

# TRAFIC ILLICITE DE PERSONNES EN AFRIQUE l'Émergence d'une nouvelle économie illégale ?

Lucia Bird

Rapport continental 04 | juillet 2020



## TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	3	9.4.3. Lois distinctes contre le trafic illicite d'êtres humains	32
2. Méthodologie et limites	7	9.4.4. Lois contre la traite de personnes	33
3. Comprendre l'industrie du trafic illicite d'êtres humains	9	9.4.5. Recommandations concernant le choix de l'instrument juridique pour la criminalisation du trafic illicite de migrants	36
4. Différence entre le trafic illicite de personnes et la traite d'êtres humains	10	9.5. <i>Criminalisation des migrants : objets ou victimes de trafic?</i>	36
5. Le rôle des passeurs dans la mécanique du régime d'asile moderne	11	9.5.1. Objets ou victimes?	36
6. Les discours relatifs au trafic illicite de personnes	12	9.5.2. Criminalisation des migrants : protection contre les poursuites	38
6.1. Panafricanisme et contrôles aux frontières	14	9.6. <i>Criminalisation de l'émigration</i>	39
7. Trafic illicite de migrants : la nécessité d'une réponse juridique	16	9.7. <i>Cadre pénal : des sanctions proportionnelles au crime</i>	40
7.1. <i>Le trafic illicite d'êtres humains érigé en crime : le Protocole contre le trafic illicite de migrants</i>	16	9.7.1. Régimes de peines minimales obligatoires	41
7.1.1. Criminalisation du trafic illicite : un nouvel outil de lutte pour les droits des migrants	16	9.8. <i>Infractions aggravées</i>	43
7.1.2. L'histoire de deux protocoles : le Protocole contre le trafic illicite de migrants et le Protocole contre la traite de personnes	17	9.9. <i>Documents frauduleux</i>	44
8. Le trafic illicite de migrants devient un crime en Afrique	18	10. <b>De la théorie à la pratique : les mesures de répression contre le trafic illicite</b>	45
8.1. <i>Facteurs motivant les réformes législatives en vue de criminaliser le trafic illicite de migrants</i>	18	10.1. <i>Mali</i>	45
8.1.1. Influence des pays de destination	19	10.2. <i>Éthiopie</i>	46
8.1.2. La route de l'Est : les États du Golfe	19	10.3. <i>Kenya</i>	48
8.1.3. La route du Sud : l'Afrique du Sud	19	10.4. <i>Algérie</i>	51
8.1.4. La route du Nord : l'Union européenne	21	10.5. <i>Niger</i>	53
8.1.5. Études de cas : lorsque considérations externes et internes s'entremêlent	23	10.6. <i>Égypte</i>	55
8.1.5.1. Niger	23	11. <b>Les mesures de répression encouragent-elles les infractions?</b>	58
8.1.5.2. Égypte	23	11.1. <i>Phases de l'industrie du trafic illicite</i>	58
8.1.5.3. Éthiopie	25	11.2. <i>Tendances globales</i>	61
9. La criminalisation est-elle la solution? Les cadres juridiques nationaux contre le trafic illicite d'êtres humains en Afrique	26	11.2.1. Déplacement des risques : augmentation des risques liés à la protection des migrants	61
9.1. <i>Synthèse générale</i>	26	11.2.2. Augmentation du prix des services de trafic illicite	63
9.2. <i>Reflets déformés : du Protocole contre le trafic illicite de migrants aux cadres juridiques nationaux</i>	27	11.2.3. Exploitation accrue des migrants par les passeurs	64
9.3. <i>Une question d'intention : avantage financier ou autre avantage matériel</i>	28	11.2.4. Autres marchés illicites : diversification des sources de revenus	65
9.4. <i>Criminalisation du trafic illicite de migrants : le choix de l'instrument juridique</i>	30	11.2.5. Pics d'émigration et troubles	66
9.4.1. Lois sur l'immigration	31	12. <b>Le trafic illicite en tant qu'activité soutenue par l'État</b>	67
9.4.2. Code pénal	32	13. <b>Le trafic illicite en tant que marché de l'offre et de la demande : façonner les initiatives de lutte contre le trafic illicite</b>	70
		14. <b>Recommandations et orientations futures</b>	72
		14.1. <i>Le regard tourné vers l'avenir</i>	79

## 1. Introduction

La mobilité a toujours été un facteur clé de la résilience sur une grande partie du continent africain, et les migrants s'appuient depuis longtemps sur des passeurs pour faciliter leur voyage. Cependant, la transformation du trafic illicite de migrants en une industrie moderne mondialisée pesant plusieurs millions est beaucoup plus récente, tout comme la perception des passeurs en tant que figures criminelles extrêmement organisées.

La restriction des possibilités de circulation légale et les taux sans précédent de déplacements massifs ont entraîné une forte hausse des migrations irrégulières et, par conséquent, un recours accru aux services des passeurs.

Ce n'est que peu avant le début du XXI<sup>e</sup> siècle que les discours politiques ont commencé à associer la gouvernance des migrations aux dynamiques du trafic illicite de personnes. Depuis, les passeurs ont été propulsés sur le devant de la scène et jouent un rôle crucial dans les mécaniques migratoires. Évidemment, le trafic illicite d'êtres humains est bien plus ancien ; toutefois, jusqu'alors, les décideurs ne considéraient pas cette question comme une priorité.

Même s'il est impossible de connaître avec certitude le nombre de migrants et de réfugiés clandestins (conjointement dénommés « migrants » dans le reste du présent document<sup>1</sup>) qui utilisent les services de passeurs, il est de plus en plus reconnu qu'une proportion significative des migrants irréguliers dans le monde aura utilisé les services de passeurs à un moment ou à un autre de leur voyage. En 2016, le trafic illicite de personnes était considéré par Europol comme le marché criminel dont la croissance était la plus rapide en termes de membres et de profits<sup>2</sup>.

Le moment est venu de faire le point sur les mesures politiques et juridiques relatives au trafic illicite de personnes en Afrique, pour faire suite à l'adoption, en 2018, du Pacte mondial sur les réfugiés et du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières (les Pactes mondiaux). Dans les Pactes mondiaux, les États ont renouvelé leur engagement à « renforcer l'action transnationale face au trafic de

migrants ». Pourtant, cette action transnationale reste fragmentée et son efficacité est discutable.

Depuis l'adoption des Pactes mondiaux, l'immigration clandestine demeure l'une des priorités du programme politique africain. L'Union africaine (UA) a déclaré l'année 2019 « Année des réfugiés, des rapatriés et des déplacés internes » et s'est engagée à trouver des « solutions durables aux déplacements forcés en Afrique ». Comme expliqué plus en détail par la suite, les passeurs jouent un rôle crucial dans les expériences des réfugiés et des demandeurs d'asile sur le continent, et doivent donc impérativement être pris en compte dans la conception de « mesures de protection pour faire face aux migrations mixtes en Afrique »<sup>3</sup>.

En Afrique, les passeurs continuent d'être largement perçus comme des facilitateurs de déplacements et des fournisseurs de services extrêmement importants. Cette conception entre en opposition avec celle du droit international et, dans certains cas, des cadres juridiques nationaux, qui considèrent les passeurs comme des criminels.

Ce n'est que depuis les 15 à 20 dernières années, et plus particulièrement depuis 2005, que les mesures de répression contre le trafic illicite ont pris de l'importance dans les priorités politiques des organisations internationales, des pays de destination et, dans une moindre mesure, des pays de transit et d'origine.

Au cours de cette période, les investissements accrus dans les mesures de contrôle aux frontières ont contribué à augmenter les profits de l'industrie du trafic illicite de personnes. Ainsi, dans de nombreuses régions, ce qui n'était à l'origine qu'une activité parallèle complémentaire à d'autres sources de revenus légales ou illégales (généralement le transport ou la contrebande de produits licites d'un pays à l'autre) est devenue une industrie extrêmement lucrative et très attractive pour le crime organisé.

Ces dynamiques se reflètent dans la hausse des flux de migration irrégulière entre l'Afrique et l'Europe, qui ont atteint un pic en 2015, année au cours de laquelle l'agence européenne de garde-frontières et de garde-côtes (Frontex) a enregistré 1,82 million d'entrées

clandestines aux frontières maritimes et terrestres extérieures de l'Union européenne (UE)<sup>4</sup>. Ce pic, désigné dans les médias et par la classe politique sous le nom de « crise migratoire », a déclenché des inquiétudes sans précédent sur les migrations clandestines et les investissements dans les contrôles aux frontières de la « forteresse Europe ». Il a également entraîné une augmentation de la demande des services de passeurs : les données publiées par Frontex en 2016 concernant les arrivées de migrants dans l'UE (lesquels sont issus de nombreux pays, mais passent principalement par le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord) suggèrent que plus de 95 % des personnes entrées clandestinement dans la « forteresse Europe » ont fait appel à des passeurs pendant une partie ou la totalité de leur voyage<sup>5</sup>.

Lors de la « crise des migrants », les inquiétudes liées au rôle des passeurs découlaient en partie de craintes – justifiées – que la frontière entre le trafic illicite de personnes et la traite devienne de plus en plus floue à de nombreuses étapes de ces voyages, car le trafic illicite se caractérisait progressivement par une forte exploitation des migrants. Ce constat remettait en

question la perception du trafic illicite de personnes, jusqu'alors considéré comme un crime sans victime ou, plus précisément, comme un crime ne faisant aucune victime directe, généralement car les seules personnes impliquées sont des adultes consentants<sup>6</sup>.

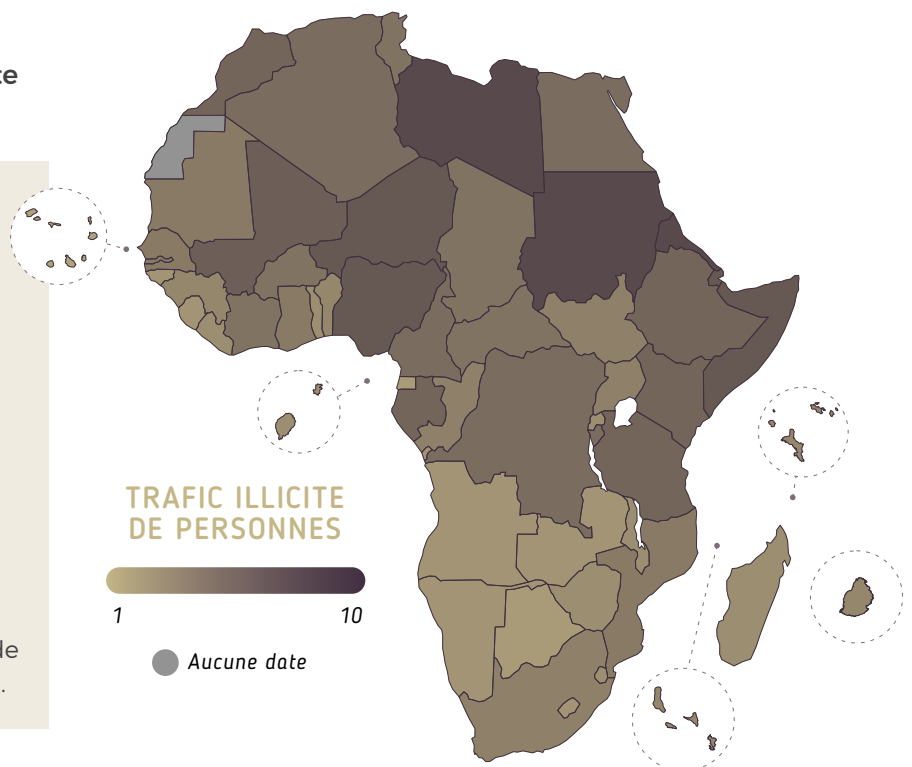
## Les Pactes mondiaux

Bien qu'il soit largement admis que la « crise migratoire » s'est résorbée, l'hystérie qu'elle a provoquée à propos des migrations clandestines demeure, tout comme les acteurs qui l'ont favorisée. Les polémiques au sujet de l'adoption du Pacte sur les migrations l'ont bien montré. Quatre États européens ont refusé de le signer, et des manifestations et des pétitions contre ce Pacte se sont multipliées dans les pays de l'Union européenne. Pour ses opposants, le Pacte sur les migrations était une « incitation à la migration clandestine »<sup>7</sup>.

Le Pacte mondial sur les réfugiés s'appuie sur les principes existants du droit international des réfugiés, que le Haut-commissariat des Nations unies aux réfugiés (HCR) a expressément évité de réviser de manière

**Figure 1 La prévalence du trafic illicite de personnes en Afrique**

Cette carte représente la prévalence du trafic illicite de personnes en Afrique à partir de données recueillies pour l'Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019. Cet indice a été élaboré dans le cadre d'un examen de la littérature, lors duquel plus de 3 000 publications scientifiques, 1 300 rapports stratégiques et plus de 8 000 articles de presse ont été passés en revue. Cet indice, qui repose sur 49 sources de données sous-jacentes et s'appuie sur 26 indicateurs, bénéficie de l'expertise et des contributions de plus de 200 personnes. Il sera mis à jour en 2021.



Source : <https://ocindex.net>



significative<sup>8</sup>. Cependant, le Pacte sur les migrations offre, peut-être pour la première fois, « un panorama à 360 degrés » des réglementations internationales des migrations<sup>9</sup>. En revanche, le seul titre de « Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières » pose problème. Les États africains ont demandé la suppression des termes « et régulières » afin de limiter le risque que les migrants et les réfugiés clandestins soient considérés comme des criminels<sup>10</sup>. En outre, l'importance accordée à la lutte contre les migrations clandestines, qui ressort dans l'ensemble du Pacte, semble principalement provenir d'inquiétudes liées à la sécurité et au contrôle des frontières, au détriment des bénéfices des migrations en matière de développement, qui sont reléguées au second plan.

Bien qu'il soit largement admis que la « crise migratoire » s'est résorbée, l'hystérie qu'elle a provoquée à propos des migrations clandestines demeure

Le terme « régulières » a finalement été conservé, notamment sur la base d'arguments affirmant que les migrations « irrégulières » exposent les personnes en déplacement à des risques accrus, et que les politiques visant à limiter les préjudices occasionnés doivent, par conséquent, se concentrer sur des mesures de prévention. De toute évidence, l'approche adoptée pour lutter contre les migrations clandestines et prendre en compte le rôle joué par les réseaux de trafic illicite d'êtres humains reste controversée.

Cette polémique est en partie suscitée par l'incapacité à admettre qu'en l'absence de routes migratoires sûres et légales, les déplacements clandestins sont inévitables. En outre, le renforcement des contrôles à l'entrée des pays, y compris aux frontières qui étaient auparavant ouvertes et permettaient des flux de migration transfrontaliers circulaires et localisés, accroît la demande des services des passeurs. Mais tandis que les approches concrètes et efficaces visant à « gérer les migrations » demeurent

controversées, les données relatives aux répercussions des mesures qui se concentrent uniquement sur le contrôle aux frontières sont, quant à elles, claires et nettes.

## Risques liés à la protection des migrants en Afrique

Le fait que le trafic illicite de personnes, qui était initialement une forme de résilience communautaire favorisant la mobilité en cas de nécessité et perçue comme un moyen de subsistance essentiel, se soit peu à peu transformé en une industrie bien plus illégale a de graves conséquences sur les risques liés à la protection des migrants. Leur voyage à travers de nombreuses régions d'Afrique est extrêmement périlleux, notamment à cause de la marchandisation accrue des migrants dans l'industrie du trafic illicite d'êtres humains.

Ces risques se reflètent, dans une certaine mesure, dans les statistiques relatives aux décès de migrants. Il faut toutefois noter que ces chiffres seraient nettement sous-estimés et qu'ils ne concernent pas uniquement les voyages organisés par des passeurs (à l'exception des décès survenus en Méditerranée, dont la traversée est presque toujours organisée par des passeurs). Entre janvier 2014 et octobre 2019, près de 7 500 décès de migrants ont été enregistrés en l'Afrique. À ce bilan s'ajoutent environ 19 000 décès survenus pendant la traversée de la mer Méditerranée, parmi lesquels figurent une proportion significative de ressortissants africains<sup>11</sup>.

Les mesures de lutte contre le trafic illicite d'êtres humains en Afrique reposent largement sur la justice pénale et sont souvent étayées par la force militaire. De telles approches rendent l'industrie du trafic illicite de personnes plus propice à l'exploitation, car elles affaiblissent les structures de gouvernance des États et augmentent les risques auxquels les migrants sont exposés. Il est peu probable que la poursuite de cette stratégie génère des résultats différents. Il est donc temps de reconsidérer la situation.

## Criminalisation du trafic illicite d'êtres humains

Pour la première fois, le trafic illicite d'êtres humains a été criminalisé dans le droit international dans le cadre

du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, en supplément à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée (le « Protocole contre le trafic illicite de migrants »). Ce Protocole est entré en vigueur en 2004. Son adoption a donné lieu à quelques réformes législatives à l'échelle internationale à mesure que les pays transposaient, avec plus ou moins de fidélité, ses dispositions dans leurs cadres juridiques nationaux. Les différences observées entre les cadres nationaux et le Protocole contre le trafic illicite de migrants mettent en exergue les inquiétudes des différents pays concernant le trafic illicite d'êtres humains et les facteurs particuliers de la criminalisation.

Les cadres juridiques utilisés pour lutter contre le trafic illicite de personnes sont largement reconnus comme une condition préalable pour contrer les marchés du trafic illicite. Le présent rapport examinera cet élément clé des mesures de lutte contre le trafic illicite. Il se penchera sur les approches législatives adoptées par les gouvernements africains pour criminaliser le trafic illicite de personnes, et comparera ces dispositions nationales à celles du Protocole contre le trafic illicite de migrants afin de déterminer si elles s'y conforment ou s'il existe des divergences. Cette analyse permettra de déterminer si, et dans certains cas, comment ces États ont mis en application des cadres juridiques qui érigent le trafic illicite de personnes en infraction pénale.

### **Les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur le trafic illicite d'êtres humains**

Les mesures prises pour lutter contre la pandémie de COVID-19 se sont matérialisées, dans de nombreux pays, par des restrictions de déplacement sans précédent, tant aux frontières qu'à l'intérieur des territoires nationaux. Bon nombre de communautés et de décideurs font preuve d'une attitude de plus en plus hostile à l'égard des migrants, qu'ils associent à présent à des risques de contagion.

Sur le court terme, ces mesures ont permis de diminuer le trafic illicite de personnes et les flux de migration clandestine dans la plupart des régions

d'Afrique. Toutefois, elles accentuent également les risques liés à la protection des migrants. À moyen terme, si ces restrictions de déplacement ne sont pas levées, elles contribueront probablement à accroître les profits de l'industrie du trafic illicite.

Il est trop tôt pour connaître avec certitude les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les marchés du trafic illicite en Afrique et la durée des bouleversements provoqués. Certaines évolutions des marchés pourraient persister à moyen terme, mais la situation reviendra à la « normale » rapidement dans de nombreux cas. Néanmoins, il est probable que certaines des mesures prises pour lutter contre la pandémie contribuent à renforcer les causes de déplacement, à accentuer la vulnérabilité des migrants au cours de leur voyage, à intensifier la militarisation des frontières et à réduire encore davantage les routes migratoires sûres et légales.

Le présent rapport a été élaboré et rédigé avant l'émergence de la pandémie de COVID-19 au début de l'année 2020.

