume de l'offre peut augmenter au fur et à mesure que la demande s'accroît. La demande sur le marché, cependant, est relativement "rigide"; en d'autres termes, la demande est relativement insensible aux changements des prix. Ainsi, le nombre de migrants ayant recours aux services du trafic illicite, dans n'importe quel sous-marché, semble donc rester relativement stable, indépendamment des variations des prix.

Les changements de la situation économique de certains pays de destination ou de transit, tels que la Grèce et l'Espagne (notamment vis à vis des possibilités d'emploi), permettent de percevoir la capacité des migrants et des trafiquants à substituer assez facilement un service à un autre, ce qui permet aux migrants de changer leur choix de pays de destination et de transit pour aller s'installer ailleurs selon les circonstances.

Les différences de prix selon les itinéraires et les niveaux de qualité de services différents, semblent indiquer un certain niveau de sophistication du marché; les fournisseurs sont capables d'identifier les besoins en fonction de leurs clients et de demander des prix plus élevés aux clients plus aisés qui souhaitent voyager de manière moins risquée. Là où les migrants sont particulièrement pauvres ou vulnérables, ils peuvent passer de la position de client de services du trafic illicite à celle de cible potentielle d'un trafic d'êtres humains. Certains migrants ont fait état de mauvais traitements, de viols, de torture et de privations au cours de leur voyage vers l'Europe. D'autres ont aussi signalé que certains trafiquants réclamaient des rançons à leur famille et que des migrants étaient persécutés à cause de leur religion. Ceux qui tentent de gagner de l'argent dans un pays de transit pour payer la suite de leur voyage sont souvent exploités par leurs "employeurs".

La liberté de communication est l'une des caractéristiques les plus importantes du marché. Cette étude démontre que la massification des médias sociaux, des téléphones prépayés et d'autres formes de communication, crée des réseaux de communication solides entre les groupes d'acheteurs, de vendeurs, et entre ces deux groupes. Les familles et les diasporas sont aussi une source importante d'information pour les migrants. Les migrants font fréquemment appel à leurs réseaux sociaux pour partager l'information et évaluer les produits ou les services des vendeurs. Alors que ces réseaux facilitent les migrations illégales, les migrants semblent manquer d'une information précise et objective sur la réalité des services des passeurs, tant en ce qui concerne les différentes façons de tenter le voyage qu'en ce qui concerne la différence entre leurs attentes et la réalité qu'ils trouveront dans les pays de destination. Les personnes qui pensent à un départ ou à la poursuite d'un voyage semblent être influencées de façon disproportionnée par le succès des migrants ayant réussi leur voyage. Ainsi et comme indiqué plus haut, ils se fient plus naturellement à ces informations qu'à celles provenant des gouvernements ou des agences de presse.

Mesures opérationnelles

L'existence d'un marché semble indiquer que les mesures s'attaquant au trafic illicite de migrants doivent cibler à la fois la demande et l'offre. Plus simplement, les mesures qui ne cherchent qu'à réduire l'offre, même si elles parviennent à une hausse des coûts de cette offre, ne déboucheront probablement que sur une hausse des prix ou un accroissement de l'exploitation des risques (pour ceux qui n'ont pas les moyens de payer) et les problèmes liés au trafic illicite de migrants ne feront qu'augmenter.