Les conséquences de la pandémie sur le trafic illicite d'êtres humains en Afrique sont donc analysées dans une partie distincte du rapport. Les dynamiques examinées dans le reste du document suggèrent toutefois que la pandémie bouleverse actuellement certains éléments du marché. En effet, certaines tendances analysées dans ce rapport, en particulier celles qui rendent l'industrie du trafic illicite plus propice à l'exploitation, pourraient être accentuées par les mesures de lutte contre la COVID-19 prises par les États.

### **Structure du rapport**

La première partie du présent rapport examine l'ascension rapide du trafic illicite de personnes dans la liste des priorités de certains gouvernements d'Afrique, parfois pour rehausser les mesures visant à lutter contre les migrations clandestines, et en partie à cause de pressions exercées par l'UE. Cette première partie met en exergue les dynamiques des marchés du trafic illicite de personnes, présente les différents discours qui entourent

ce trafic en Afrique, analyse la criminalisation du trafic illicite d'êtres humains sous le prisme du droit international et se penche sur les facteurs ayant motivé la mise en œuvre de réformes législatives criminalisant le trafic illicite de personnes sur le continent.

La deuxième partie examine les approches législatives adoptées par les gouvernements africains pour criminaliser le trafic illicite d'êtres humains (selon la définition du Protocole contre le trafic illicite de migrants)<sup>2</sup>. Cette analyse comparative permet d'identifier les principales tendances préoccupantes et les bonnes pratiques.

La troisième partie du rapport se penche sur la mise en pratique de ces approches et examine les mesures de répression contre le trafic illicite de personnes dans les pays dont la législation nationale punit ce type d'activités. Dans les pays où ces mesures de répression exercent des pressions continues sur l'industrie du trafic illicite, le rapport analyse les réactions des marchés du trafic illicite à ces mesures, en mettant en exergue les tendances globales qui caractérisent les réactions des différentes phases des marchés.

Sur la base de cet examen, le présent rapport analyse ensuite les différentes réactions. Pour conclure, il formule un ensemble consolidé de recommandations à destination des décideurs, législateurs, forces de l'ordre et médias africains, en vue de lutter contre le trafic illicite d'êtres humains sous forme de crime organisé au sein des conditions concrètes définies par le contexte politique actuel, en s'appuyant sur les enseignements tirés des mesures de répression appliquées à ce jour.

Enfin, l'épilogue du rapport se penche sur les répercussions de la pandémie de COVID-19 sur les dynamiques du trafic illicite d'êtres humains. Cette dernière partie se fonde sur les données recueillies par le réseau de la Global Initiative Against Transnational Organized Crime et par ses partenaires de la société civile présents sur le terrain sur l'ensemble du continent africain. Elle s'appuie également sur la note d'orientation rédigée par l'auteur du présent rapport pour la Global Initiative et intitulée « Smuggling in the time of COVID-19 : The impact of the pandemic on human-smuggling dynamics and migrant-protection risks »<sup>13</sup>.

## 2. Méthodologie et limites

Le présent rapport s'appuie sur plusieurs approches méthodologiques.

Afin d'identifier les lois incriminant le trafic illicite d'êtres humains (conformément aux dispositions du Protocole contre le trafic illicite de migrants) en Afrique, ce rapport a principalement utilisé les ressources suivantes :

- la base de données sur la législation du portail de mise en commun de ressources électroniques et de lois contre la criminalité (SHERLOC) de l'Office des Nations unies contre la drogue et le crime (ONUDC)<sup>14</sup> ;
- la base de données du site Legal Atlas<sup>15</sup> ;
- les recherches menées par la Global Initiative dans le cadre de l'Indice de la criminalité organisée en Afrique, qui incluaient notamment un examen des bases de données sur la législation disponible et une vérification qualitative approfondie par des spécialistes<sup>16</sup>.

Ces sources ont été complétées et vérifiées par :

- un examen approfondi de la littérature relative au trafic illicite et à la traite d'êtres humains, ainsi qu'aux dynamiques des migrations clandestines en Afrique (notamment des rapports stratégiques, des publications scientifiques, des articles de la presse locale et internationale ainsi que de la documentation grise) ;
- de longs entretiens semi-directifs avec plus de 20 spécialistes des dynamiques migratoires et des informateurs clés travaillant au sein de la société civile, des forces de l'ordre ou de l'armée en Afrique.

Le présent rapport s'appuie également sur des activités menées sur le terrain par la Global Initiative et pour le compte de cette dernière :

- de façon périodique entre 2015 et la date de publication en Libye, au Mali, au Niger et au Tchad (les activités les plus récentes ayant eu lieu en septembre 2019) ;
- en Égypte en juillet 2019 ;
- en Algérie en octobre 2019 ;
- au Kenya en décembre 2019.

Lors de ces missions sur le terrain, des entretiens ont été menés avec i) des analystes, chercheurs et organisations et acteurs locaux de la société civile ; ii) des migrants et des réfugiés ayant eu recours aux services de passeurs ; iii) des personnes impliquées dans l'industrie du trafic illicite de personnes ; iv) des juristes nationaux ; et v) des fonctionnaires (en Égypte). Le rapport s'appuie également sur des entretiens menés par la Global Initiative à Malte, entre juillet et novembre 2018 et entre juillet et septembre 2019, auprès de 106 migrants et réfugiés originaires de différents pays d'Afrique, qui étaient entrés illégalement dans le pays<sup>17</sup>. Les marchés illicites sont, par nature, souvent secrets et difficiles à étudier. La Global Initiative s'appuie sur ses relations de longue date avec un réseau d'acteurs dans toute la région pour collecter des données, et s'efforce, dans la mesure du possible, de croiser les résultats obtenus au moyen de la triangulation pour limiter le risque de discours erronés.

L'analyse juridique menée dans ce rapport s'appuie sur un examen de dispositions et de lois considérées comme pertinentes par rapport au trafic illicite d'êtres humains d'après les bases de données énumérées précédemment, l'Indice de la criminalité organisée en Afrique élaboré par le projet ENACT ou des recherches ou conversations ultérieures. Par conséquent, cette étude se heurte aux limites des exercices de collecte de données menés pour la base de données SHERLOC, la plateforme Legal Atlas et l'Indice de la criminalité organisée en Afrique. Bien que l'auteur du présent rapport ait tenté d'y remédier en effectuant des vérifications croisées avec des analystes locaux, dans la mesure du possible, ces limites demeurent. Les lecteurs ayant connaissance de mises à jour ou de lois supplémentaires pertinentes sont invités à en informer l'auteur, qui pourra les inclure dans les futures révisions de ce rapport.

Lorsque la législation nationale est rédigée dans une autre langue que l'anglais ou le français, des traductions ont été utilisées pour en analyser le contenu. Il est possible que d'éventuelles erreurs de traduction puissent influencer l'interprétation de la législation. Les traductions depuis l'arabe ont été vérifiées par des locuteurs natifs.

Dans certains systèmes juridiques (généralement ceux considérés comme « monistes »), certains traités peuvent être applicables directement dans le droit interne du pays, et donc exécutoires par les autorités nationales, dès leur ratification, sans qu'il soit nécessaire de les transposer dans le droit interne. Cela étant dit, en Afrique, dans la plupart des États francophones (qui sont généralement considérés comme monistes), les traités doivent être transposés dans le droit interne pour acquérir une force juridique.

Lorsqu'aucune loi nationale n'a été adoptée pour transposer le Protocole contre le trafic illicite de migrants dans le droit interne, il est possible que les sources de données énumérées précédemment n'aient pas permis de repérer le caractère directement applicable du Protocole dans certains pays, qui n'a donc pas été pris en compte dans le présent rapport. Ainsi, au Togo, pays ayant ratifié le Protocole contre le trafic illicite de migrants en 2010, l'instrument de ratification précise que « la présente loi sera exécutée comme loi de l'État »<sup>18</sup>. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants n'a pas vocation à être directement applicable en droit interne ; par exemple, bien qu'il crée l'obligation de conférer le caractère d'infraction pénale au « trafic illicite de migrants », il ne prévoit pas de peine précise pour cette infraction. Par conséquent, il est difficile de déterminer avec certitude si le Protocole contre le trafic illicite de migrants peut être directement applicable en droit interne, et donc si, au Togo, il pourrait être exécutoire en cas de poursuites. C'est la raison pour laquelle le Togo n'est pas considéré comme faisant partie des pays ayant adopté des dispositions érigeant en infraction pénale le « trafic illicite de migrants ». Outre cette exception potentielle, et tout en reconnaissant que les données relatives aux poursuites judiciaires sont fragmentaires, les recherches effectuées dans le cadre de ce rapport n'ont pas permis de démontrer que les tribunaux ou les forces de l'ordre des pays utilisaient le Protocole contre le trafic illicite de migrants comme un élément directement exécutoire du corpus national.

Les obligations d'incrimination énoncées dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants s'appliquent i) au « trafic illicite de migrants »<sup>19</sup> ; ii) aux infractions aggravées relatives au trafic illicite de migrants<sup>20</sup> ;



iii) au fait de procurer, de fabriquer ou de posséder des documents frauduleux afin de permettre le trafic illicite de migrants<sup>21</sup> ; iv) « au fait de permettre à une personne, qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent, de demeurer dans l'État concerné, sans satisfaire aux conditions nécessaires au séjour légal dans ledit État », en utilisant de moyens illégaux ; et v) au fait de tenter de commettre l'une des infractions mentionnées<sup>22</sup>,

de se rendre complice d'une telle infraction<sup>23</sup>, d'en organiser la commission ou de donner des instructions à d'autres personnes pour qu'elles la commettent<sup>24</sup>. Cela étant dit, la portée du présent rapport se limite à l'analyse des points i), ii) et iii). Par ailleurs, il prend en compte l'interdiction de rendre les migrants passibles de poursuites pour avoir eu recours aux services de passeurs.

## PARTIE 1

### 3. Comprendre l'industrie du trafic illicite d'êtres humains

Le trafic illicite d'êtres humains peut être considéré comme un marché de l'offre et de la demande où les aspirations locales sont réalisées grâce à un accès illicite. Le développement des moyens de connexion en Afrique grâce à la propagation de l'accès à Internet et à la multiplication du nombre de personnes possédant un téléphone mobile<sup>25</sup> est parfois cité comme l'un des facteurs favorisant le désir de mobilité, car les communautés d'origine sont plus exposées aux témoignages de réussite des émigrés de la diaspora et à l'existence de moyens de subsistance plus rémunérateurs. Compte tenu de l'explosion de l'utilisation des smartphones dans toute l'Afrique (selon les taux de croissance actuelle, l'adoption du smartphone devrait presque doubler d'ici à 2025, passant de 36 % en 2018 à environ 66 % en 2025), ce facteur devrait s'intensifier<sup>26</sup>.

Bien que les passeurs ne soient pas à l'origine de la demande de mobilité<sup>27</sup> — un fait que les décideurs s'efforcent d'ignorer —, ils dictent toutefois l'orientation et le volume des flux migratoires et doivent donc être considérés comme un vecteur de la migration clandestine<sup>28</sup>.

Les dynamiques particulières des réseaux de trafic illicite de migrants ainsi que leurs mécanismes et structures de fonctionnement sont façonnés par les marchés dans lesquels ils opèrent. Les réseaux de trafic illicite

ne présentent pas de mode opératoire uniforme. Les services se construisent en fonction des demandes spécifiques des clients, et sont donc extrêmement variés.

Certains réseaux s'apparentent à des entreprises, avec des fonctions bien définies, une hiérarchie et des barons jouant le rôle de « PDG ». Le plus souvent, les réseaux prennent la forme d'alliances plus ou moins interconnectées entre des entrepreneurs criminels, des spécialistes et des intervenants généralistes, qui évoluent en fonction des besoins du marché. Certains réseaux déplacent les migrants sur de grandes distances, depuis leurs pays d'origine jusqu'au pays de destination, et proposent ainsi une gamme complète de services « tout compris ». D'autres, spécialisés exclusivement dans le transport, n'assurent que le transport jusqu'au pôle de trafic suivant<sup>29</sup>.

La structure de ces marchés est loin d'être statique. Bien au contraire, les réseaux sont dynamiques et réactifs, ils sont capables de s'adapter à l'évolution des conditions politiques des pays dans lesquels ils opèrent et de se transformer pour éviter de se faire repérer. Par exemple, en 2019, la police nigérienne a découvert que des passeurs cachaient des migrants sous des bâches, dans des camions transportant des marchandises. Les passeurs ont alors changé de stratégie : les migrants voyageaient en camion jusqu'à 15 km des pôles de trafic, puis les passeurs les transportaient eux-mêmes individuellement en tuk-tuk ou en pousse-pousse, généralement la nuit. Des passeurs parcouraient la zone à moto en éclaireur pour repérer les patrouilles et définir les itinéraires<sup>30</sup>.

Dans de nombreuses régions d'Afrique caractérisées depuis longtemps par une forte mobilité, le trafic illicite de personnes possède une importante légitimité à l'échelle locale et constitue une source essentielle de revenus et d'emploi. Pour de nombreuses communautés nomades, il s'agit d'un moyen de subsistance majeur, qui n'est traditionnellement pas considéré comme immoral. Les passeurs appartiennent souvent aux mêmes communautés que leurs clients, et il est dans l'intérêt des deux parties que le voyage du migrant se déroule en toute sécurité. Les passeurs comptent en effet sur leur réputation pour développer leur activité. Le trafic illicite de personnes n'est pas intrinsèquement fondé sur l'exploitation et contribue depuis longtemps à la résilience des communautés.

Dans de nombreuses régions d'Afrique caractérisées depuis longtemps par une forte mobilité, le trafic illicite de personnes possède une importante légitimité à l'échelle locale

Plus il est difficile pour les migrants de voyager seuls, plus les services des passeurs leur sont précieux. Les politiques hostiles à l'immigration clandestine, qui se manifestent souvent par un contrôle renforcé aux frontières et par la militarisation du contrôle des migrations, font donc exploser la demande de ces services.

En outre, ces politiques accentuent les risques pour les migrants. Les passeurs doivent opérer davantage dans la clandestinité pour éviter de se faire repérer, ce qui rend le voyage encore plus dangereux pour les migrants. Les réseaux de trafic illicite de personnes se professionnalisent pour surmonter ces obstacles, ce qui attire des groupes criminels organisés sur le marché (ce sujet est examiné plus en détail dans la troisième partie de ce rapport)<sup>31</sup>.

## 4. Différence entre le trafic illicite de personnes et la traite d'êtres humains

Il est essentiel de faire la différence entre le trafic illicite de migrants, tel que décrit précédemment, et la traite d'êtres humains, car ce sont des infractions distinctes qui nécessitent des réponses politiques différentes.

La traite d'êtres humains implique trois éléments :  
i) une « action », à savoir le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes ;  
ii) un « moyen » qui permet d'accomplir cette action, p. ex., la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, l'enlèvement, la fraude, la tromperie, l'abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ; et iii) un « but » — en l'occurrence, l'exploitation<sup>32</sup>.

En revanche, il convient de noter que le trafic illicite de personnes repose sur une transaction consentie entre un migrant et un passeur ; il s'agit d'un contrat bilatéral de services. Bien qu'il puisse arriver, dans certains cas, que des migrants ayant recours aux services de passeurs pour un passage clandestin finissent par être victimes de traite, la grande majorité d'entre eux se séparent de leur passeur à la fin du voyage.

Par exemple, le fait d'organiser, contre rémunération et avec un faux passeport, le voyage d'une personne du Kenya à l'Arabie saoudite, où elle cherchera ensuite du travail indépendamment, relève du trafic illicite de migrants. En revanche, si cette personne est poussée à se rendre au Moyen-Orient sur la base d'une promesse d'embauche en tant que domestique, mais qu'elle est ensuite enfermée dans la maison de son employeur, sans être payée et sans pouvoir récupérer son passeport (qui lui a été confisqué), cela relève de la traite d'êtres humains. Le deuxième exemple, où la personne est clairement victime de traite, concerne des milliers de ressortissants de pays d'Afrique de l'Est. Toutefois, une proportion significative de cas de traite est plus difficile à déceler.

Bien que le droit international considère le trafic illicite de personnes et la traite d'êtres humains comme des

infractions distinctes, il est largement admis que ces deux activités se trouvent en pratique sur un spectre, car les migrants peuvent, au cours d'un même voyage, être confrontés à des dynamiques propres à chacun de ces deux phénomènes. Néanmoins, les caractéristiques de chaque type d'infraction diffèrent, tout comme les réponses politiques qui doivent être mises en œuvre pour y faire face.

Le présent rapport se concentre sur le trafic illicite de personnes et n'aborde la traite d'êtres humains que lorsqu'elle se confond avec le trafic illicite sur les routes migratoires et dans les pays de destination.

## 5. Le rôle des passeurs dans la mécanique du régime d'asile moderne

Les déplacements forcés à travers le monde ont augmenté de façon spectaculaire au cours des sept dernières années. En juin 2019, on comptait plus de 70 millions de personnes déracinées à l'échelle mondiale ; 37 000 personnes supplémentaires fuyaient leur domicile chaque jour à cause des persécutions ou des conflits<sup>33</sup>. Une proportion significative d'entre elles est déplacée à l'intérieur de leur propre pays, tandis que plus de 30 millions d'autres sont des réfugiés ou des demandeurs d'asile ayant quitté leur pays d'origine<sup>34</sup>.

La plupart de ces migrations se font à l'intérieur du continent, et que la grande majorité des réfugiés sont accueillis dans des pays voisins du leur

Ces pressions mettent le cadre international régissant la protection des réfugiés à rude épreuve. Toutefois, ce dernier conserve une importance cruciale, comme souligné dans les Pactes mondiaux de 2018 qui, bien que non contraignants, traduisent « la volonté politique et l'ambition de la communauté internationale dans son ensemble de renforcer la coopération et la solidarité avec les réfugiés »<sup>35</sup>.

Une proportion significative de ces déplacements a lieu en Afrique ; en 2018, sur les 10 principaux pays d'origine des réfugiés, sept se trouvaient sur le continent<sup>36</sup>. Cependant, il est essentiel d'avoir conscience que la plupart de ces migrations se font à l'intérieur du continent, et que la grande majorité des réfugiés sont accueillis dans des pays voisins du leur. Ainsi, l'Ouganda et le Soudan figurent parmi les cinq pays qui accueillent le plus de réfugiés à travers le monde<sup>37</sup>. Compte tenu des possibilités limitées de déplacement légal et des raisons qui poussent de nombreuses personnes déracinées à quitter leur pays d'origine, beaucoup d'entre elles sont contraintes de migrer clandestinement et, comme exposé précédemment, de faire appel aux services de passeurs pendant une partie ou la totalité de leur voyage.

Le droit international protège les réfugiés de différentes manières, à la fois par l'intermédiaire d'instruments indépendants, tels que la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, et grâce au cadre juridique international plus général relatif aux droits humains, y compris la Déclaration universelle des droits de l'homme qui garantit le « droit de chercher asile et de bénéficier de l'asile en d'autres pays ». Toutefois, les États ne doivent s'acquitter de leurs obligations en vertu du droit international des réfugiés qu'une fois que le réfugié est entré sur le territoire concerné. C'est en partie la raison pour laquelle la plupart des pays de destination, pour faire face aux afflux records de réfugiés, ont principalement pris des mesures visant à restreindre les itinéraires de déplacement légal. En appliquant cette stratégie, non seulement les États se dérobent à leur responsabilité d'interpréter leurs obligations en vertu des traités internationaux « de bonne foi »,<sup>38</sup> mais ils contribuent à faire exploser la demande de passeurs en rendant les réfugiés dépendants de leurs services pour exercer leurs droits garantis par la législation internationale.

Comme expliqué dans la troisième partie de ce rapport, plusieurs pays d'Afrique (et du reste du monde) ont transposé dans le droit interne l'obligation de conférer le caractère d'infraction pénale au « trafic illicite de migrants » établi dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants. Cette transposition a contribué à élargir la portée du terme « passeur », ce qui a de

lourdes conséquences pour les personnes qui aident les réfugiés et les demandeurs d'asile qui tentent de fuir des persécutions.

Bien que le Protocole ait voulu exclure les « groupes qui se livrent au trafic illicite de migrants pour des raisons charitables ou altruistes, comme cela se produit parfois dans les cas de trafic illicite de demandeurs d'asile »<sup>39</sup>, notamment en précisant que les actes doivent être commis intentionnellement afin d'en tirer un avantage financier ou matériel, cette nuance ne transparaît souvent pas dans les législations nationales incriminant le trafic illicite de migrants en Afrique et plus largement ([voir la section 9.3](#) pour en savoir plus sur l'importance de la notion d'« avantage financier ou autre avantage matériel » dans l'incrimination du trafic illicite de migrants).

## En Afrique, il existe une discordance aux niveaux national, régional et continental entre les différents discours sur la traite des personnes

Par conséquent, les personnes qui font traverser la frontière à des réfugiés et à des demandeurs d'asile encourent les mêmes sanctions que les groupes criminels organisés qui se livrent au trafic illicite de migrants dans un but lucratif. Bien que, dans certains cas, un pouvoir judiciaire discrétionnaire permette de limiter ces risques, ce dernier est supprimé par les régimes de peines minimales obligatoires qui s'appliquent à de nombreuses infractions nationales relatives au trafic illicite en Afrique ([voir la section 9.7](#) du présent rapport pour plus de détails). Le fait de considérer les personnes qui aident les réfugiés à franchir les frontières internationales comme des « passeurs » renforce la relation entre les passeurs et les réfugiés, en soulignant la dépendance de ces derniers à l'égard des passeurs, ainsi que leur vulnérabilité lorsque les mesures de répression augmentent le risque de faire appel aux services de passeurs.

## 6. Les discours relatifs au trafic illicite de personnes

Au cours des dix dernières années, l'importance accordée au phénomène des « migrations clandestines » dans les politiques africaines et européennes a explosé, tout comme l'attention (parfois purement rhétorique) accordée au trafic illicite de personnes, qui en découle directement. Cette tendance se reflète dans le discours employé dans les documents d'orientation intracontinentaux<sup>40</sup> et euro-africains sur les migrations. L'analyse de plus de 76 documents d'orientation de ce type réalisée par Franzisca Zanker a révélé que l'utilisation du terme « irrégulier » avait presque triplé dans les documents d'orientation africains et européens entre 2005 et 2016, et que les termes décrivant les politiques nationales relatives à l'immigration clandestine comme une « lutte » ou un « combat » avaient presque doublé au cours de la même période<sup>41</sup>.

De même, l'attention croissante portée au trafic illicite d'êtres humains est évidente dans les documents d'orientation africains et européens publiés entre 2005 et 2016<sup>42</sup>. Le terme souvent utilisé de « gestion des migrations » est devenu un euphémisme de plus en plus flagrant pour désigner la restriction des migrations « non gérées » – autrement dit, irrégulières<sup>43</sup>.

En Afrique, il a été démontré que plusieurs gouvernements avaient gonflé à plusieurs reprises les chiffres liés aux flux de migration irrégulière. Ainsi, le gouvernement algérien a déclaré en avril 2018 que plus de 500 migrants clandestins entraient en Algérie chaque jour, une estimation bien supérieure à celle des organisations locales et internationales présentes dans la région<sup>44</sup>. Ces projections justifient des investissements accrus dans la « lutte » contre l'immigration clandestine, et plus particulièrement, dans le financement des contrôles aux frontières. En Algérie, des monticules de sable (connus sous le nom de « mur de sable ») ont ainsi été érigés le long des frontières avec la Lybie, le Mali et le Niger.

Plus les États qualifiaient dans leur discours la gouvernance des migrations de « lutte » contre l'immigration clandestine, qui est décrite comme une force déstabilisatrice menaçant la souveraineté de l'État

et la sécurité nationale, plus la désignation claire d'un ennemi devenait nécessaire. Cette situation a conduit, d'une part, à la diabolisation des migrants dans les médias et le discours politique, et, d'autre part, à la propagation de l'idée selon laquelle les passeurs sont des criminels qui font entreprendre aux migrants un voyage risqué et dangereux.

Les médias et le discours politique contribuent largement à légitimer l'adoption de mesures anti-migratoires draconiennes, en suscitant un sentiment anti-immigration au sein de la population et en occultant les importants bénéfices de l'immigration sur le plan socioéconomique. Ce constat est pris en compte dans le Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, dans le cadre duquel les États s'engagent à « encourager un débat public fondé sur l'analyse des faits afin de faire évoluer la manière dont les migrations sont perçues », sans lequel le soutien public aux mesures encourageant l'immigration légale continuera de s'effriter, limitant ainsi l'espace politique permettant de mettre en œuvre de telles mesures<sup>45</sup>.

Le vocabulaire de plus en plus agressif à l'égard du trafic illicite de personnes rappelle celui de la guerre contre la drogue, ce qui a conduit plusieurs commentateurs à établir un parallèle entre les stratégies adoptées pour lutter contre ces deux marchés illégaux. Pourtant, l'échec flagrant de la « guerre contre la drogue » devrait servir de leçon contre la « guerre » croissante envers le trafic illicite de personnes. En particulier, le développement d'importantes économies souterraines violentes qui alimentent la demande de drogue sur le marché noir à cause de la prohibition des stupéfiants devrait servir de mise en garde contre une augmentation de la demande des services de passeurs encouragée par la fermeture des routes migratoires légales<sup>46</sup>.

La « guerre contre le trafic illicite de personnes » étant généralement « menée » dans le cadre de politiques migratoires plus large, le risque est de confondre les opposants et de livrer une lutte contre les migrations au sens large. Ainsi, lors d'une visite au Niger au cours de laquelle il a promis une enveloppe de 400 millions d'euros d'aide, le président français Emmanuel Macron, dont les propos ont été cités dans la presse internationale, s'est engagé à œuvrer en faveur de la

stabilisation durable de la Libye et de la lutte contre la migration et la traite d'êtres humains.<sup>47</sup>

Les États ont été taxés de faire preuve de « vertu ostentatoire »<sup>48</sup> dans leur discours à l'égard des passeurs, grâce auquel ils parviennent à sanctifier les mesures répressives de contrôle aux frontières en les présentant comme un moyen de protéger les migrants contre l'exploitation par des criminels. Cette stratégie permet également d'éviter de présenter les migrants, et la lutte contre l'immigration clandestine, comme le véritable objectif des contrôles aux frontières. L'agenda européen en matière de migration publié en 2015, qui affirme que « [l']action de lutte contre les réseaux criminels de passeurs et de trafiquants d'êtres humains constitue avant tout un moyen de prévenir l'exploitation des migrants par ces mêmes réseaux », en est la parfaite illustration<sup>49</sup>.

La volonté de se déplacer, qui est au cœur des dynamiques migratoires modernes et est plus difficile à combattre, peut ainsi être facilement ignorée

Il est fréquent que les discours associent les notions de trafic illicite et de traite d'êtres humains. Le terme « traite » apparaît aux côtés de la locution « trafic illicite » dans plus de la moitié des cas où cette dernière est employée dans les documents d'orientation africains, européens et euro-africains examinés par F. Zanker<sup>50</sup>. Le fait d'associer ces deux phénomènes, que le droit international considère pourtant comme des infractions distinctes, favorise la confusion entre les personnes se livrant à la traite (les trafiquants) et les passeurs. Cela contribue à occulter de manière frappante le pouvoir d'action des migrants, dont le choix de partir est une décision mûrement réfléchie. À la place, les migrants deviennent des objets passifs de l'exploitation criminelle – un phénomène qui mérite clairement d'être combattu par des mesures de répression et qui justifie donc une sécurisation accrue des frontières et le renforcement



de la « gouvernance » des migrations. La volonté de se déplacer, qui est au cœur des dynamiques migratoires modernes et est plus difficile à combattre, peut ainsi être facilement ignorée.

Lorsque le souhait de déplacement est pris en considération, les documents d'orientation proposent souvent comme solution des itinéraires « d'immigration légale ». En effet, dans les documents d'orientation européens et africains, l'accent est mis à la fois sur « l'immigration légale et la mobilité » et sur « l'immigration clandestine et la traite des êtres humains »<sup>51</sup>. Toutefois, la plupart des pays d'Afrique et de l'UE investissent bien plus dans des politiques de lutte contre l'immigration clandestine, qui se traduisent principalement par un renforcement des contrôles aux frontières, que dans des mesures visant à accroître les itinéraires d'immigration légale.

Tant que perdurera le discours anti-immigration, les réformes progressistes visant en théorie à améliorer l'immigration légale continueront de stagner

Par exemple, l'Afrique du Sud, qui est un des principaux pays de destination des migrations sud-sud, a présenté plusieurs mesures visant à faciliter l'immigration légale et la régularisation des migrants dans un livre blanc sur les migrations publié par le ministère de l'Intérieur en 2017. Les mesures proposées dans le livre blanc incluaient l'élargissement des programmes de régularisation et de délivrance des visas. Par ailleurs, plusieurs recommandations étaient également formulées pour renforcer la sécurité aux frontières de l'Afrique du Sud et pour restreindre les droits des réfugiés. La première série de mesures a piétiné, ne donnant lieu à aucune avancée concrète, tandis que les recommandations relatives à la sécurité et aux droits des réfugiés ont été mises en œuvre rapidement. Des amendements au cadre juridique sud-africain relatif aux réfugiés ont été adoptés peu après la publication du livre blanc<sup>52</sup>.

Sur l'ensemble du discours politique relatif aux migrations en Afrique et dans l'UE, la question de l'immigration légale est celle où le fossé entre les paroles et les actes est le plus grand : elle est largement soutenue dans les documents d'orientation, mais en pratique totalement restreinte par la majorité des mesures appliquées<sup>53</sup>.

Tant que perdurera le discours anti-immigration, les réformes progressistes visant en théorie à améliorer l'immigration légale continueront de stagner, et les politiques visant à renforcer la détention des migrants et l'interdiction de l'immigration s'accéléreront au sein des gouvernements, en violation de l'engagement renouvelé des États à « ne recourir au placement en rétention administrative des migrants qu'en dernier ressort »<sup>54</sup>. En raison non seulement de ces mesures nationales, mais aussi de l'augmentation des déplacements forcés dus entre autres à la violence, aux conflits et au changement climatique, une part croissante des déplacements modernes se fait de manière clandestine. Tant que les pays continueront de s'efforcer à contrer ces déplacements (ou, bien souvent, à les dévier), les passeurs joueront un rôle de plus en plus important dans les dynamiques migratoires modernes.

## 6.1. Panafricanisme et contrôles aux frontières

En Afrique, on observe une discordance à l'échelle nationale, régionale et continentale entre les différents discours sur le trafic illégal de personnes, qui s'intègrent dans une discussion plus large autour du rôle des frontières. Les « frontières ouvertes » jouent un rôle majeur dans le panafricanisme prôné par l'Union africaine, visant à « engendrer un commerce dynamique (...) [et à] contribuer à l'intégration, à la prospérité et à la paix » ; l'Agenda 2063 de l'UA inclut d'ailleurs un « continent intégré » parmi ses objectifs<sup>55</sup>. Les progrès que l'UA espère voir s'accomplir sur le continent nécessitent la libre circulation des ressortissants des pays d'Afrique à travers le continent, comme le prévoient plusieurs instruments, notamment le Cadre de politique migratoire de l'UA (2006), la Position commune sur la migration (2015) et, plus récemment, le Protocole de l'UA sur la libre

circulation des personnes, qui a été officiellement adopté en 2018<sup>56</sup>.

Même dans les politiques de l'UA, il existe des tensions permanentes entre la volonté de contrôler et de réguler la circulation transfrontalière des personnes, et l'aspiration aux « frontières ouvertes ». Par exemple, trois des cinq piliers de la Stratégie de l'Union africaine pour la gouvernance des frontières ont trait à la sécurité, à la gouvernance et à la gestion des frontières<sup>57</sup>. Bien que ces thèmes soient exprimés du point de vue général de la « gouvernance » plutôt que de la « gestion » restrictive des frontières (un terme inventé par l'UE, dont l'UA a activement cherché à s'éloigner), le contrôle des frontières reste une préoccupation majeure.

## Il existe des tensions permanentes entre la volonté de contrôler et de réguler la circulation transfrontalière des personnes, et l'aspiration aux « frontières ouvertes »

Les communautés économiques régionales (CER) ont des points de vue très divergents en ce qui concerne la libre circulation. La Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO), la Communauté économique des États de l'Afrique centrale (CEEAC) et la Communauté d'Afrique de l'Est (CAE), en particulier, ont adopté depuis longtemps des protocoles régionaux relatifs à la liberté de circulation. Toutefois, ces protocoles ne garantissent pas la liberté de circulation ; par exemple, la CEEAC impose des obligations de visas très strictes, y compris au sein de la CER<sup>58</sup>.

Les États membres de l'UA eux-mêmes semblent privilégier des frontières nationales affirmées, comme l'ont démontré les résistances manifestées lors de la ratification du Protocole relatif à la libre circulation des personnes. Une réticence qui contraste avec la ratification rapide de la zone de libre-échange continentale africaine (ZLECAf), entrée en vigueur seulement un an après son adoption. En effet, le Protocole de l'UA relatif à la libre circulation

des personnes, grand absent au programme du Sommet de l'UA au Niger, bien qu'ayant été signé par 32 pays, avait été ratifié par seulement quatre d'entre eux en juillet 2019, date à laquelle s'est tenu le Sommet. Ainsi, 15 pays doivent encore le ratifier pour qu'il puisse entrer en vigueur.<sup>59</sup>

Si l'acte de signature n'engage les États ni à se conformer au protocole ni à le ratifier, il implique toutefois, en droit international, « l'obligation de ne pas priver un traité de son objet et de son but avant son entrée en vigueur »<sup>60</sup>. Théoriquement, la signature devrait donc, en vertu de cette règle et du principe « de bonne foi »<sup>61</sup> auquel sont soumis les États, empêcher ces derniers d'intensifier les restrictions pesant sur les ressortissants africains en matière d'immigration.

Bien que par le passé, l'UA se soit, à de nombreuses reprises, révélée impuissante à faire ratifier et respecter ces protocoles, ceux-ci ont souvent permis de limiter les actions répressives entreprises par les États. Ces derniers, peut-être davantage soucieux de leur image que des obligations définies par le droit international, hésitent souvent à adopter des mesures nationales qui contreviennent aux protocoles ou stratégies qu'ils ont signés. Cependant, les progrès minimes constatés dans le cadre de la ratification du Protocole relatif à la libre circulation des personnes amènent à se demander si sa mise en vigueur sera un jour effective ou si sa portée restera symbolique, à l'image du passeport panafricain introduit en 2016 et dont l'impact pratique s'est révélé très limité.

Les politiques individuelles des États en matière de visas constituent peut-être un indicateur plus fiable de leur positionnement en matière de migration transcontinentale. Malgré la diminution, sur le continent, des restrictions de visas à l'encontre des ressortissants africains — diminution célébrée et annoncée par la Banque africaine de développement — les progrès restent désespérément lents<sup>62</sup>. Parallèlement à cela, en plus de l'augmentation, dans un nombre croissant d'États africains, du budget alloué aux contrôles aux frontières, les politiques régionales se montrent de plus en plus strictes à l'égard de la circulation des personnes, y compris au sein de zones habituellement permissives, telles que la CEDEAO.

## 7. Trafic illicite de migrants : la nécessité d'une réponse juridique

Alors qu'il figure régulièrement à la une des médias dans le monde entier, le trafic illicite d'êtres humains n'est pourtant l'objet de discussions internationales multilatérales que depuis les années 1990<sup>63</sup>. En effet, jusque dans les années 1980, cette pratique ne constituait pas une source de préoccupation particulière pour les États au niveau national (exception faite des États-Unis qui ont pris des mesures pour réguler l'immigration chinoise)<sup>64</sup>. Cependant, peu après que le phénomène a été identifié comme problématique, son caractère transnational a rapidement mis en exergue la nécessité d'établir un cadre pour y opposer une réponse internationale.

Ainsi, c'est en 1993 qu'a été mise en place la première politique internationale en la matière, sous la forme d'une résolution des Nations Unies relative à la « prévention de l'introduction clandestine d'étrangers », laquelle s'intéressait principalement au trafic de migrants par voie maritime. Cette résolution, intitulée « Lutte contre les pratiques dangereuses liées au trafic ou au transport de migrants par mer »<sup>65</sup> présentait un double objectif : la protection des migrants et l'interdiction du trafic illicite, qui a, plus récemment, trouvé un écho dans l'Opération Sophia, lancée en 2015<sup>66</sup>. Par ailleurs, la résolution se penchait particulièrement sur les groupes criminels internationaux encourageant l'immigration clandestine. Le trafic de migrants et la traite des personnes étaient toutefois, à ce stade, traités comme un même et unique phénomène.

Ces politiques se sont rapidement révélées insuffisantes en raison d'un « vide juridique du droit international, de plus en plus perçu comme une entrave aux efforts de la communauté internationale pour lutter de manière efficace contre le trafic illicite des migrants à des fins criminelles »<sup>67</sup>.

### 7.1. Le trafic illicite d'êtres humains érigé en crime : le Protocole contre le trafic illicite de migrants

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, entré en vigueur en 2004, a été le premier

instrument législatif à criminaliser le trafic illicite de migrants en tant que forme de crime organisé relevant du droit international. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants fait partie des trois protocoles additionnels (également connus sous le nom de « Protocoles de Palerme ») adoptés en 2000 par les Nations Unies pour lutter contre la criminalité transnationale organisée, les deux autres protocoles s'attaquant respectivement à la traite des personnes et au trafic illicite d'armes à feu<sup>68</sup>.

Le choix d'instaurer, dans le cadre de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, un protocole spécifique pour trois types de crimes, dont la traite et le trafic d'êtres humains, souligne les enjeux croissants induits par ces phénomènes dans les États adhérents à la Convention (les États africains, initialement sous-représentés dans les discussions plénières ayant entouré le processus de rédaction de la Convention, ont gagné en visibilité au fur et à mesure de la progression des discussions, les pays francophones s'étant montrés particulièrement impliqués)<sup>69</sup>. Le caractère transnational du trafic illicite d'êtres humains et la menace qu'il constituait pour l'imperméabilité des frontières nationales ont notamment incité les États à faire de cet enjeu une priorité.

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants fait cependant l'objet de vives critiques, certains ne le jugeant pas suffisamment axé sur la protection des droits humains. Il convient toutefois de garder à l'esprit que le Protocole, comme tous les instruments du droit international, n'est que le résultat de compromis négociés entre les États. Les dispositions prévues par le Protocole en matière de non-criminalisation, de protection et d'assistance aux migrants doivent donc être considérées à la lumière de ce contexte.