Les mesures qui ciblent la réduction de l'offre sont généralement celles qui mènent à l'accroissement des coûts et des risques liés à la fourniture du service, quel que soit le volume et le service. Les premières mesures à cet égard sont la **gestion des frontières et le contrôle des migrations**. Elles sont largement utilisées par les autorités nationales comme un outil visant à réduire l'immigration clandestine, y compris le trafic illicite des migrants. On peut les décrire comme étant des mesures de « durcissement des cibles », plus que comme des mesures visant à réduire le trafic illicite de migrants. Cependant, ces stratégies compliquent le travail des trafiquants pour faire arriver à destination les migrants dans les pays concernés; la fourniture de leurs prestations leur demandera beaucoup plus d'efforts à déployer. D'une façon perverse, **c'est l'existence de ces mesures qui, en partie, crée aussi la demande pour des services** de la part des clandestins. Ainsi, ces stratégies, bien qu'elles réduisent l'immigration clandestine, pourraient conduire à une hausse du nombre de migrants faisant appel aux passeurs: plus les contrôles aux frontières sont restrictifs, plus il est difficile pour les migrants d'entrer dans un pays, et plus ils ont besoin de s'adresser aux réseaux de trafiquants illicites. Si les mesures de ce type sont appliquées uniquement dans un contexte national, elles ont également pour conséquence de déplacer les mouvements de clandestins et les trafics illicites vers un autre pays ou un autre itinéraire (déplacement),

créant ainsi de nouveaux points chauds et Hubs dans les mouvements généraux de clandestins et dans l'industrie du trafic illicite.

Les mesures d'application de la loi (détecter, appréhender, enquêter et poursuivre), quand elles sont mises en place de façon efficace, conduisent à accroître dans ces pays, les coûts et les risques des activités illicites pour les trafiquants. Cela réduira leurs marges de profit et donc les amènera à déplacer leurs activités de trafic illicite vers des zones proches offrant de meilleures perspectives, ou même pour certains, à une reconversion vers d'autres activités criminelles plus lucratives.

La combinaison des mesures de « durcissement des cibles » et d'application stricte de la loi, ciblée sur les acteurs du trafic illicite de migrants, devrait conduire à une hausse des risques et des coûts pour les passeurs et ainsi permettre la réduction du niveau de l'offre. Toutefois, une telle combinaison peut également conduire au déplacement de l'offre des passeurs vers d'autres frontières plus dangereuses.

Une troisième mesure potentielle et efficace ciblée sur l'offre des réseaux de passeurs de clandestins est la lutte contre **la corruption aux frontières et la fraude aux documents**. Les trafiquants font un usage important de ces outils, en sus des passages par les zones non surveillées des frontières. Les autres mesures d'application de la loi visant à faire baisser l'offre, sont **de cibler les moyens de transport utilisés par les passeurs** (par ex. les mesures ciblées sur les transporteurs visant à les empêcher de prendre part au trafic). En outre, travailler avec les fournisseurs de médias sociaux pour perturber les réseaux de communication pourrait se révéler être un instrument stratégique important. Toutefois, il n'y a aujourd'hui aucun exemple d'initiative réussie dans ce domaine ayant eu un impact sur le volume de l'activité des passeurs.

L'existence de routes de migration légales vers l'Europe pour les réfugiés et les migrants, est d'une importance cruciale en cas de crise. Cela aurait en effet, un impact direct sur l'immigration clandestine et sur le recours aux services des trafiquants. Les projets visant à aider les réfugiés et demandeurs d'asile à accéder à des moyens de migration légaux vers l'Europe auraient potentiellement un effet immédiat et direct sur la demande adressée aux trafiquants. La demande peut aussi être potentiellement influencée par des **actions de sensibilisation** efficaces. Mais leur efficacité dans toutes les circonstances est quelque peu douteuse, la recherche indiquant que les migrants ont généralement une bonne connaissance de leur lieu de destination et des risques qu'ils encourent. **Des politiques de retour efficaces**, sont également mentionnées par certaines parties prenantes comme un bon mécanisme pour décourager les clandestins, et comme un moyen de dissuader les migrants de verser des sommes élevées aux passeurs alors qu'ils peuvent se retrouver très rapidement dans leur pays. Toutefois, il y a moins d'éléments permettant d'étayer cette stratégie comme étant une stratégie de lutte directe contre le trafic illicite de migrants.