#### 7.1.1. Criminalisation du trafic illicite : un nouvel outil de lutte pour les droits des migrants

Peu après avoir fait l'objet de discussions multilatérales dans les années 1990, le trafic illicite de migrants a été caractérisé comme une « forme singulière de crime organisé », posant ainsi la nécessité d'une convention distincte<sup>70</sup>. En effet, les communiqués ultérieurs des Nations Unies, et plus particulièrement ceux concernant l'Afrique, établissaient l'adoption, dans la continuité de

la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, des Protocoles s'y rapportant et des différents corpus législatifs nationaux, d'un cadre juridique relatif au trafic illicite d'êtres humains comme « indispensable pour garantir l'efficacité de la lutte des États africains contre ces phénomènes »<sup>71</sup>.

Bien que ces recommandations soient pertinentes, la lutte contre le trafic illicite d'êtres humains ne devrait toutefois pas seulement s'attaquer au problème de l'aide à la migration clandestine ou à la migration clandestine en elle-même, mais prendre en compte le caractère organisé de ce crime, tel qu'envisagé par le Protocole contre le trafic illicite de migrants.

## Le trafic d'êtres humains doit être combattu en tant que forme de crime organisé, tel que défini par le Protocole contre le trafic illicite de migrants

Intrinsèquement lié à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, le Protocole doit être consulté à la lumière de celle-ci : cette complémentarité est souvent ignorée, les Protocoles additionnels de Palerme étant régulièrement considérés comme autonomes.

Lorsqu'elle est effectuée indépendamment de la Convention, la lecture du Protocole contre le trafic illicite de migrants risque de reléguer au second plan le caractère organisé de ce crime, et donc l'importance des réseaux de crime organisé dans le trafic. Le Protocole devient alors un support à une application des lois vide de sens, axée sur la prévention de la migration clandestine et ciblant les migrants comme acteurs principaux, à l'image de ce qui a été observé dans la majorité des pays africains étudiés dans le cadre du présent rapport. En lieu et place de cela, le trafic d'êtres humains doit être combattu en tant que forme de crime organisé, tel que défini par le Protocole contre le trafic illicite de migrants, et cibler en priorité ses instigateurs.

La Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée est une convention judiciaire en matière pénale. En tant que complément à cette Convention, le Protocole contre le trafic illicite de migrants n'est en aucun cas destiné à encadrer une réponse globale en matière de migration clandestine, laquelle impliquerait de prévoir une série de mesures centrée sur la protection des migrants, notamment en termes de prévention et d'aide aux victimes, qui ne sont pas évoquées par le Protocole.

Des dispositions permettant de répondre aux considérations en matière de bien-être et de besoins des migrants sont établies dans les instruments internationaux relatifs aux droits humains et à la migration. Le Protocole contre le trafic illicite de migrants cible quant à lui spécifiquement les auteurs du trafic, à savoir les passeurs, qu'il considère comme les véritables criminels. Ses dispositions visant à protéger les migrants – engagés dans des tractations avec des passeurs – d'éventuelles poursuites pénales s'inscrivent dans cette optique, qui s'attache à distinguer les migrants des auteurs responsables du trafic.

### 7.1.2. L'histoire de deux protocoles : le Protocole contre le trafic illicite de migrants et le Protocole contre la traite de personnes

Bien qu'adoptés simultanément, le Protocole contre le trafic illicite de migrants et le Protocole contre la traite de personnes ont reçu un accueil diamétralement opposé.

Si le Protocole contre la traite de personnes a déclenché une vague de réformes législatives et de mesures politiques visant à entraver ce phénomène, qui s'est rapidement imposé comme une priorité internationale, le Protocole contre le trafic illicite de migrants n'a, au contraire, donné lieu qu'à des actions disjointes, malgré une ratification généralisée.

La définition de la traite de personnes, telle qu'énoncée par le Protocole, a été largement acceptée et adoptée par une grande majorité d'instruments juridiques, criminalisant de tels actes. En revanche, la définition du trafic illicite proposée par le Protocole contre le trafic illicite de migrants, ainsi que les obligations

d'incrimination y afférentes, n'ont pas toujours été intégrées aux législations des différents pays, notamment sur le continent africain.

Ce déséquilibre dans l'adoption des deux protocoles reflète la priorité inégale accordée à chacun par la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.

En effet, en tant qu'agence presque exclusivement financée par des dons, la Convention est nécessairement influencée par les intérêts de ses donateurs, lesquels se sont toujours montrés plus enclins à combattre la traite de personnes que le trafic de migrants<sup>72</sup>. Ainsi, au sein même du personnel de la Convention, l'équipe chargée de la lutte contre la traite de personnes comptait bien plus de membres que celle responsable de la lutte contre le trafic illicite de migrants. En accord avec les intérêts des donateurs de l'époque, l'agence, dans son ensemble, n'a donc pas manifesté le même dévouement pour susciter l'adoption et l'adhésion au Protocole contre le trafic illicite de migrants que s'agissant du Protocole contre la traite de personnes.

Les efforts déployés par l'ONUSUD en faveur du Protocole contre le trafic illicite de migrants ont non seulement permis d'accroître la prise de conscience autour de la réalité de ce trafic, mais également, en certaines occasions, d'ériger la lutte contre le trafic illicite de migrants, non plus en tant que norme imposée internationalement, mais en tant que véritable enjeu national. Cependant, cette prise de conscience, opérée dans un contexte de distinction poreuse entre trafic illicite et traite d'êtres humains, a conduit à la diabolisation des passeurs, la sanction et l'interdiction étant alors perçues comme les principaux moyens de lutte contre le trafic illicite.

## 8. Le trafic illicite de migrants devient un crime en Afrique

Depuis 2018, 40 des 54 États africains ont procédé à la ratification du Protocole contre le trafic illicite de migrants<sup>73</sup>. Cependant, les recherches menées dans le cadre de la rédaction du présent rapport (conformément à la méthodologie susmentionnée) ont permis d'établir que parmi ces pays, seul un nombre

limité (22 d'entre eux) a effectivement criminalisé dans la législation nationale le trafic de migrants au sens large, tel que défini par le Protocole contre le trafic illicite de migrants (lequel prend notamment en compte le caractère intentionnel de l'infraction, à savoir la volonté de l'auteur d'en tirer « un avantage financier ou autre avantage matériel »). Cet état de fait fera l'objet d'une analyse plus approfondie dans la Partie 3 de ce rapport.

À l'inverse, à l'image de l'accueil inégal suscité par les deux Protocoles additionnels et dont il a été fait mention ci-dessus, à la fin de l'année 2019, 85 % des pays d'Afrique avaient adopté une législation nationale criminalisant l'ensemble ou la plupart des formes de traite d'êtres humains,<sup>74</sup> en accord général avec le Protocole contre la traite de personnes.

S'il est vrai que bien plus de 22 pays d'Afrique ont adopté des dispositions juridiques, dont bon nombre antérieurement au Protocole contre le trafic illicite de migrants, pénalisant l'aide à la migration clandestine (et ne précisant donc pas l'intention de l'auteur), celles-ci sont habituellement prévues pour sanctionner « la complicité » d'infraction à la réglementation administrative en matière d'immigration, et ne rentrent donc pas dans le cadre du présent rapport.

### 8.1. Facteurs motivant les réformes législatives en vue de criminaliser le trafic illicite de migrants

Les motivations sous-jacentes aux réformes législatives effectuées dans la perspective de criminaliser le trafic illicite de migrants ont joué un rôle déterminant dans l'accueil réservé au Protocole dans les différents pays. En effet, ce sont elles qui ont conditionné d'une part, la diligence déployée pour assurer son application, et d'autre part, la portée de la classification des pratiques de trafic illicite d'êtres humains en tant que crimes.

On peut distinguer ces motivations en deux catégories, selon qu'elles sont dictées par des considérations externes ou internes, bien que la plupart du temps, elles résultent d'un entremêlement de ces deux facteurs. Nous analyserons en premier lieu si, et de



quelle manière, les pays de destination, en tant que facteurs externes, sont susceptibles d'influencer cette réforme législative. Dans un second temps, nous nous pencherons sur plusieurs études de cas qui illustrent la façon dont les facteurs externes et internes propres à chaque pays ont contribué à créer l'environnement nécessaire à une telle réforme.

### 8.1.1. Influence des pays de destination

Le rôle de l'UE dans la criminalisation du trafic illicite de migrants, aussi bien au sein de leur pays d'origine que dans les pays africains de transit, est largement reconnu. En revanche, il est difficile d'établir si les autres principaux pays de destination situés sur les routes de migration africaines ont pu chercher à influencer la criminalisation du trafic illicite de migrants dans les pays d'origine, leur rôle restant en grande partie inexploré. Bien qu'évoquée plus bas, l'influence de ces pays ne constitue pas l'objet principal du présent rapport et reste à définir plus avant.

### 8.1.2. La route de l'Est : les États du Golfe

Les personnes transitant clandestinement depuis la Corne de l'Afrique vers les États du Golfe, principalement à destination de l'Arabie saoudite, en passant par le Yémen (route de l'Est), sont bien plus nombreuses que celles quittant la région dans l'objectif de rejoindre l'Europe. En 2019, les arrivées de migrants au Yémen, dont beaucoup cherchent à atteindre les pays du Golfe, ont explosé, enregistrant, au cours du premier semestre, des chiffres sans précédent<sup>75</sup>.

Face à ces arrivées massives, entre mai 2017 et mars 2019, l'Arabie Saoudite aurait reconduit à la frontière plus de 260 000 ressortissants éthiopiens, à raison d'environ 10 000 expulsions par mois ; un rythme qui, depuis, ne semble pas avoir ralenti<sup>76</sup>.

Cependant, lorsque l'on compare les maigres droits accordés aux migrants clandestins avec la place centrale que ces derniers occupent dans le marché du travail et l'industrie du bâtiment des pays de la région<sup>77</sup>, on peut légitimement remettre en question la volonté politique des États du Golfe à véritablement entraver la migration clandestine, malgré des expulsions largement médiatisées.

Les pays d'origine des migrants semblent, pour leur part, impuissants, malgré quelques formes timides de pression. Bien qu'en 2013, l'Éthiopie, en tant que pays d'origine de la majorité des migrants voyageant sur la route de l'Est, ait prononcé l'interdiction de toute migration de travail vers les États du Golfe, et ce dans l'objectif de prévenir les expulsions massives et l'exploitation des migrants dans la région, cette mesure s'est révélée largement inefficace pour limiter le nombre de personnes transitant vers ces États. En effet, les agences de voyages continuaient à opérer, quoiqu'un peu moins ouvertement, tandis que les déplacements par voie terrestre se faisaient de plus en plus fréquents, bon nombre de femmes se rendant dans des pays voisins pour y prendre l'avion.

En septembre 2018, suite à la conclusion d'accords bilatéraux relatifs à la mobilité professionnelle, l'Éthiopie a levé l'interdiction de migrer vers certains pays (le Qatar, l'Arabie saoudite et la Jordanie)<sup>78</sup>, tout en adoptant une loi pour améliorer la protection des travailleurs migrants<sup>79</sup>. Depuis l'accession de Biy Ahmed au poste de Premier ministre en Éthiopie et sa première visite officielle en Arabie saoudite, le rapprochement entre les deux pays s'est consolidé. Loin de critiquer les récentes expulsions, l'Éthiopie a salué l'Arabie saoudite pour sa prise en charge des frais de retour des migrants vers leur pays d'origine<sup>80</sup>. Le choix de l'Arabie saoudite pour la signature de l'accord de paix entre l'Érythrée et l'Éthiopie n'a fait que renforcer davantage les liens entre les deux pays.

La signature, en janvier 2020, d'accords de coopération entre certains États d'Afrique de l'Est et de la Corne de l'Afrique permettra de renforcer et uniformiser la position de ces pays dans le cadre des négociations menées avec les États du Golfe sur les questions relatives à la migration du travail et à la sécurité des travailleurs migrants<sup>81</sup>. L'influence des États du Golfe sur les politiques adoptées par les pays d'origine, y compris l'Éthiopie, en matière de migration et de lutte contre le trafic illicite de migrants, reste floue.

### 8.1.3. La route du Sud : l'Afrique du Sud

En Afrique, la grande majorité des migrations se font à l'échelle intra-continentale. La route migratoire

Sud-Sud est ainsi de plus en plus empruntée, avec pour destination principale l'Afrique du Sud. Lors de rencontres multilatérales, le Gouvernement sud-africain aurait donc demandé aux pays de transit situés sur cette route d'intensifier leurs efforts pour endiguer la migration clandestine. Toutefois, l'Afrique du Sud ne semble pas avoir publiquement cherché à influencer les politiques relatives au trafic illicite d'êtres humains dans les pays d'origine et de transit situés sur la route Sud-Sud. Cet effacement s'explique probablement par les arrivées de migrants clandestins depuis les pays voisins, qui relèguent au second plan celles provenant d'autres pays du continent, où les problèmes liés au trafic illicite d'êtres humains s'avèrent (ou du moins sont perçus comme) moins urgents.

La régulation de l'immigration clandestine est pourtant un motif de préoccupation politique non négligeable en Afrique du Sud, le pays ayant déjà tenté d'endiguer ce phénomène à plusieurs reprises, notamment à travers de nombreuses expulsions. Au cours du premier semestre 2019, le Gouvernement a ainsi déclaré avoir reconduit à la frontière plus de 10 000 « étrangers en situation irrégulière ». <sup>82</sup> Par ailleurs, entre 2017 et 2019, une série de changements dans la réglementation et la législation <sup>83</sup>, lesquels s'inscrivaient dans la lignée d'un discours public et politique criminalisant toujours plus les migrants, ont achevé de faire de l'Afrique du Sud une destination hostile pour les migrants africains. Un sentiment renforcé par l'augmentation des attaques xénophobes, particulièrement à l'encontre des Somaliens.

Le reportage « Borders: Guns, Drugs and People », diffusé au journal télévisé en 2019, et qui entend dépeindre « le jeu du chat et de la souris à l'œuvre entre l'armée et les syndicats du crime », illustre parfaitement l'ampleur de la diabolisation des migrants par les médias sud-africains. On y découvre notamment une séquence de course poursuite de nuit, mettant en scène des agents frontaliers lourdement armés, le tout sur une musique de guerre menaçante. Une femme en sandales avec un enfant sur le dos, présentée comme un exemple typique des « criminels » que les autorités frontalières doivent combattre <sup>84</sup>, s'y voit arrêtée sous la menace d'une arme. En effet, en Afrique du Sud, la

migration est régulièrement associée aux problèmes de sécurité nationale. Les politiques adoptées par le Gouvernement, et particulièrement par le ministère des Affaires intérieures, ciblent les migrants comme principaux acteurs du terrorisme et du trafic de drogue (sans pour autant avancer la moindre preuve justifiant leurs accusations) <sup>85</sup>.

Cependant, malgré l'enjeu majeur que constitue la migration clandestine en Afrique du Sud, le trafic illicite d'êtres humains reste absent du discours public. La législation nationale ne prévoit aucune disposition concernant les pratiques de trafic illicite de migrants au sens large, telles que définies par le Protocole (les lois sur l'immigration criminalisent l'aide à la migration clandestine, mais ne prennent pas en compte l'intention de l'auteur de l'infraction). En 2018, bien que l'Afrique du Sud, dans le cadre de l'Action mondiale pour prévenir et combattre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants financés par l'UE, ait entamé la rédaction d'une loi sur le trafic illicite d'êtres humains, les progrès semblent actuellement au point mort. L'avant-projet de loi a en effet reçu un accueil défavorable, principalement en raison des dispositions du Protocole relatives à la protection des migrants, certains craignant que ces mesures n'accordent des droits excessifs aux migrants faisant l'objet d'un trafic <sup>86</sup>.

La relégation des passeurs au second plan s'explique en partie par le fait que le rôle de ces derniers dans l'entrée clandestine de migrants dans le pays via la route du Sud n'est pas aussi prépondérant que sur les routes de l'Est ou du Nord. En effet, en Afrique du Sud, la migration irrégulière par voie terrestre est principalement rendue possible par la corruption généralisée des agents frontaliers. Malgré l'existence de toute une économie autour du trafic illicite de migrants, laquelle bénéficie de la complicité de l'État et se spécialise dans la production de faux papiers, les passeurs, dans l'opinion publique et politique, ne sont pas tenus responsables de l'essentiel de la migration clandestine.

Par conséquent, les ressources considérables allouées à la « lutte » de plus en plus sécuritaire contre la migration clandestine, loin d'être consacrées au démantèlement des réseaux de passeurs, visent principalement les

migrants en situation irrégulière. Ainsi, l'Afrique du Sud, dans l'éventualité où elle tenterait d'influencer la législation des pays de transit et d'origine des migrants, plutôt que de se concentrer sur le rôle des passeurs dans le trafic illicite d'êtres humains, s'attaquerait plus largement à réguler les flux migratoires clandestins.

#### 8.1.4. La route du Nord : l'Union européenne

En tant que partie prenante externe, l'Union européenne a joué un rôle unique dans la criminalisation du trafic illicite d'êtres humains sur le continent africain. La volonté de l'Union européenne d'endiguer la migration vers l'Europe est largement reflétée par les législations nationales en matière de trafic illicite d'êtres humains, et plus particulièrement par la criminalisation généralisée de l'émigration, que nous aborderons dans une prochaine [partie 9.6](#).

En tant que partie prenante externe, l'Union européenne a joué un rôle unique dans la criminalisation du trafic illicite d'êtres humains sur le continent africain

L'UE a adopté une stratégie d'externalisation de ses frontières, abandonnant aux « zones tampons », et principalement à la Libye et au Soudan, le soin de gérer les flux migratoires, ce qui lui a valu de vives critiques<sup>87</sup>. Malgré l'efficacité évidente de cette politique dans le sens où elle a réduit le nombre d'arrivées depuis 2015, celle-ci a également été source d'instabilité permanente dans lesdites zones tampons.

En 2016, une auto-évaluation conduite par l'UE a permis d'établir que « au moins 17 milliards d'euros ont été dépensés dans l'objectif de dissuader les réfugiés et les migrants de rejoindre l'Europe, et ce au moyen d'un renforcement des contrôles aux frontières et de la conclusion d'accords bilatéraux »<sup>88</sup>. Cette même évaluation fait état de l'efficacité desdits accords, et notamment de celui conclu entre l'UE et la Turquie,

lequel a pourtant été largement critiqué, car s'inscrivant en violation du droit international et européen en vertu duquel les expulsions collectives de réfugiés et de demandeurs d'asile sont expressément prohibées. L'accord constituerait également un manquement au principe de non-refoulement qui, en droit international, interdit aux États de renvoyer les demandeurs d'asile vers des pays où ils seraient exposés à des persécutions.<sup>89</sup>

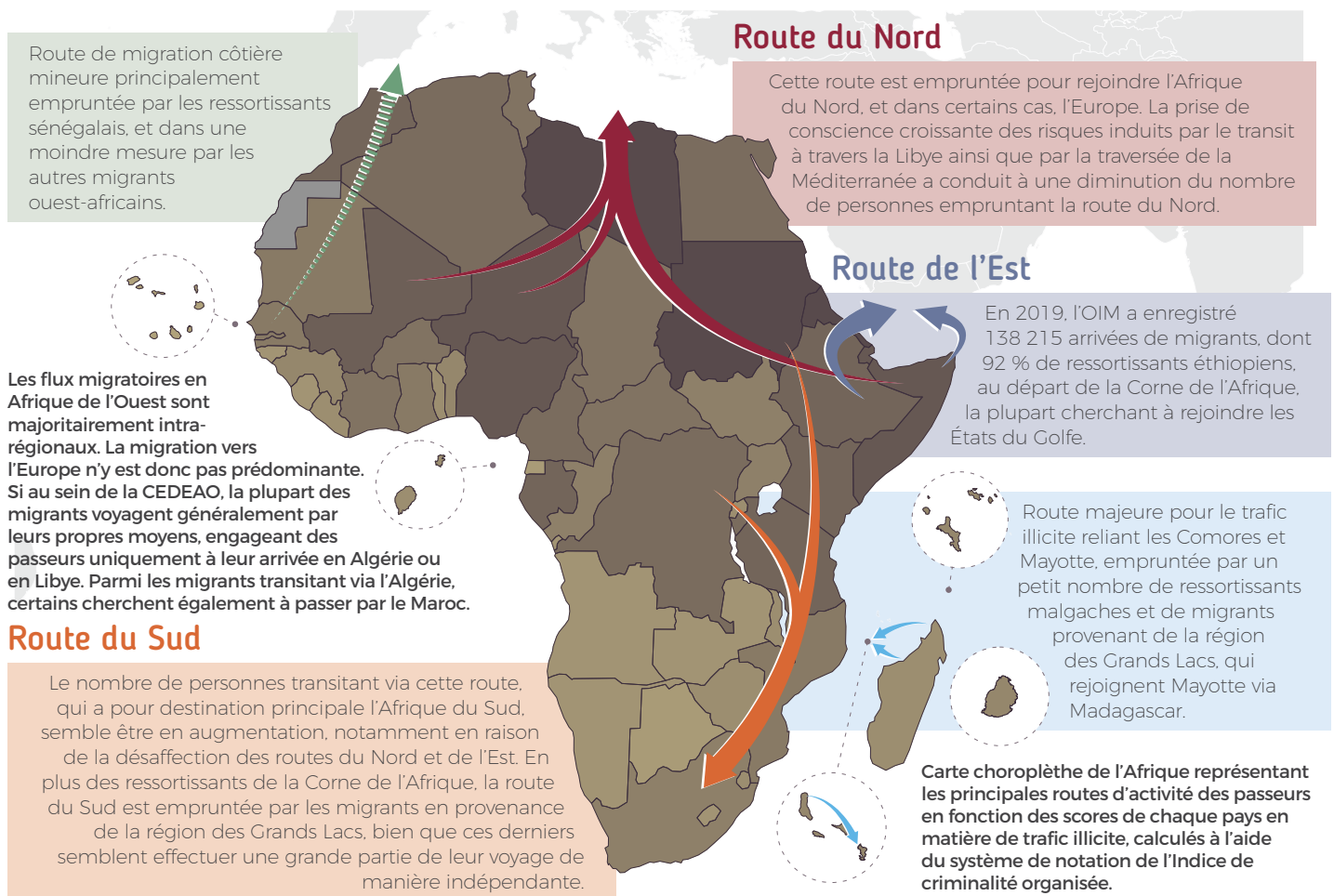
La conclusion de l'évaluation est la suivante : « ces mesures ont prouvé leur efficacité pour réduire les flux migratoires »<sup>90</sup>. Avec un tel point de vue, exclusivement centré sur la réduction des flux, l'UE est apparue incapable d'appréhender les conséquences plus larges de l'adoption de telles mesures, se montrant imperturbable face aux critiques qui entendaient jauger sa politique à l'aune de paramètres plus variés, comme les répercussions sur le respect des droits humains.

La stratégie européenne de « gestion de la migration » s'appuie sur un grand nombre d'acteurs étatiques et non étatiques n'étant pas soumis à la réglementation de l'UE. Ces partenaires, dans le cadre de leur approche de « gestion de la migration », pour reprendre les termes de l'UE, procèdent à des détentions arbitraires, organisent des retours forcés en violation du principe de non-refoulement et, de manière générale, privent les migrants des droits auxquels ils peuvent prétendre<sup>91</sup>. Ces pratiques ne constituent pas seulement une violation du droit international, mais également un manquement aux engagements pris par les États à l'occasion du Pacte mondial de 2018 en vue de « faire respecter » le principe de non-refoulement<sup>92</sup>. En ne s'opposant pas à ces pratiques, voire en les approuvant implicitement via un soutien financier, l'UE a compromis l'autorité dont elle jouissait internationalement pour les négociations en faveur des droits humains<sup>93</sup>. Le financement continu octroyé au Soudan au titre de la « gouvernance des migrations » est un exemple édifiant de la manière dont l'UE a légitimé le pouvoir soudanais, en dépit des violations perpétrées par le pays à l'encontre des droits humains, d'autant que les fonds débloqués à cette occasion sont susceptibles d'avoir indirectement participé au financement des milices janjaouid (désormais connues sous le nom de Forces d'appui rapide)<sup>94</sup>.

Le Gouvernement algérien a, pour sa part, tenté de justifier les expulsions massives de migrants conduites en 2018 (largement reconnues comme une violation du principe de non-refoulement)<sup>95</sup> et défendu l'accord de rapatriement informel passé en décembre 2014 avec le Niger, lequel prévoit l'expulsion des ressortissants nigériens présents sur le territoire algérien de manière irrégulière. Ce faisant, l'ancien ministre des Affaires étrangères, Abdelkader Messahel, a souligné que l'Algérie

« était confrontée aux mêmes problèmes que l'Europe », comparant implicitement les actions du Gouvernement algérien à celles de l'UE. Il affirme que les opérations de rapatriement « ont été menées conformément aux accords passés avec les pays voisins ».<sup>96</sup> Ces « accords », dont il n'existerait cependant aucune preuve officielle, s'apparenteraient plutôt à des « arrangements tacites », confirmant ainsi le manque de transparence général de l'Algérie en matière de gouvernance des migrations.

**Figure 2** Vue d'ensemble des principales routes terrestres de trafic illicite de migrants



Source : les chiffres relatifs aux arrivées de migrants sont tirés des données de la Matrice de suivi des déplacements de l'OIM, telles que compilées et citées dans le Rapport annuel 2019 sur le système de suivi et d'apprentissage pour la Corne de l'Afrique publié par le Fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne pour l'Afrique (EUTF monitoring and Learning System HoA 2019 Annual Report). Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/eutf\\_hoa\\_2019\\_-\\_q4\\_annual\\_report.pdf](https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/eutf_hoa_2019_-_q4_annual_report.pdf).

L'adoption des deux principaux axes de l'UE que sont « l'aide au développement [...] et la sécurité »<sup>97</sup>, et qui trouvent leur écho dans l'approche de l'UE en matière de migration, s'est particulièrement concentrée sur l'Afrique subsaharienne, comme le démontre la liste des « pays prioritaires » établie en 2016 par le « Cadre de partenariat pour les migrations » de l'UE, à savoir : l'Éthiopie, le Sénégal, le Nigéria, le Mali et le Niger. Cette stratégie repose sur l'octroi de financements substantiels à destination de « la gouvernance des migrations » dans ces États. Ainsi, les dépenses engagées en bloc par l'UE pour « gérer la crise migratoire », sans compter les financements unilatéraux des États membres, ont atteint 22 milliards d'euros entre 2015 et 2018<sup>98</sup>.

### **8.1.5. Études de cas : lorsque considérations externes et internes s'entremêlent**

Au niveau national, la criminalisation du trafic illicite de migrants est généralement motivée par des considérations d'ordre sécuritaire ou par la pression populaire. L'opinion publique est en effet particulièrement sensible aux drames et au taux de mortalité frappant les migrants au cours de leur transit : des événements qui bénéficient d'une forte médiatisation. La section ci-dessous se penche sur les principaux facteurs déclencheurs ayant motivé l'adoption, dans trois pays étudiés (le Niger, l'Égypte et l'Éthiopie), de dispositions criminalisant le trafic illicite d'êtres humains. Elle fournit à cette occasion un aperçu de l'enchevêtrement de facteurs pouvant contribuer à la création d'un climat propice aux réformes législatives.

#### *8.1.5.1. Niger*

La loi 2015/36, adoptée par le Niger, constitue le premier texte législatif africain exclusivement consacré à la lutte contre le trafic illicite de migrants. En tant que telle, son entrée en vigueur a été saluée comme une avancée considérable par une grande partie de la communauté internationale. L'adoption de cette loi et l'obtention de la coopération du Niger pour endiguer les flux de migration clandestine transitant par son territoire n'ont cependant pas eu lieu sans la promesse d'une contrepartie financière, le Niger étant aujourd'hui le pays du monde bénéficiant des contributions par habitant les plus élevées de la part de l'UE<sup>99</sup>.

Comme indiqué par le Cadre de partenariat de l'UE pour les migrations, qui souligne un « engagement accru en vue de combattre les causes fondamentales du trafic illicite de migrants et soutenir les communautés qu'il affecte (à savoir, à Agadez) », le Niger est un partenaire majeur de la politique migratoire de l'UE<sup>100</sup>. La mention de « à savoir » et non pas de « p. ex » n'est pas anodine : elle reflète la prépondérance du Niger dans la « gestion des flux migratoires » vers l'Europe<sup>101</sup>.

Ce rôle pourrait en partie s'expliquer par le fait que les migrants qui rejoignent l'Afrique du Nord à travers le Niger ont davantage tendance à viser l'UE comme destination finale que ceux qui choisissent de transiter par d'autres pays, comme le Mali. La proportion d'entre eux cherchant à entrer en Europe, de l'ordre de 50 %, est néanmoins plus basse que ce que suggèrent les médias<sup>102</sup>. Par ailleurs, le Niger, en tant que pays de transit, est par essence plus enclin à participer à la régulation des flux de migration clandestine que ne le sont les pays d'origine. Ces derniers tirent en effet un certain bénéfice des envois de fonds effectués par les émigrés, qui alimentent de façon notable les budgets gouvernementaux.

La pression extérieure pesant sur le Niger s'est accompagnée d'un sentiment d'indignation nationale après la tragédie d'octobre 2013 au cours de laquelle non moins de 92 migrants nigériens, abandonnés par leurs passeurs, sont morts de faim et de soif alors qu'ils tentaient de traverser le désert pour rejoindre l'Algérie<sup>103</sup>. Cet événement a contribué à créer, au sein de la population nigérienne, un élan favorable en faveur du renforcement de la législation en matière de lutte contre le trafic illicite d'êtres humains<sup>104</sup>. Avant l'adoption de la loi 2015/36, le Niger ne disposait en effet d'aucun cadre juridique permettant de traduire les passeurs en justice. Cette approbation générale s'est en partie traduite par la création d'un outil juridique garantissant la poursuite des responsables.

#### *8.1.5.2. Égypte*

À la suite des révolutions de 2011 et de la transition politique de 2013 qui a porté Abdel Fattah el-Sisi à la présidence égyptienne, le thème de la sécurité nationale est devenu le fer de lance du Gouvernement



entrant, lequel s'est attaqué au renforcement des lois et politiques en matière d'immigration, jugées laxistes et démesurément favorables aux réfugiés sous l'ancienne administration. Le contrôle des frontières, dans lequel s'inscrit la problématique de la migration transfrontalière, a été l'occasion pour l'Égypte de changer son image, celle d'un pays qui, pour reprendre les termes d'un ancien responsable militaire, « renvoyait au monde l'image d'un État incapable de sécuriser ses frontières »<sup>105</sup>.

L'adoption par l'Égypte de la loi 2016/82 « relative à la lutte contre la migration clandestine et au trafic illicite de migrants », qui, avec la loi 2015/36 adoptée par le Niger, constitue le seul texte législatif du continent exclusivement axé sur la lutte contre le trafic illicite d'êtres humains, fait partie intégrante de ces réformes juridiques et réglementaires.

Dans sa volonté sécuritaire, El-Sisi, particulièrement inquiet des menaces libyennes pesant sur l'Égypte, a intensifié les interventions militaires et policières par-delà les frontières, sous couvert d'opérations antiterroristes. Cependant, les mesures mises en œuvre au titre de l'application de la loi 2016/82 semblent avoir été majoritairement concentrées sur la côte septentrionale du pays, lieu de départ privilégié des embarcations à destination de l'Europe.

Les contraintes géographiques ont certainement participé à orienter cette action coercitive. En effet, la frontière de l'Égypte avec le Soudan et la frontière de 1 150 km que le pays partage avec la Libye, toutes deux majoritairement situées au sein de zones désertiques isolées, sont matériellement impossibles à sécuriser en intégralité. L'application de la loi dans ces zones ne repose donc pas sur un contrôle permanent du territoire, mais plutôt sur des opérations locales lourdement militarisées, conduites ponctuellement en réponse à des menaces spécifiques, comme cela fut le cas pour le bombardement aérien, par le Gouvernement égyptien, des camps de torture Rachaidas, dans le Sinaï<sup>106</sup>. Cependant, bien que ces obstacles géographiques aient joué un rôle dans la configuration des actions coercitives égyptiennes, la pression exercée par l'UE n'est pas totalement étrangère au choix de l'Égypte de diriger ses opérations de lutte contre le trafic de migrant sur le littoral.

En effet, l'UE ayant démontré par le passé, à l'image de l'accord passé avec la Turquie, qu'elle était prête à récompenser les pays participant activement à endiguer les flux de migration clandestine, l'Égypte y a vu une brèche dans laquelle s'engouffrer. Le Gouvernement semble toutefois ne pas se contenter de la contrepartie financière ayant scellé l'accord entre l'UE et la Turquie. Il s'est ainsi publiquement désolidarisé des propos comparant l'Égypte à la Turquie comme partenaire potentiel de l'UE. Il semble davantage appeler de ses vœux, en plus d'une aide financière accrue et d'un partenariat commercial, un engagement tacite de l'UE à cesser toute critique ouverte à l'égard de l'Égypte et des violations des droits humains commises par ses autorités, notamment envers les organisations de la société civile (OSC).

La volonté du Gouvernement d'endiguer la traversée maritime des Égyptiens à destination de l'Europe peut également s'expliquer par la crainte d'une fuite des cerveaux. Les individus cherchant à quitter le pays sont ainsi soumis à une application particulièrement stricte des lois, en opposition avec ceux qui cherchent à y entrer (le sujet est développé dans la [section 10.6](#)). L'émigration clandestine est en effet devenue un sujet de préoccupation majeure en Égypte à la suite d'un naufrage au large de Rosette survenu en septembre 2016, au cours duquel plus de 500 personnes, dont une majorité de ressortissants égyptiens, se sont noyées à proximité des côtes, à environ 75 km d'Alexandrie<sup>107</sup>. Bien qu'il ne s'agisse nullement du premier drame de ce type,<sup>108</sup> l'évènement a suscité un tollé dans les médias et a déclenché un déferlement de critiques envers les autorités, leur manque de réactivité face au phénomène de l'émigration clandestine étant perçu comme à l'origine du bilan tragique en termes de pertes humaines.

Il convient de noter que la loi 2016/82 avait déjà été approuvée par le Cabinet au moment du naufrage de Rosette. Cependant, la tragédie a accéléré l'adoption de la loi par le Parlement et dessiné les contours de son application. Elle a également influencé l'orientation politique en matière de migration, avec l'adoption de la « Stratégie nationale de lutte contre la migration illégale 2016-2026 » fondée sur trois piliers : le renforcement du cadre juridique relatif au trafic illicite

de migrants, la protection des migrants vulnérables et la sensibilisation de la jeunesse égyptienne aux dangers de l'immigration clandestine (ce dernier point traduisant l'inquiétude du Gouvernement face au phénomène de l'émigration).

### 8.1.5.3. Éthiopie

En 2015, dans le cadre d'une refonte de sa législation existante, l'Éthiopie a émis la Proclamation n° 909/2015 ayant pour objectif de « prévenir et éradiquer le trafic illicite de migrants et la traite de personnes »<sup>109</sup>.

Le pays, qui a toujours été particulièrement touché par les pratiques de traite d'êtres humains aux fins d'exploitation par le travail, notamment à travers les agences d'emploi, disposait déjà de programmes et cadres bien établis en matière de lutte contre la traite de personnes. Cependant, le traitement subi par les Éthiopiens à l'étranger a poussé le pays à renforcer sa politique relative à la traite des personnes tout en se penchant plus sérieusement sur la lutte contre le trafic illicite de migrants. Avec la prise de conscience des dangers menaçant les migrants qui transitaient par la Libye, le Gouvernement éthiopien a commencé à s'inquiéter du sort de ses ressortissants empruntant la route du Nord. Perçus comme étant en mesure de payer les rançons, notamment grâce à l'aide de la diaspora, les Éthiopiens constituent en effet les cibles privilégiées d'actes d'enlèvement. L'ensemble de ces considérations, combinées à la pression exercée par l'UE, a poussé le Gouvernement à réagir rapidement<sup>110</sup>, notamment via l'émission de ladite proclamation<sup>111</sup>.

En 2004, préalablement à la proclamation 909/2015, des dispositions relatives au trafic illicite d'êtres humains avaient déjà été adoptées dans le Code pénal, peu après l'adhésion de l'Éthiopie au Protocole contre le trafic illicite de migrants<sup>112</sup>. Les experts locaux en droit<sup>113</sup> ainsi que la préface à la proclamation s'accordent cependant sur l'insuffisance dudit Code pénal, qui prévoyait des « sanctions inadéquates » et n'approfondissait pas suffisamment les questions procédurales et les enjeux

relatifs à la protection des migrants. Ces manquements sont, pour grande partie, à l'origine de l'adoption de la Proclamation 909/2015, laquelle visait à fournir un cadre législatif plus complet.

Les dispositions relatives à la traite de personnes, qui péchaient par leur manque de précision, notamment en ce qui concerne les victimes masculines, nécessitaient d'être révisées. Cependant, leur réécriture s'est soldée par l'adoption de mesures de sanctions bien plus sévères, aussi bien envers le trafic illicite de migrants qu'envers la traite de personnes. En effet, les dispositions précédentes du Code pénal prévoyaient des sanctions similaires pour tous les crimes relatifs au trafic d'êtres humains, avec ou sans circonstances aggravantes (celles-ci concernant principalement les cas où la vie du migrant est mise en danger)<sup>114</sup>.

En raison peut-être de l'assistance technique considérable fournie par les partenaires externes, et principalement par l'OIM et l'ONUDC, tout au long du processus de rédaction, la proclamation a été élaborée en anglais avant d'être traduite en amharique, occasionnant de fait des difficultés d'interprétation notables<sup>115</sup>.

Bien qu'ayant ses détracteurs, le rapport annuel des États-Unis sur la traite des personnes (TIP report) demeure l'un des instruments mondiaux les plus efficaces pour encourager l'action contre la traite d'êtres humains, notamment à travers l'évaluation des différents cadres juridiques nationaux existants en la matière. Ainsi, l'entrée en vigueur de la Proclamation 909/2015 a également été motivée par le souhait de l'Éthiopie de se classer en meilleure position dans le rapport annuel<sup>116</sup>. Cette volonté s'est traduite par une hausse significative du nombre d'enquêtes ciblant les trafiquants, qui a triplé entre 2014 et 2015, passant de 99,<sup>117</sup> avant l'adoption de la Proclamation en août 2015, à 294 lors du rapport annuel de 2015<sup>118</sup>. L'impact de la Proclamation 909/2015 sur la mise en œuvre de mesures visant à lutter contre le trafic de migrants semble en revanche limité.

## PARTIE 2

### 9. La criminalisation est-elle la solution? Les cadres juridiques nationaux contre le trafic illicite d'êtres humains en Afrique

#### 9.1. Synthèse générale

Le Protocole contre le trafic de migrants définit l'infraction de « trafic de migrants » comme i) le fait d'assurer l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État, ii) un acte commis intentionnellement et pour en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou autre avantage matériel (Article 6(1)(a)).