1.3.2 Le 'business' du trafic est fondé sur les réseaux

Des éléments de la recherche laissent penser que le 'business' du trafic de migrants peut être décrit comme étant un **modèle de réseau**, comprenant un réseau de liaisons entre des groupes de taille plus restreinte, les « cellules » d'acteurs/facilitateurs. Ils permettent ainsi le déplacement des personnes, d'un pays à l'autre, de la source à la destination. On peut trouver plusieurs réseaux au sein d'un pays, réseaux qui peuvent dépasser les frontières, et, ou, avoir des liens avec d'autres réseaux dans d'autres pays. La concentration des réseaux aboutit à l'apparition de Hubs, zones où la densité des activités liées au trafic de migrants est très importante. Ces Hubs se situent dans les pays tiers comme dans les pays de transits à l'intérieur de l'UE, tels que la Grèce et l'Italie.

La recherche indique qu'on trouve au sein d'un réseau une large gamme d'acteurs **responsables de rôles différents** dans le trafic illicite de migrants: Trafiquants/dirigeants, Recruteurs, Guides, Chauffeurs ou Skippers, Guetteurs/Messagers, Collecteurs d'argent/responsable d'échoppes de transfert de fonds, Faussaires de passeports/documents officiels, Fournisseurs (fabricants et propriétaires de bateaux, propriétaires de voitures/cars), Fonctionnaires corrompus (agents de l'immigration) et Prestataires de services corrompus (conducteurs de trains etc.), et Responsables de l'application de la réglementation. Leurs rôles et leurs fonctions varient selon le type et la taille du réseau dont ils font partie, et selon l'éventail de services fournis aux migrants. On trouve ces acteurs tant dans les pays tiers que dans des

Etats Membres de l'UE où ils facilitent les déplacements secondaires.

Ce modèle de réseau rend le marché du trafic illicite extrêmement flexible, les acteurs adaptant leurs liens en fonction des changements apportés aux initiatives nationales et internationales destinées à contrôler leurs activités. Cette étude a mis en évidence que ces réseaux sont **très nombreux et traversent les frontières**. Plusieurs éléments indiquent qu'au sein de l'UE, les facilitateurs sont le plus souvent de la nationalité du pays de transit ou de destination que les clandestins cherchent à atteindre (mais pas nécessairement de la même appartenance ethnique). Ces facilitateurs jouent sur leur connaissance de la langue et de la culture du pays, ainsi que sur leur capacité à maîtriser les obstacles. La recherche relève aussi que les fournisseurs de services se trouvent dans les principaux Hubs et travaillent souvent autour ou au sein même, des centres d'accueil et de rétention où ils contactent directement leurs clients potentiels.

Il existe beaucoup d'itinéraires différents pour entrer dans l'UE et le passage des frontières s'effectue tant par mer, que par terre ou air. Les résultats de la recherche tendent cependant à démontrer que plutôt que de travailler le long d'un itinéraire prédéfini, l'activité liée au trafic se conçoit mieux comme un réseau de liens de communication entre des groupes de petite taille, des « cellules » d'acteurs/facilitateurs, qui facilitent le passage d'un pays à l'autre, du lieu de départ à la destination. Là où la densité des activités liées au passage des clandestins est très importante, ces réseaux se regroupent pour former des Hubs. Si les itinéraires sont clairement perceptibles en terme de déplacement géographique des personnes, on les distingue beaucoup plus clairement avec du recul. Ils sont l'aboutissement d'un schéma complexe : celui d'une migration qui change continuellement en fonction du déplacement de l'offre; l'offre bougeant elle-même en fonction de l'évolution des mesures prises contre le trafic, sur les différents tronçons des itinéraires.

Les Hubs apparaissent comme étant la principale constante. Ils se constituent parce que géographiquement, ils doivent exister sur des itinéraires d'une migration irrégulière, par ex, entre les pays d'origine et les pays de destination visés par les clandestins, et la nécessité pour ces derniers de traverser ces régions. Ils sont situés à des points cruciaux le long des itinéraires migratoires, là où des étapes particulièrement difficiles doivent être franchies ou là où des conditions « favorables » facilitent les activités des passeurs.