La présente étude a permis de déterminer qu'en 2019, onze États africains, à savoir la Libye, le Niger, le Nigéria, la Namibie, la Guinée, la République centrafricaine, la Zambie, la Mauritanie, l'Eswatini, le Mozambique et Djibouti, avaient criminalisé le trafic illicite de migrants conformément à cette définition<sup>119</sup>. Onze autres États ont criminalisé cette infraction sur la base des deux éléments (action et intention) énoncés dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, sans toutefois, en ce qui concerne l'infraction sans circonstances aggravantes, préciser explicitement que le migrant objet d'un trafic ne doit pas être « un ressortissant ni un résident permanent de cet État ». Ces États sont les suivants : le Sénégal, le Mali, le Kenya, le Ghana, l'Éthiopie, l'Égypte, le Burkina Faso, l'Algérie, la Guinée équatoriale, le Lesotho et la Guinée-Bissau<sup>120</sup>. Le Gouvernement de Namibie aurait, pour sa part, l'intention de révoquer les dispositions législatives actuelles du pays relatives à la lutte contre le trafic illicite d'êtres humains, auquel cas, si d'autres dispositions ne sont pas adoptées, le pays ne disposerait d'aucun texte de loi pour entraver le trafic illicite de migrants.

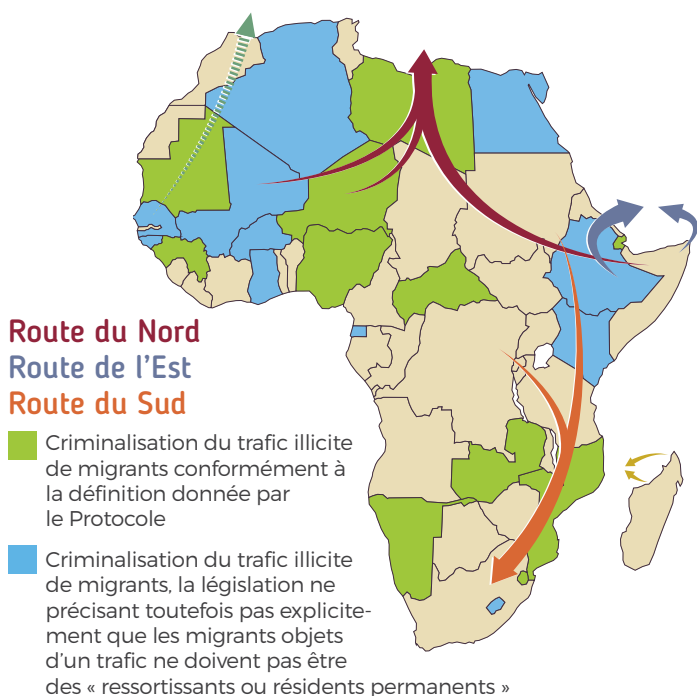
Pour les besoins du présent rapport, le terme « trafic illicite » sera utilisé pour définir i) le fait d'assurer l'entrée illégale d'une personne dans un État Partie, ii) pour en tirer un avantage financier ou autre avantage matériel.

De même, pour les besoins du présent rapport, le trafic illicite de migrants sera considéré comme criminalisé dans 22 pays.

Bien que de nombreux autres pays criminalisent l'aide à la migration clandestine, le présent rapport prend en compte uniquement ceux limitant la motivation de l'auteur à « un avantage financier ou autre avantage matériel ». Par exemple, le Maroc, qui criminalise le fait d'assurer l'entrée illégale « pour en tirer ou non » un avantage financier ou autre avantage matériel n'est pas inclus, dans ce rapport, parmi les pays criminalisant le trafic illicite de migrants. De la même façon, la Tunisie, qui a apporté un certain nombre de modifications à sa loi sur l'immigration à la suite de l'adoption du Protocole contre le trafic illicite de migrants, ne fait pas mention d'un éventuel avantage financier ou matériel et est donc également exclue du présent rapport. Si certains États, comme la Gambie, Maurice et le Soudan, prévoient des sanctions juridiques en cas d'aide à la migration clandestine (sans toutefois mentionner la motivation financière), les délits incriminés, antérieurs au Protocole contre le trafic illicite de migrants, sont cependant considérés comme des infractions administratives et n'entrent donc pas non plus dans le cadre de ce rapport.

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants exige des États qu'ils criminalisent un ensemble de pratiques liées au « trafic illicite de migrants », dont notamment le fait de permettre à une personne de demeurer dans un État sans satisfaire aux conditions nécessaires au séjour légal dans ledit État<sup>121</sup>, de tenter de commettre une infraction relative au trafic illicite de migrants,<sup>122</sup> de commettre des infractions avec circonstances aggravantes<sup>123</sup> et de procurer un document de voyage ou d'identité frauduleux pour permettre le trafic illicite de migrants<sup>124</sup>. Les deux premières pratiques définies ci-dessus n'entrent pas dans le cadre du présent rapport. Les deux dernières pratiques sont quant à elles analysées plus avant ci-dessous.

**Figure 3** Carte des principales routes régionales de trafic illícite de migrants, mettant en évidence les pays criminalisant ledit trafic



## 9.2. Reflets déformés : du Protocole contre le trafic illícite de migrants aux cadres juridiques nationaux

La plupart des États africains qui criminalisent le trafic illícite de migrants dans leur législation ont adopté une définition de l'infraction différente de celle établie par le Protocole contre le trafic illícite de migrants<sup>125</sup>. Comme mentionné plus haut, ces divergences s'inscrivent en totale contradiction avec la vitesse et la fidélité avec lesquelles le Protocole contre la traite des personnes a été intégré aux différentes législations nationales sur le continent.

Dans le cadre du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, les États ont renouvelé leur engagement à « adopter les mesures législatives et autres qui sont nécessaires pour ériger le trafic de migrants en infraction pénale lorsque les faits commis sont intentionnels et que le passeur a cherché à en

tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou tout autre avantage matériel, et prévoir des peines plus sévères en cas de circonstances aggravantes, conformément au droit international »<sup>126</sup>. Cependant, la majorité d'entre eux ont adopté des législations qui divergent du Protocole contre le trafic illícite de migrants, notamment en ce qui concerne la définition du crime de trafic illícite de migrants sans circonstances aggravantes.

En Afrique (et dans les pays examinés par l'étude de l'ONU DC), les dispositions adoptées au niveau national dépassent de loin l'obligation de criminalisation édictée par le Protocole contre le trafic illícite de migrants. Non seulement celles-ci échouent à limiter le trafic de migrants aux non-ressortissants et non-résidents, mais bien souvent, elles criminalisent l'émigration illégale, en violation du droit international. Ces manquements peuvent s'expliquer en partie par une volonté d'enrayer la migration clandestine et d'adopter une législation dissuasive (bien que, comme indiqué dans la [section 9.7](#) ci-dessous, l'efficacité de telles mesures reste indéterminée en ce qui concerne le trafic illícite de migrants).

Le non-respect de la définition du trafic illícite de migrants établie par le Protocole n'est en aucun cas spécifique au continent africain. Une étude de l'ONU DC menée en 2017 sur 13 pays avait notamment permis de mettre en évidence qu'aucun d'entre eux n'avait intégré la définition du trafic illícite de migrants, telle que prévue par le Protocole, sans y apporter de modifications<sup>127</sup>. L'échantillon de pays étudiés, dans un souci de représentativité, comprenait des pays d'origine, de transit et de destination, aux instances juridiques et cultures différentes, qui présentaient aussi bien des systèmes législatifs de droit civil et de « common law » que des systèmes législatifs mixtes.

Ces observations démontrent que l'un des piliers du Protocole contre le trafic illícite de migrants, à savoir la définition même de l'infraction, a été largement ignoré. Tandis que l'attention se portait majoritairement sur l'application des lois criminalisant le trafic, la forme de ces lois et les bénéfices potentiels qu'aurait apportés leur mise en œuvre dans un contexte socio-politique pertinent ont été négligés.

Les sections ci-après analysent la manière dont les États africains ont transposé l'infraction relative au trafic de migrants dans leurs cadres juridiques nationaux, en se penchant notamment sur les principaux points de divergence avec le droit international.

### 9.3. Une question d'intention : avantage financier ou autre avantage matériel

Un des éléments clés de la définition du « trafic illicite de migrants » établie par le Protocole contre le trafic illicite de migrants est l'intention de l'auteur de tirer « un avantage financier ou autre avantage matériel » de son infraction (ci-après désigné sous le terme d'« avantage »). Cette définition se rapproche ainsi de celle des « groupes criminels organisés », telle qu'énoncée par la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée, laquelle précise que ces groupes doivent opérer aux fins d'obtenir un avantage financier ou autre avantage matériel, et reconnaît ainsi le trafic illicite de migrants comme une pratique relevant, au sens large, du crime organisé – une notion d'avantage mise en avant aussi bien dans la définition du trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes (Article 3) que dans la clause stipulant l'obligation d'incriminer ledit trafic (Article 6).

Le rapport officiel de l'ONUDC concernant les négociations ayant entouré l'élaboration du Protocole contre le trafic illicite de migrants (connues sous le nom de « Travaux préparatoires ») ne laisse aucun doute quant à l'objectif visé par l'intégration, dans le Protocole, de la notion d'avantage, à savoir : orienter la lutte vers les groupes criminels organisés qui tirent profit du trafic illicite de migrants. Ainsi, l'aide à la migration clandestine, lorsqu'elle est effectuée indépendamment de toute motivation matérielle, mais plutôt pour des motifs familiaux ou des considérations d'ordre humanitaire, a été délibérément exclue du champ d'application de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant<sup>128</sup>.

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants vise à définir des normes minimales en matière de criminalisation du trafic illicite. Les États sont donc libres d'adopter une législation nationale plus stricte, avec des

normes plus élevées. En ce sens, des discussions ont été entamées au sein des organisations internationales pour tenter de définir si la suppression, dans les législations nationales, de la notion d'avantage, s'inscrit dans le choix d'instaurer des normes de criminalisation plus sévères, et est auquel cas autorisée, ou si, au contraire, elle représente une violation du Protocole<sup>129</sup>.

Son auteur soutiendrait probablement que cette modification relève indubitablement du second cas puisqu'elle dénature l'interprétation même du « trafic illicite de migrants » proposée par le Protocole, non seulement en reléguant au second plan le lien étroit existant entre cette pratique et le crime organisé, mais également en élargissant considérablement le champ d'application initialement envisagé. C'est pourquoi les pays dont la législation en matière de trafic illicite de migrants ne prend pas en compte la notion d'avantage ont été exclus du présent rapport, et ce même lorsque les autres éléments de la définition proposée par le Protocole ont été respectés scrupuleusement, comme c'est le cas pour le Maroc, qui a procédé à la révision de ses dispositions en matière de trafic illicite de migrants peu après l'entrée en vigueur du Protocole.

En effet, l'accent mis sur la notion d'avantage financier peut contribuer à cibler en priorité les principaux responsables du trafic plutôt que ses petits opérateurs

En effet, la Loi N° 02/03 promulguée par le Maroc criminalise explicitement l'aide à l'immigration et à l'émigration clandestine, indépendamment de sa nature (« à titre gratuit ou onéreux »)<sup>130</sup>. Bien qu'une réforme de cette loi ait été évoquée afin de garantir une meilleure conformité avec le Protocole contre le trafic illicite de migrants<sup>131</sup>, cette dernière n'a pas encore été actée. À ce jour, la législation marocaine ne considère donc pas la notion d'avantage comme une circonstance aggravante de l'infraction et n'exclut pas de son champ d'application l'aide à l'immigration et à l'émigration irrégulières



motivée par des raisons humanitaires. Ainsi, la Loi N° 02/03, plutôt que de s'attaquer aux groupes criminels organisés à l'œuvre dans le trafic illicite de migrants, en prenant en compte l'intention des auteurs de l'infraction, semble se concentrer sur la criminalisation de l'aide à l'immigration et à l'émigration clandestine. De la même manière, le Botswana qui, dans le cadre de sa Loi de 2018 contre la traite des êtres humains (modification), incrimine le trafic illicite en vue « d'en tirer ou non » un avantage, n'est pas inclus dans la présente analyse<sup>132</sup>.

L'intégration de la notion d'avantage à la définition du trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes, en plus de cibler plus précisément les pratiques tombant sous le coup de cette infraction, a également été identifiée, par les procureurs locaux interviewés dans le cadre de l'étude menée par l'ONU DC en 2017, comme une stratégie efficace pour orienter les poursuites pénales<sup>133</sup>. En effet, l'accent mis sur la notion d'avantage financier peut contribuer à cibler en priorité les principaux responsables du trafic plutôt que ses petits opérateurs. En outre, les cas où aucun avantage financier n'est visé, mais où la contrepartie matérielle recherchée prend la forme de services (situation également couverte par la définition « d'avantage » établie par le Protocole contre le trafic illicite de migrants) peuvent permettre de mettre au grand jour une dynamique de traite de personnes, voire même un lien avec des activités terroristes<sup>134</sup>.

Pour sa part, la Loi No 82/2016 adoptée par l'Égypte, bien qu'ayant retenu la notion « d'avantage matériel » dans le cadre du trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes, intègre aussi à sa définition les infractions commises dans le but d'obtenir des « bénéfices moraux » (ces derniers étant également parfois compris comme des « bénéfices symboliques »), sans toutefois mentionner la motivation « financière »<sup>135</sup>. La notion d'avantage est donc interprétée au sens large et n'est pas limitée à une rémunération monétaire. Elle inclut par exemple les contreparties prenant la forme de réductions, de billets d'avion ou de train gratuits ou de prestations de travaux ou services (comme des services d'ordre sexuel)<sup>136</sup>. Si certains États ont malgré tout adopté une définition plus étroite, exclusivement centrée sur la notion d'avantage financier, beaucoup ont choisi d'appliquer la définition proposée par l'Égypte<sup>137</sup>.

Cette compréhension de la notion « d'avantage » par la Loi égyptienne No 82/2016, et le paramètre de « bénéfice moral » qu'elle renferme, semblent élargir le champ d'interprétation. Ainsi, la législation égyptienne englobe aussi bien l'aide à la migration clandestine octroyée sans contrepartie matérielle pour des considérations humanitaires que celle fournie pour des motifs familiaux, ces deux situations n'étant pas explicitement exclues du champ d'application de la loi. Si l'aide à la migration fournie dans le cadre de l'assistance à la famille proche est rarement exclue des dispositions criminalisantes dans les États où la notion d'avantage n'est pas précisée par la législation, aucune des deux formes d'aide à la migration susmentionnées ne font pourtant partie des infractions couvertes par le Protocole. En effet, le Guide législatif pour l'application du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée insiste sur le fait que l'aide à la migration, lorsque réalisée par des individus ou des organisations pour des raisons « altruistes », comme dans le cas de demandeurs d'asile, ne tombe pas sous le coup de l'infraction de trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes<sup>138</sup>. De telles pratiques entreraient toutefois dans le champ d'application de la Loi égyptienne N° 82/2016.

Au niveau mondial, la suppression de la question de l'avantage n'est pas rare. Celle-ci n'apparaît notamment pas dans la définition du crime de trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes établie par l'UE. L'étude en la matière menée en 2017 par l'ONU DC a également permis d'établir que parmi les 13 pays examinés, 10 avaient choisi de ne pas retenir la notion d'avantage, bien que celle-ci soit généralement prise en considération pour déterminer la sanction pénale<sup>139</sup>.

Plus spécifiquement, le « train de mesures relatives aux passeurs » élaboré par l'UE fait l'objet de vives critiques, car n'intégrant pas cette notion dans sa définition du trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes. En 2017, une consultation publique portant sur ce train de mesures a notamment permis d'établir que 88 % des répondants étaient en désaccord avec cette suppression, celle-ci risquant de conduire à la criminalisation de l'aide humanitaire<sup>140</sup>. L'UE, comme la

plupart des pays dont la législation ne mentionne pas la question de l'avantage dans la définition du trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes, a justifié cette suppression en invoquant la difficulté à recueillir des preuves solides de l'intention de l'auteur. Il s'agit en effet d'un sujet particulièrement complexe étant donné que la majorité des transactions monétaires effectuées dans le cadre du trafic illicite de migrants sont réalisées via un système informel de transfert de fonds (hawala) faisant intervenir des intermédiaires basés à l'extérieur des pays de destination<sup>141</sup>. La plupart des États membres de l'UE font néanmoins apparaître la notion d'avantage comme circonstance aggravante de l'infraction de trafic illicite de migrants,<sup>142</sup> tandis que certaines législations nationales conditionnent la pénalisation de l'infraction à la présence d'une motivation financière<sup>143</sup>.

En 2018, la Hongrie a, pour sa part, marqué la Journée mondiale des réfugiés en adoptant un texte de loi permettant l'incarcération de quiconque prêterait assistance à des réfugiés, migrants ou demandeurs d'asile en situation irrégulière, poussant à cette occasion la criminalisation du trafic illicite de migrants à l'extrême, sans que la notion d'avantage soit prise en compte<sup>144</sup>.

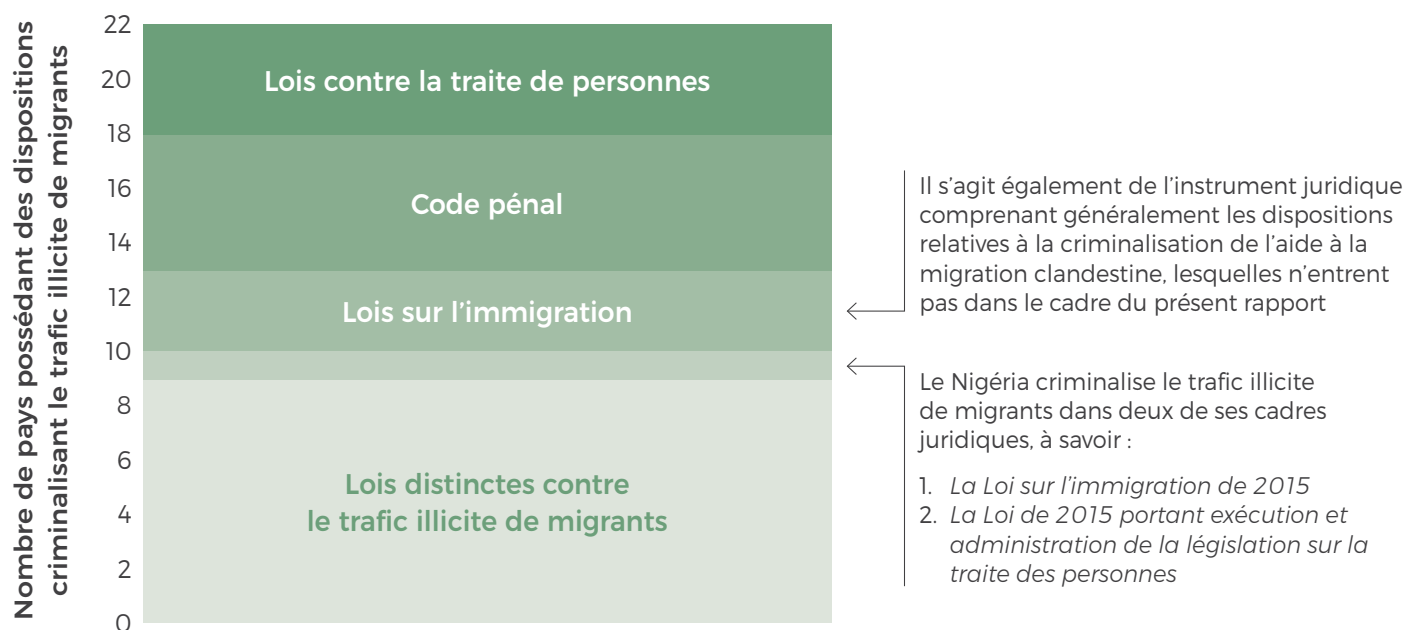
En conclusion, la question de l'avantage est primordiale pour pouvoir définir au mieux le champ d'application des lois contre le trafic de migrants et cibler en priorité les réseaux de crime organisé, sans soumettre les pratiques liées à la migration à un système de sanctions disproportionnées.