Plus un Hub est important, plus le niveau de professionnalisme, l'organisation hiérarchique verticale et les contacts transfrontaliers sont élevés. Ici, bien que l'organisation du passage des clandestins fonctionne sur le modèle d'un réseau, les relations changent. Le « dirigeant » contrôle l'ensemble des opérations, mais il travaille avec des acteurs qui sont eux-mêmes relativement influents dans leurs sphères respectives.

Réponses opérationnelles

Les mesures décidées doivent être extrêmement flexibles, capable d'innover en permanence et d'utiliser les outils de projection du risque pour anticiper les adaptations potentielles des réseaux. Plus important encore, elles doivent résulter de la coopération entre les Etats Membres en entre l'UE et les pays tiers. Comme cette étude le montre, il existe un éventail important de politiques s'attaquant aux activités des passeurs.

Certains Etats Membres de l'UE ont mis en place des **organismes spécifiques chargés d'enquêter ou d'aider les enquêtes sur le trafic illicite de migrants** (comme par exemple le centre d'expertise sur le Trafic illicite de migrant et d'êtres humains (EMM) aux Pays Bas). Il est probable que ces enquêtes constitueront des **activités complémentaires** cruciales aux activités du « renforcement des cibles » pour que celles-ci aient un impact réel sur les activités des passeurs. L'apport d'une **assistance technique** aux niveaux nationaux, international et européen doit permettre d'améliorer l'identification des facilitateurs du trafic illicite de migrants et ainsi d'appréhender les trafiquants. Les politiques et les corpus législatifs mis en place spécifiquement dans le but de s'attaquer aux opérations des passeurs sont cruciaux pour lutter contre le phénomène. Dans de nombreux **pays tiers, des manquements** subsistent en termes de réglementation spécifique, poursuites judiciaires et vis à vis des mesures opérationnelles contre le trafic des passeurs. Les organisations internationales ont joué un rôle essentiel dans le développement de ces corpus législatifs et apportent leur assistance, par exemple sous la forme de programme de formation pour les principaux acteurs de la lutte contre le trafic (les juges, les procureurs, les polices des frontières, les ministères, etc.) et en aidant ces acteurs à mieux communiquer entre eux.

Les activités criminelles transfrontalières nécessitent une **coopération transfrontalière**. Les organisations internationales et l'UE ont là un rôle de coordination et de soutien. Cette étude a identifié trois types de coopération : entre les Etats Membres de l'UE et les pays tiers ; entre les Etats Membres ; entre les pays tiers. Les pays coopèrent de deux niveaux/manières principaux: le partage du renseignement (par exemple à travers les systèmes de gestion des frontières et le déploiement d'officiers de liaison) et la coopération des polices (dont l'organisation de patrouilles communes aux frontières ou d'opérations conjointes).

La coopération entre les Etats Membres de l'UE et les pays tiers, soutenue par l'UE, peut prendre différentes formes. Les cadres spécifiques comportent : des Accords d'association de l'UE, des Accords de Réadmission UE et UE/pays tiers, des Partenariats pour la mobilité, des Programmes communs sur la migration et la mobilité et des Programmes de Coopération transfrontalière de l'IAP. En dehors des cadres de l'UE précités, de nombreux Etats Membres de l'UE coopèrent (de façon bilatérale) avec les pays tiers, de plusieurs façons : coopération policière opérationnelle (aux frontières) (par exemple des contrôles aux frontières et des enquêtes communes) et réadmission. La coopération entre pays tiers a lieu par exemple, à travers la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) et le Mécanisme de Coopération Policière de l'Union Africaine (AFRIPOL).