#### 9.4. Criminalisation du trafic illicite de migrants : le choix de l'instrument juridique

Après avoir établi les normes minimales en matière de criminalisation du trafic illicite de migrants, il convient de définir les cadres juridiques les mieux indiqués pour abriter les dispositions relatives à ces pratiques.

L'étude des législations nationales des États africains criminalisant le trafic illicite de migrants démontre que ces dispositions sont généralement prévues par l'un (ou dans le cas du Nigéria, deux) des cadres juridiques suivants : les lois sur l'immigration, le Code pénal, les lois contre la traite de personnes ou des lois distinctes contre le trafic de migrants. Dans chacun de ces cas de figure, le trafic illicite de migrants est appréhendé de manière différente.

**Figure 4 Le choix de l'instrument juridique**



### 9.4.1. Lois sur l'immigration

Quatre pays criminalisent le trafic illicite de migrants au sein de leur législation sur l'immigration : le Ghana, le Kenya, la Libye et le Nigéria, ce dernier s'appuyant sur des dispositions relatives à cette infraction dans deux de ses instruments juridiques, à savoir la Loi sur l'immigration de 2015 et la Loi de 2015 portant exécution et administration de la législation sur la traite des personnes.

Le fait que les lois sur l'immigration encadrent les infractions relatives à l'aide à la migration irrégulière a participé à généraliser l'intégration des dispositions contre le trafic illicite de migrants à ce même instrument juridique. La politique de l'UE pour limiter la migration clandestine (dans laquelle s'inscrit la criminalisation du trafic illicite de migrants) a également probablement influencé cette tendance. Toutefois, la criminalisation du trafic illicite de migrants au sein de la législation sur l'immigration contribue à propager une perception biaisée, appréhendant ce crime comme une simple infraction à la réglementation en matière d'immigration.

Cependant, « l'aide à la migration irrégulière » se distingue essentiellement du trafic illicite de migrants en ceci qu'elle exclut la question de l'intention de l'auteur, lequel, dans le cas du trafic illicite de migrants, doit être intéressé par un avantage financier ou un autre avantage matériel. En outre, les cadres juridiques sanctionnant l'aide à la migration irrégulière prévoient habituellement des peines légères, le paiement d'une amende étant souvent proposé comme alternative à l'incarcération.

De plus, la législation en matière d'aide à la migration (une infraction souvent caractérisée comme complicité à la migration clandestine),<sup>145</sup> pénalise les migrants en situation irrégulière en tant que principaux coupables, considérant le rôle des personnes ayant facilité leur entrée ou leur sortie comme secondaire. Cette infraction devrait donc être considérée comme relevant du domaine administratif plutôt que du domaine pénal, avec l'attribution de sanctions « proportionnelles et raisonnables »<sup>146</sup>. En effet, il est largement reconnu que la criminalisation de l'aide à la migration clandestine, qui « dépasse la volonté légitime des États à contrôler et réguler l'immigration irrégulière », peut conduire à des violations de droits humains et doit donc être évitée<sup>147</sup>.

Ainsi, il est indispensable de distinguer infraction à la réglementation en matière d'immigration et trafic illicite de migrants, ce dernier mettant l'accent sur l'auteur dudit trafic plutôt que sur le migrant lui-même (ce qui constitue une différence majeure entre les cadres juridiques relevant du droit civil et ceux relevant du droit pénal).

## Une bonne partie des représentants des forces de l'ordre risque alors de ne pas être familiarisée avec les lois relatives à l'immigration

Lorsqu'elle tombe sous le coup des lois sur l'immigration, la criminalisation du trafic illicite de migrants porte non seulement préjudice à la manière dont l'infraction est perçue, mais perturbe également le bon déroulement de la phase d'enquête. Tout d'abord, celle-ci dissocie le trafic illicite de migrants des pratiques relevant du crime organisé, lequel constitue pourtant le principal objet de lutte du Protocole contre le trafic illicite de migrants, tel qu'interprété à l'aune de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée. En lieu et place de cela, les migrants en situation irrégulière sont présentés, au même titre que les passeurs, non comme des victimes, mais comme des auteurs de l'infraction, encourageant la criminalisation de la migration irrégulière au sens large.

Dans cette optique, la Loi No 19/2010 adoptée par la Libye, en plus d'énumérer un certain nombre de « pratiques d'immigration clandestine », dont fait notamment partie « l'aide au transport d'immigrés clandestins à l'intérieur du pays lorsque celle-ci est commise en toute connaissance de leur situation irrégulière », définit le trafic illicite d'êtres humains comme « un acte d'immigration illégale » effectué en vue d'obtenir un avantage financier ou autre avantage matériel<sup>148</sup>. Le trafic illicite de migrants, loin d'être considéré comme une forme de crime organisé, s'inscrit donc ici plutôt dans le cadre d'une stratégie de régulation de la migration.

De même, au Kenya, « entrer ou séjourner illégalement sur le territoire kényan, en violation de » la Loi de 2011 relative à la citoyenneté et l'immigration, est puni par les mêmes dispositions que le trafic illicite de migrants, et sanctionné par les mêmes peines<sup>149</sup>. Le choix d'intégrer les dispositions visant à contrer le trafic illicite d'êtres humains au sein des lois sur l'immigration risque donc d'orienter la lutte dans la mauvaise direction, c'est-à-dire contre la migration irrégulière plutôt que contre le crime organisé, et de la doter de moyens répressifs inappropriés en privilégiant, pour les infractions à la réglementation en matière d'immigration, des sanctions pénales par rapport aux sanctions administratives.

Par ailleurs, dans les juridictions où les représentants des forces de l'ordre et les agents d'immigration appartiennent à des services distincts et bénéficient d'une formation différenciée, le trafic illicite de migrants, lorsque criminalisé par les lois sur l'immigration, relèvera de la compétence de ces derniers. Une bonne partie des représentants des forces de l'ordre risque alors de ne pas être familiarisée avec les lois relatives à l'immigration ou au trafic illicite d'êtres humains.

De plus, lorsque la criminalité grave et organisée est gérée par des unités spéciales, la criminalisation du trafic illicite de migrants à travers les lois sur l'immigration, comme c'est le cas au Ghana, où le trafic illicite de migrants est sanctionné par la Loi de 2012 relative à l'immigration, peut exclure, à dessein ou par négligence, ces infractions du domaine de compétence desdites unités. Ainsi, les groupes criminels organisés à l'œuvre dans les activités de trafic illicite de migrants sont moins susceptibles de faire l'objet d'enquêtes et de poursuites, l'accent étant plutôt mis sur les intermédiaires de second rang ou les conducteurs de véhicules facilitant l'entrée de migrants.

#### 9.4.2. Code pénal

Cinq pays ont choisi de criminaliser le trafic illicite de migrants via leur Code pénal : l'Algérie, la République centrafricaine, la Guinée, le Mozambique et la Namibie<sup>150</sup>. Le choix d'intégrer les dispositions visant à contrer le trafic illicite d'êtres humains au sein du Code pénal répond aussi bien aux problématiques relatives à la perception de l'infraction qu'aux difficultés d'enquête

induites par une criminalisation de l'infraction dans les lois sur l'immigration. En effet, le trafic illicite d'êtres humains est ici différencié des infractions administratives en matière d'immigration, et est considéré comme relevant de la criminalité grave et organisée.

Dans de nombreux États, le Code pénal est l'outil juridique avec lequel les forces de l'ordre sont le mieux familiarisées, celui-ci étant placé au cœur même de leur formation et donc des actions coercitives qu'elles entreprennent. Ainsi, le choix du Code pénal comme instrument de criminalisation du trafic illicite d'êtres humains permet d'inscrire cette infraction comme partie intégrante de leur domaine de compétence.

En outre, l'inscription du crime de trafic illicite de migrants au sein du Code pénal, en diminuant les risques de contradiction et de redondance avec d'autres dispositions pénales, favorise la clarté de la législation.

#### 9.4.3. Lois distinctes contre le trafic illicite d'êtres humains

L'adoption de lois distinctes contre le trafic illicite d'êtres humains, indépendantes des cadres juridiques déjà existants, comme c'est le cas en Égypte, au Niger, en Mauritanie et en Guinée-Bissau, exacerbe le risque de créer un instrument juridique qui s'inscrirait, non en complémentarité, mais plutôt en juxtaposition, avec le Code pénal et les autres dispositions pénales. Cependant, un tel instrument pourrait également contribuer à la promotion des droits des migrants et à la sensibilisation quant aux risques induits par les activités de trafic illicite.

Si cette sensibilisation est un pilier central de nombreuses stratégies multilatérales en matière de migration clandestine, et notamment du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, son effet dissuasif reste toutefois incertain.

Au Niger, la Loi 2015/36 « relative au trafic illicite de migrants », de par son intitulé même, ne laisse aucun doute sur l'objet de son application. Il en est de même pour les lois contre le trafic illicite de migrants adoptées par la Guinée-Bissau (« *Lei para combater tráfico de migrantes* ») et la Mauritanie (« Loi relative à la lutte contre le trafic illicite de migrants » ). Cependant, la loi

N° 82 sur la lutte contre la migration irrégulière et le trafic illicite de migrants, adoptée en 2016 par l'Égypte échoue pour sa part à saisir l'un des intérêts majeurs de l'élaboration d'une loi distincte contre le trafic illicite, à savoir instaurer une distinction claire avec les infractions à la réglementation en matière d'immigration.

#### 9.4.4. Lois contre la traite de personnes

Au vu de la confusion générale régnant quant à la distinction entre trafic illicite de migrants et traite de personnes, aussi bien par rapport à la manière dont ces crimes sont perçus qu'en termes de législation, les États se sont engagés, dans le cadre du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, à réviser ou modifier les politiques et procédures existantes de manière à distinguer ces infractions « en adoptant les définitions qui conviennent » et en leur apportant « des réponses spécifiques »<sup>151</sup>.

Malgré les engagements pris, dix pays (le Burkina Faso, l'Éthiopie, le Mali, le Sénégal, la Zambie, le Lesotho, l'Eswatini, la Guinée équatoriale, Djibouti et le Nigéria (qui comme signalé ci-dessus, criminalise le trafic illicite de migrants aussi bien dans ses lois sur l'immigration que ses lois sur la traite de personnes) ont toutefois choisi d'intégrer leurs dispositions relatives au trafic illicite de migrants au sein d'instruments juridiques également orientés vers la lutte contre la traite d'êtres humains, infraction qui fait d'ailleurs l'objet de la majorité des dispositions prévues par lesdits instruments.

L'adoption de tels cadres juridiques alimente et reflète la confusion régnant entre les deux phénomènes dans le discours international. Bien que dans de nombreux cas, ces deux pratiques soient intrinsèquement liées et que leur différenciation puisse apparaître comme une vue de l'esprit face à la réalité sur le terrain, il s'agit de deux crimes fondamentalement différents, appelant, en vertu du droit international, des politiques et réponses juridiques distinctes.

Cette tendance à associer ces infractions trouve sa source dans la terminologie imprécise initialement utilisée pour décrire ces deux concepts. En effet, jusqu'à la fin des années 1990, les États et organisations internationales employaient un certain nombre de

termes, tels que « introduction clandestine d'étrangers », « migration irrégulière » et « traite d'étrangers » de manière interchangeable<sup>152</sup>.

Cependant, dès l'instant où la traite de personnes et le trafic illicite d'êtres humains ont été criminalisés par le droit international, ces deux phénomènes, composés de différents *actus reus* et *mens rea* (c'est-à-dire impliquant des actes et des intentions différentes) ont reçu un traitement différencié au sein de protocoles distincts.

## Le Protocole contre le trafic illicite de migrants prévoit notamment des sanctions en cas de « circonstances aggravantes »

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants, qui prend en compte les hauts niveaux de violence qui accompagnent souvent le trafic illicite de migrants prévoit notamment des sanctions en cas de « circonstances aggravantes », lesquelles concernent les cas impliquant la mise en danger de la vie des migrants ou le « traitement inhumain ou dégradant de ces migrants, y compris à des fins d'exploitation »<sup>153</sup>. D'autres situations relevant du trafic illicite de migrants aggravé sont également suggérées par la *Loi type contre le trafic illicite de migrants*, élaborée par l'ONU DC pour aider les États à transposer le Protocole dans leur législation nationale<sup>154</sup>.

Le cadre juridique international tente en outre de répondre aux problématiques soulevées par les possibles chevauchements de ces crimes, en précisant que « la présence de l'exploitation dans ce qui constituerait à défaut un cas de trafic illicite de migrants peut rendre l'infraction de traite des personnes applicable si l'État Partie concerné a ratifié et appliqué le Protocole relatif à la traite des personnes »<sup>155</sup>. En référence au Protocole contre la traite de personnes, lequel, dans sa définition de l'infraction, met en avant la question des « moyens » utilisés, la *Loi type contre le trafic illicite de migrants* de



l'ONUDC signale en effet la difficulté à concevoir « une situation dans laquelle un migrant a été l'objet d'un trafic aux fins de travail forcé ou d'esclavage, sans qu'il existe également certains éléments de tromperie ou de coercition »<sup>156</sup>. En cela, l'ONUDC souligne la mince frontière existant entre ces deux infractions, les pratiques de trafic illicite de migrants étant susceptibles de glisser progressivement vers la traite de personnes.

Malgré tout, il est important de bien appréhender les éléments qui différencient ces deux crimes. Le trafic illicite de migrants aggravé prend, pour sa part, non seulement en considération l'intention de l'auteur de tirer un avantage financier ou un autre avantage matériel de son infraction, mais sanctionne également les circonstances impliquant « un traitement inhumain ou dégradant de ces migrants, y compris à des fins d'exploitation ». En revanche, afin de pouvoir caractériser une infraction comme relevant de la traite de personnes, il est nécessaire de prouver que celle-ci a été réalisée spécifiquement à des fins d'exploitation. Trafic illicite de migrants et traite de personnes impliquent donc des *mens rea* distincts<sup>157</sup>.

Ainsi, la criminalisation de ces deux pratiques au sein d'un même instrument juridique, dont l'intitulé fait souvent exclusivement référence à la traite de personnes, influence la réponse opposée au trafic illicite de migrants, appréhendée sous le prisme de la traite de personnes. Cette conception biaisée trouve un écho dans les législations nationales, comme le démontre le préambule à la Loi sénégalaise N° 2005/06, abordant exclusivement le thème du « fléau » de la traite de personnes et ne mentionnant le trafic illicite de migrants que de façon indirecte, en tant que « fait de migration clandestine organisée ».

La prévalence donnée à la lutte contre la traite de personnes sur celle contre le trafic illicite de migrants est illustrée par l'intitulé des lois adoptées par trois des quatre pays francophones ayant choisi de criminaliser ces deux phénomènes au sein d'un même instrument juridique, à savoir : le Burkina Faso, le Mali et le Sénégal. En effet, dans chacun de ces États, il n'est fait référence au trafic illicite de migrants qu'en tant que pratique assimilée à la traite de personnes (« Loi portant

lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées »)<sup>158</sup>. Une telle définition, erronée et non conforme aux Protocoles, tend à suggérer que les deux phénomènes peuvent être traités de la même manière. Si l'intitulé de la loi adoptée par Djibouti (le 4<sup>e</sup> pays francophone) fait quant à lui explicitement référence aussi bien à la traite de personnes qu'au trafic illicite d'êtres humains, seule une infime partie de cette loi est effectivement consacrée à la lutte contre ce dernier.

Le Nigéria, pour sa part, dans l'intitulé d'une de ses lois visant à criminaliser le trafic illicite de migrants (« Loi de 2015 portant exécution et administration de la législation sur la traite des personnes (interdiction) », aussi appelée « Loi de 2015 sur la traite des personnes ») ne mentionne à aucun moment le trafic illicite, pas même en tant que « pratique assimilée ».

Le choix de tels intitulés augmente le risque pour les deux infractions d'être traitées de la même manière, comme le démontrent les lois adoptées par le Burkina Faso, le Mali et le Sénégal, qui prévoient toutes les mêmes sanctions, soit une peine d'emprisonnement comprise entre 5 et 10 ans, tant pour le trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes que pour la traite de personnes<sup>159</sup>.

Tandis que dans le cas du Burkina Faso et du Sénégal, les dispositions relatives au trafic illicite de migrants n'établissent aucune distinction entre une infraction commise avec ou sans circonstances aggravantes, les facteurs aggravants définis dans la législation malienne s'appliquent uniquement aux situations dans lesquelles la personne ayant fait l'objet d'un trafic est âgée de moins de 15 ans, la peine d'emprisonnement étant alors comprise entre 10 et 20 ans<sup>160</sup>. L'existence d'une peine minimale (comme nous le verrons à la [section 9.7.1](#)) signifie qu'une même sanction de cinq ans d'emprisonnement peut être prononcée aussi bien contre un individu ayant introduit clandestinement, et sans lui porter préjudice, un migrant sur un territoire national, que contre un individu ayant recruté, par la force ou la tromperie, une personne aux fins d'exploitation, par exemple dans le but de la prostituer.

De la même façon, la Loi sur la traite des personnes adoptée par le Nigéria en 2015 punit d'un minimum de

cinq ans d'emprisonnement aussi bien le crime de trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes<sup>161</sup> que le recrutement à des fins d'exploitation sexuelle d'une personne âgée de moins de 18 ans ainsi que l'achat ou la vente d'êtres humains à quelque fin que ce soit – des pratiques relevant toutes deux de la traite de personnes<sup>162</sup>. Du point de vue du préjudice subi, les peines prévues pour ces infractions semblent donc inévitables.

Une première analyse des sanctions prévues par ces quatre législations en matière de trafic illicite de migrants et de traite de personnes tendrait à suggérer que l'entrée illégale dans un territoire, en tant que problématique de sécurité nationale, constitue l'infraction la plus sévèrement punie. Cependant, dans le cas du Nigéria, cette hypothèse est contestable, le trafic illicite de migrants étant sanctionné par les mêmes peines que « l'importation ou l'exportation » d'une personne à l'intérieur ou à l'extérieur du territoire nigérian aux fins d'exploitation sexuelle,<sup>163</sup> intégrant par là une dimension transfrontalière à la définition de la traite de personnes. La Loi sur la traite des personnes adoptée par le Nigéria en 2015 n'établit de peine maximale pour aucune de ces infractions. Le fait que les mêmes peines minimales soient prévues aussi bien pour le trafic illicite de migrants que pour la traite de personne influence toutefois la perception de ces infractions par le système judiciaire, celles-ci étant considérées de gravité égale.

Comme souligné plus haut, le Nigéria intègre des dispositions visant à contrer le trafic illicite de migrants non seulement dans sa Loi de 2015 sur la traite des personnes, mais également dans sa Loi sur l'immigration de 2015, laquelle prévoit une peine d'emprisonnement de 10 ans en cas de trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes,<sup>164</sup> surpassant ainsi la sanction fixée par la Loi de 2015 sur la traite des personnes<sup>165</sup>.