Bien qu'aucune organisation internationale ne soit spécifiquement chargée de la coordination des **opérations communes** visant à détecter et démanteler les réseaux de passeurs, la coopération s'effectue néanmoins. La coopération policières et les opérations communes jouent un rôle essentiel dans les actions entreprises contre le trafic en tant que 'business'. Il s'agit le plus souvent d'opérations bilatérales ciblées sur des situations locales et sur les besoins immédiats. Europol est chargé de coordonner les **opérations de police communes** et facilite l'échange de renseignement (en temps réel); il assure le recoupement immédiat de toutes les informations recueillies; accueille/organise des réunions opérationnelles; crée des liens entre les enquêtes, déploie un bureau mobile pour l'analyse immédiate des données du renseignement et met en place des centres de coordination. Plusieurs opérations communes se sont avérées efficaces pour démanteler des réseaux relativement bien organisés.

Une proposition de Plan d'action de l'UE, prévoit de tenter d'émuler sur le succès des «**Hot spots**» - pratique développée aux Etats-Unis, qui consiste à concentrer des ressources limitées sur les zones où la criminalité est particulièrement concentrée -, et de développer une approche 'Hotspot' à la détection des trafics. Cela impliquerait la création d'équipes mobiles conjointes, constituées d'agents d'Europol, Eurojust, EASO et Frontex, qui seraient déployées dans les pays en « ligne de front » soumis à des pressions importantes. Des équipes de débriefing et de filtrage interrogeraient les migrants à leur arrivée et apporteraient un soutien opérationnel et informationnel aux enquêtes.

Bien que les opérations bilatérales (entre Etats Membres, entre pays tiers, et entre un pays tiers et un Etat Membre) soient perçues comme efficaces par les pays concernés, elles présentent l'inconvénient potentiel de déplacer les activités des passeurs vers d'autres zones plutôt que de réduire l'offre. D'un autre côté, les opérations au niveau international ou de l'UE peuvent s'avérer plus compliquées et plus lentes à coordonner; les ententes bilatérales locales peuvent apporter des réponses plus flexibles et plus intenses pour détecter et démanteler les réseaux criminels impliqués dans le passage de clandestins. Comme évoqué plus haut, les réseaux des passeurs sont flexibles et résilients, et appellent des réponses politiques innovantes et évolutives qui doivent être implémentées au niveau local, aux moments clés et aux endroits appropriés.

Les poursuites judiciaires constituent aussi un objectif essentiel au niveau national pour lutter contre le trafic de migrants et pour ébranler le 'business' lié à ce trafic. Dans certains pays, comme la Belgique ou les Pays-Bas, des tribunaux spécifiques ont été mis en place pour traiter les cas du trafic de migrants; des juges et des procureurs spécialisés ont été désignés sur ces cas. Les organisations au niveau européen et international ont la capacité - dont ils font usage -, d'aider les Etats Membres à traduire les trafiquants en justice en apportant formation et conseil aux procureurs et par l'organisation de réunions pour signer des accords visant à améliorer l'échange d'information et la coordination. Le Plan d'action de l'UE contre le trafic de migrants appelle fort justement à une approche multi agences et à une coordination renforcée entre les structures chargées de l'application des lois et les structures judiciaires au sein de l'UE. Il appelle Eurojust à mettre en place un groupe thématique sur le trafic de migrants destiné à renforcer la coopération entre les procureurs nationaux et améliorer l'assistance juridique. Toutefois, dans certaines circonstances,

il peut être plus⁸ simple de partager l'information et mettre en place une coopération au niveau bilatéral pour traiter des cas spécifiques. L'Espagne, par exemple, dispose d'équipes d'enquêteurs mixtes, mises en place sans la coopération d'Eurojust, avec le Maroc et la Mauritanie, et prévoit d'en établir de nouvelles au Niger et en Algérie. Ces équipes sont considérées comme efficaces par les parties prenantes, les migrations depuis ces pays ayant diminué ces dernières années.

Un domaine relativement peu développé est la coordination des activités visant à désorganiser les flux de fonds financiers et à mettre un frein aux mécanismes de paiement. Bien que ces actions soient peu susceptibles d'être efficaces au niveau individuel, si elles sont dirigées contre les réseaux des Hubs, elles pourraient impacter de manière importante et simultanément, la rentabilité des activités d'un grand nombre d'acteurs.

1.3.3 Les familles et les proches sont importants pour les personnes qui ont recours aux trafiquants et à leurs réseaux

La recherche estime que les **la famille et les réseaux sociaux** jouent un rôle fondamental en tant que relais de communications entre les migrants; elle montre que ces relations peuvent aider à gérer les arrangements financiers. Les réseaux sociaux de migrants dans certains pays cibles, et le long des routes migratoires, jouent un rôle important dans la manière dont prennent forme la taille et la direction des flux de migration.

Ces liens sociaux sont d'une importance capitale vis à vis de l'élaboration des mesures visant à contrecarrer le trafic de migrants. Les clandestins se renseignent les uns auprès des autres et de leurs familles. Ils s'appuient très fortement sur leurs relations pour établir la confiance nécessaire avant d'envisager d'utiliser les services d'un trafiquant pour l'organisation de leur voyage. Les stratégies qui ciblent ces réseaux sociaux en vue de décourager les migrants d'utiliser les services des trafiquants et pour les sensibiliser davantage aux dangers encourus, doivent travailler étroitement avec ces réseaux si elles veulent être efficaces.

Mesures opérationnelles

Les mesures visant à briser ou perturber le modèle économique des passeurs, ou à s'attaquer aux mécanismes du marché, ont peu de chance de fonctionner si les participants sont motivés par des enjeux sociaux, familiaux ou liés à leurs communautés plutôt que par une question de profit. Les politiques doivent plutôt cibler les motivations des migrants et le coût des migrations clandestines (par exemple par des campagnes de sensibilisation aux risques, campagnes qui passeraient par les diasporas).

Plusieurs éléments de la recherche indiquent que la réaction des individus à un message particulier est largement influencée par l'identité du messager: ces individus sont plus susceptibles de réagir à l'information si le messager présente des ressemblances démographiques et comportementales avec eux.

Il semble que peu de mesures se concentrent sur les réseaux sociaux et cette étude n'a pas pu identifier de stratégies spécifiques dans ce domaine. Au vu du rôle important de ces réseaux dans la dynamique du trafic de clandestins, beaucoup plus d'actions pourraient être entreprises. Il serait vraisemblablement utile d'explorer plus profondément une approche dans ce sens: celle de renforcer davantage le travail des autorités avec les diasporas pour concevoir conjointement des campagnes de sensibilisations sur les routes de migration légales et sur les dangers à recourir aux services des trafiquants. Faire des diasporas les outils de développement et de diffusion de ces messages pourrait accroître leur efficacité.

9 Interview d'un représentant de la Police fédérale, Belgique

1.3.4 Autres politiques importantes

Certaines mesures prises au niveau national, européen et international, n'ont pas pour objectif de s'attaquer directement au marché ou au business du trafic illicite de migrants, mais elles visent à **réduire les dommages causés par le trafic illicite**. Des organisations au niveau international assistent et exercent une surveillance sur la manière dont les pays respectent et protègent les droits des migrants et garantissent leur sécurité physique. Cela comprend des actions pour garantir la sécurité des migrants en général et en mer, et pour améliorer la sensibilisation aux droits des migrants auprès des autorités nationales concernées.

D'autres actions se concentrent sur une **meilleure connaissance et compréhension du trafic illicite de migrants**. Etant donné que le trafic de migrants est une activité illicite, il n'existe pas de données ou statistiques officielles qui pourraient fournir une estimation vérifiable du nombre de migrants qui entrent clandestinement dans l'UE chaque année/ni de leur destination finale. Il est indispensable que les organisations prennent en compte pour leur travail, les récoltes de données, la recherche et l'analyse, afin de bénéficier de la meilleure information possible. Les organisations impliquées au niveau international partagent déjà l'information dans le but de mieux comprendre le phénomène. Au niveau européen, le Réseau d'analyse des risques de FRONTEX (FRAN) constitue un excellent outil de référence de par ses rapports établis dans ce domaine.