Au Mali, alors que les dispositions sanctionnant les infractions d'aide à la migration clandestine sont toujours intégrées aux lois sur l'immigration, le trafic illicite de migrants est, pour sa part, puni par les lois sur la traite de personnes. Une application nuancée des dispositions relatives à ces deux types

d'infractions permettrait d'opposer aux individus coupables d'aide à la migration des sanctions purement administratives, et donc une peine minimale de trois mois d'emprisonnement, tandis que les groupes criminels organisés, en vertu des dispositions prévues par la loi sur la traite des personnes pour le crime de trafic illicite de migrants, seraient punissables d'un minimum de cinq ans d'emprisonnement. Toutefois, ces lois étant rarement mises en application, il est difficile de déterminer les modalités d'exécution de ces dispositions.

Le fait de criminaliser les infractions relatives au trafic illicite de migrants et celles relatives à la traite de personnes au sein de lois communes alimente également la confusion quant à leur définition. En ce qui concerne la législation éthiopienne, les termes « trafiquants d'êtres humains » et « passeurs » sont tous deux définis à la section 2 de la Proclamation N° 909/2015. Bien que le texte de loi distingue quelque peu ces deux infractions en les désignant par des appellations spécifiques, les « trafiquants d'êtres humains » et les « passeurs » partagent pour leur part une même définition : il s'agit de personnes qui « incitent, par leurs promesses, des individus à quitter leur pays de résidence pour migrer vers d'autres États »<sup>166</sup>. Cette disposition singulière semble comprendre des éléments aussi bien tirés de la définition de la traite de personnes que de celle du trafic illicite de migrants, notamment en ce qui concerne le caractère transnational de l'infraction. Cependant, en manquant de restituer l'ensemble des éléments caractérisant les deux infractions dans leurs Protocoles respectifs, elle permet à leurs auteurs d'être jugés aussi bien en tant que « trafiquants d'êtres humains » qu'en tant que « passeurs », effaçant la distinction juridique entre les deux crimes.

Cette confusion entre trafic illicite de migrants et traite de personnes trouve également son pendant dans la terminologie employée pour désigner les clients dudit trafic et les victimes de la traite, engendrant ainsi de nombreuses implications en termes de droits octroyés à chacun, comme abordé dans la [section 9.5 ci-dessous](#).

Le Mali, le Sénégal et la Zambie procèdent actuellement à la révision de leurs cadres juridiques régissant les

infractions liées au trafic illicite de migrants, notamment dans l'optique de dissocier ces dernières des dispositions relatives à la traite d'êtres humains<sup>67</sup>. Les réformes effectuées dans les législations existantes en matière de trafic illicite de migrants permettront ainsi de déterminer si ces États ont correctement appréhendé la distinction entre trafic illicite de migrants et traite de personnes.

#### **9.4.5. Recommandations concernant le choix de l'instrument juridique pour la criminalisation du trafic illicite de migrants**

Les dispositions relatives à l'infraction administrative que constitue l'aide à la migration irrégulière et celles relatives à l'infraction pénale que constitue le trafic illicite de migrants doivent être rédigées indépendamment et régies par des lois distinctes. Les deux infractions doivent également, comme c'est le cas au Mali, pouvoir coexister tout en garantissant une condamnation des auteurs en fonction de leur intention et des liens qu'ils entretiennent avec le crime organisé.

Les dispositions relatives à l'infraction administrative doivent être rédigées indépendamment et régies par des lois distinctes

Cependant, en pratique, le trafic illicite de migrants est souvent criminalisé dans le cadre des lois sur l'immigration, alimentant une confusion entre trafic illicite et (aide à la) migration clandestine. En effet, le durcissement des sanctions à l'encontre du trafic illicite de migrants a, dans certains États, pu mener à un renforcement des peines sanctionnant l'aide à la migration irrégulière, de telles mesures ayant toutefois un impact limité sur les activités criminelles organisées.

Dans la plupart des États, les cadres juridiques du droit civil et du droit pénal opèrent en parallèle. Bien que susceptibles de s'entrecouper, ils sont fondamentalement différents. Par définition, toute personne contrevenant à la législation pénale est désignée par le terme de « criminel » ; une terminologie

empruntée par le Protocole contre le trafic illicite de migrants afin d'ériger les groupes criminels organisés opérant dans le trafic illicite d'êtres humains en tant que principaux responsables.

Toutefois, lorsque les auteurs de trafic illicite ne sont en réalité coupables que d'aide à la migration, leur criminalisation devient plus problématique. Il s'agissait d'ailleurs d'une des principales critiques opposées à la législation de l'UE en matière de trafic illicite de migrants au cours d'une évaluation conduite en 2017. La majorité des répondants pensait en effet qu'étant donné la définition élargie du trafic illicite de migrants, laquelle incluait l'aide à la migration irrégulière, celui-ci devrait appeler des sanctions administratives plutôt que des sanctions au pénal<sup>68</sup>.

En conclusion, tandis que la criminalisation des infractions liées au trafic illicite de migrants dans le cadre des lois sur l'immigration ou sur la traite de personnes influence négativement leur application et la manière dont elles sont perçues, l'adoption de lois distinctes contre le trafic de migrants risque quant à elle de conduire à la création de systèmes juridiques parallèles, en contradiction avec la législation pénale existante.

La manière la plus efficace de contrer ces risques serait donc d'intégrer les dispositions relatives au trafic illicite de migrants au Code pénal, lequel devra définir un champ d'application ciblé et approprié, de sorte à éviter toute criminalisation excessive ou inadéquate.

### **9.5. Criminalisation des migrants : objets ou victimes de trafic?**

#### **9.5.1. Objets ou victimes?**

Le Protocole contre le trafic illicite de migrants, tel qu'initialement conçu, semblait privilégier l'appellation de « victimes ». L'emploi ultérieur des expressions « migrant objet d'un trafic » ou « migrant faisant l'objet d'un trafic » a non seulement modifié le ton général du Protocole, mais a également rendu inapplicables les dispositions favorables aux « victimes » prévues par l'Article 25 de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée (selon certains, à juste titre)<sup>69</sup>.

En effet, un tel choix terminologique laisse entendre que les véritables victimes de ce crime ne sont pas les migrants objets des trafics, mais bien les États, dont les frontières sont illégalement franchies. Le droit international, à travers sa définition du trafic illicite de migrants, pénalise donc principalement l'acte d'entrée irrégulière induit par le trafic plutôt que l'impact de ce dernier sur les migrants trafiqués<sup>170</sup>.

La traite de personnes, qui implique une forme d'exploitation, souvent sexuelle ou par le travail, est, au contraire, considérée comme une infraction à l'encontre des individus. Les Protocoles afférents à ces deux infractions cherchent ainsi, par la terminologie employée, à refléter cette distinction ; les personnes exploitées y sont donc qualifiées de « victimes » tandis que les personnes trafiquées y sont désignées par le terme « objets »<sup>171</sup>. Cette modification du Protocole contre le trafic illicite de migrants a sans doute été motivée en grande partie par le fait que les recours juridiques dont disposent les « victimes » en vertu du droit international ne sont pas applicables aux « objets », limitant ainsi la responsabilité des États envers les migrants trafiqués lorsqu'aucun élément ne semble corroborer que ceux-ci ont été victimes de mauvais traitement ou d'exploitation.

Dans les États où les dispositions relatives au trafic illicite de migrants sont intégrées aux lois sur la traite de personnes, la distinction entre « victimes » de la traite et « objets » d'un trafic peut être (volontairement ou en raison d'une erreur de rédaction) nébuleuse. C'est notamment le cas dans la loi malienne N° 2012-023, qui dispose que « nonobstant toute disposition contraire, les victimes des infractions prévues par la présente loi ne peuvent faire l'objet de poursuite ou de condamnation »<sup>172</sup>. Cette loi couvrant aussi bien le trafic illicite de migrants que la traite de personnes, les « objets » se voient octroyer le statut de « victimes » et semblent pouvoir bénéficier des mêmes protections, poussant ainsi à l'extrême la disposition du Protocole relative à l'interdiction d'engager des poursuites pénales à l'encontre des migrants pour avoir fait appel aux services de passeurs.

Les migrants faisant l'objet d'un trafic semblent donc être en droit de « solliciter leur maintien sur le territoire

national à titre temporaire ou permanent »<sup>173</sup> droit qui, bien qu'également accordé aux victimes de la traite en vertu du Protocole contre la traite de personnes, ne fait pas partie des dispositions applicables aux « objets » de trafic dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants.

Cette frontière floue entre trafic illicite de migrants et traite de personnes s'est révélée problématique à l'heure de l'application pratique de la Loi N° 2012-023 adoptée par le Mali, certains commentateurs soulignant un manque de clarté autour de la définition des « victimes » pouvant prétendre aux « protections » prévues par la loi<sup>174</sup>. De plus, bien que le texte de loi prévoit une série de mesures de protection des « victimes », celui-ci reste vague quant à leur mise en œuvre.

De même, la définition des « victimes » établie par le Protocole N° 909/2015 adopté par l'Éthiopie englobe « toute personne à l'encontre de laquelle l'infraction énoncée par la présente Proclamation a été commise ou toute personne ayant subi des préjudices [...] consécutivement à la perpétration dudit crime ».<sup>175</sup> Si l'applicabilité de cette loi aux « objets » d'un trafic sans circonstances aggravantes, tels que définis par le Protocole contre le trafic illicite de migrants, pose question, son champ d'application comprend en revanche incontestablement les migrants faisant l'objet d'un trafic illicite aggravé. En outre, la définition, telle qu'énoncée dans le Protocole, du trafic illicite de migrants en tant qu'infraction « commise à l'encontre » des enfants, des femmes ou de toute autre personne participe également à désigner le migrant, et non l'État, comme véritable victime<sup>176</sup>. En vertu de ce Protocole, les individus reconnus en tant que « victimes » peuvent prétendre à une assistance matérielle et à une aide à l'intégration, et se voir octroyer l'accès à un fonds d'aide financière (bien que celui-ci ne semble, à l'heure actuelle, pas alimenté).

En Éthiopie, l'imprécision entourant la définition du terme « victime » se retrouve jusque dans les discussions préliminaires menées avec le Bureau du procureur général dans le cadre de l'élaboration du nouveau protocole de 2018 destiné à encadrer les infractions liées au trafic illicite de migrants et à la traite de

personnes, les experts chargés de la rédaction dudit Protocole ayant également pris le parti d'employer le terme « victimes » pour désigner non seulement les victimes de traite d'êtres humains, mais également celles de trafic de migrants. Il est toutefois difficile de déterminer si le choix de cette terminologie, aussi bien dans le cadre de ces discussions préliminaires que de la Proclamation N° 909/2015, a été alimenté par une mauvaise compréhension des deux infractions et des droits qu'elles impliquent, ou s'il s'inscrit dans la volonté d'octroyer davantage de droits aux migrants trafiqués<sup>177</sup>. De manière générale, les droits accrus concédés par ces instruments juridiques aux migrants « objets » du trafic illicite semblent plutôt constituer une conséquence involontaire de la criminalisation du trafic illicite de migrants au sein de la législation sur l'immigration.

### 9.5.2. Criminalisation des migrants : protection contre les poursuites

L'un des trois objectifs du Protocole contre le trafic illicite de migrants est de garantir le respect des droits des migrants. Dans cette optique, le Protocole énonce donc explicitement l'interdiction d'engager des poursuites à l'encontre des migrants du seul fait d'avoir recouru aux services de passeurs (interdiction de poursuite)<sup>178</sup>.

Cette interdiction de poursuites a été convenue tardivement au cours des négociations ayant entouré l'élaboration du Protocole. De même, les clauses de sauvegarde garantissant le maintien des droits des migrants prévus au titre du droit international, y compris le droit international relatif aux droits humains et le droit international des réfugiés, n'ont été adoptées qu'à la suite de discussions poussées, vers la fin de la phase de négociation<sup>179</sup>. Ainsi, bien qu'en 2018, à l'occasion du Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, les États aient réitéré leur engagement à « respecter et protéger les droits fondamentaux de tous les migrants, quel que soit leur statut migratoire »<sup>180</sup>, en pratique, ces droits continuent à être largement bafoués.

Si l'interdiction de poursuites énoncée par le Protocole contre le trafic illicite de migrants est largement restreinte par son Article 6(4), qui veille à préserver le droit des États à engager des poursuites à l'encontre des migrants faisant l'objet d'un trafic lorsque leurs

actes constituent une violation de la législation en matière d'immigration, elle reste toutefois un sujet de préoccupation pour de nombreux gouvernements africains qui hésitent à ratifier le Protocole et à le transposer dans leur législation nationale<sup>181</sup>. La clause d'interdiction de poursuites ainsi que les dispositions relatives aux droits des migrants objets d'un trafic constituent en effet, pour nombre d'États, les principaux obstacles à la ratification du Protocole. De nombreux États Parties du Protocole contre le trafic illicite de migrants ont ainsi choisi d'exclure ces obligations contraignantes de leur législation nationale relative au trafic illicite de migrants.

En effet, parmi les 22 pays africains dont la législation nationale prévoit des dispositions criminalisant le trafic illicite de migrants, seuls neuf ont choisi de conserver la clause d'interdiction de poursuites<sup>182</sup>, à savoir : l'Égypte, l'Éthiopie, le Mali, le Sénégal, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, l'Eswatini, le Kenya (avec des réserves, comme expliqué ci-après) et le Nigéria (qui a incorporé la clause à sa Loi sur l'immigration de 2015 mais l'a exclue de sa Loi de 2015 sur la traite des personnes, lesquelles criminalisent toutes deux le trafic illicite de migrants).

Au Kenya, l'interdiction de poursuites est toutefois conditionnée par la coopération des migrants aux enquêtes et aux poursuites visant les passeurs<sup>183</sup>. Une telle exigence réduit considérablement la protection générale dont bénéficient les migrants en vertu du Protocole contre le trafic illicite de migrants et — dans un contexte où la protection des témoins n'est pas toujours assurée — risque de mettre leur vie en danger.

Treize des 22 pays criminalisant le trafic illicite de migrants ont, pour leur part, choisi de ne pas conserver la clause d'interdiction de poursuites<sup>184</sup> exposant ainsi les migrants ayant contracté les services de passeurs à des poursuites judiciaires. Il s'agit également là d'un acte symbolique. En effet, l'intégration, dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, d'une clause d'interdiction de poursuites indiquait clairement que le Protocole n'avait pas vocation à constituer un instrument de lutte contre la migration irrégulière, laquelle ne devrait pas, en elle-même, être considérée comme un



délict. La suppression de cette clause dans les législations nationales s'inscrit en contradiction avec cette volonté, la criminalisation du trafic illicite devenant ainsi un moyen de lutter contre les migrants clandestins. Afin d'améliorer sa conformité avec le Protocole, la Zambie, dont la législation actuelle permet la poursuite de toute personne ayant « consenti à faire l'objet d'un trafic », procède actuellement à la révision de sa loi hébergeant les dispositions relatives au trafic illicite de migrants<sup>185</sup>.

Loin de se limiter exclusivement au continent africain, l'éviction de la clause d'interdiction de poursuites concerne de nombreux pays, à l'image du « train de mesures relatives aux passeurs » élaboré par l'UE pour lutter contre le trafic illicite d'êtres humains. Cette suppression a soulevé de vives critiques, 70 % des répondants à la consultation publique mise en place par l'UE en 2017 sur le « train de mesures relatives aux passeurs » ayant pointé du doigt la protection insuffisante offerte par cet instrument juridique en matière de droits des migrants faisant l'objet d'un trafic<sup>186</sup>. Bien qu'aucun État membre de l'UE ne criminalise explicitement les migrants en situation irrégulière ayant fait appel à des passeurs ou ayant été l'objet de trafic<sup>75</sup>, certains ont toutefois condamné des migrants pour leur participation audit trafic, même sous contrainte, comme dans le cas de la conduite d'un bateau sous la menace d'une arme<sup>187</sup>.

Si le Protocole permet effectivement la poursuite de migrants lorsque ceux-ci ont participé au trafic illicite, l'Article 6 stipule toutefois que cette participation ne peut donner lieu à des sanctions que si elle est intentionnelle. Une participation involontaire ne justifierait donc pas la pénalisation des migrants au motif de trafic illicite et ne ferait qu'amoindrir les protections offertes par la clause d'interdiction de poursuites. Sanctionner des migrants pour des actes commis sous la contrainte constitue donc une violation du Protocole et de sa clause d'interdiction de poursuites (bien que certains pays aient sciemment choisi de ne pas conserver cette clause dans leur législation nationale).

En raison de ce manquement général à transposer dans les législations nationales, non seulement l'interdiction de poursuites, mais également les dispositions

additionnelles relatives aux droits des migrants trafiqués prévues par l'Article 16, le Protocole contre le trafic illicite de migrants se trouve inapte à garantir le respect d'un des ses trois objectifs. Il rend ainsi les migrants inculpables pour avoir fait appel aux services de passeurs, en violation aussi bien des normes largement acceptées sur le traitement des infractions aux régimes migratoires que, dans certains cas, de la législation protégeant les demandeurs d'asile fuyant des persécutions.

## 9.6. Criminalisation de l'émigration

La définition du trafic illicite de migrants, telle qu'établie par le Protocole contre le trafic illicite de migrants conformément au droit international, qui entérine le droit d'une personne à quitter un pays, y compris le sien<sup>188</sup>, tout en respectant la souveraineté des États en matière d'immigration, concerne « l'entrée illégale » mais ne mentionne en aucun cas « la sortie illégale ».

Cependant, parmi les 22 pays africains criminalisant le trafic illicite de migrants, onze (ou quatorze si l'on inclut le Lesotho, le Niger et la Zambie) pénalisent également l'aide à la sortie illégale en tant que pratique de trafic illicite de migrants sans circonstances aggravantes, à savoir : l'Algérie, le Burkina Faso, l'Égypte, l'Éthiopie, le Ghana, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, le Kenya, le Mali, le Mozambique et le Sénégal<sup>189</sup>. Si la législation du Lesotho, du Niger et de la Zambie reprend quant à elle la définition du « trafic illicite de migrants » établie par le Protocole contre le trafic illicite de migrants (c'est-à-dire, en faisant exclusivement référence à l'entrée illégale), les dispositions relatives à l'infraction elle-même font respectivement référence au trafic de migrants « à destination ou au départ du territoire zambien », au fait « d'assurer leur entrée ou sortie illégale du territoire nigérien », ou de participer à « leur entrée ou sortie illégale du Lesotho ». Étant donné la définition du trafic illicite de migrants énoncée par ces trois législations, il est difficile de déterminer si le trafic d'une personne « au départ » du Lesotho, du Niger ou de la Zambie pourrait effectivement être passible de poursuites.

L'implication de l'UE dans la mise en place de lois contre le trafic illicite de migrants en Afrique a en grande partie été motivée par la préoccupation des pays de destination européens à l'égard de la migration

clandestine et leur désir d'endiguer les arrivées sur leur territoire. Les différentes législations nationales africaines se sont ainsi trouvées largement influencées à adopter des mesures de criminalisation de l'émigration.

Par ailleurs, cette criminalisation de l'aide à l'émigration reflète l'importance que revêt la souveraineté des frontières pour de nombreux États, laquelle constitue en réalité la motivation principale de leur engagement dans la lutte contre le trafic illicite d'êtres humains. Dans certains cas, comme en Algérie et en Égypte, cette attention particulière portée par les États sur l'émigration, et plus spécifiquement sur le départ de leurs citoyens, peut également être alimentée par la crainte d'une fuite des cerveaux (une crainte décelable dans les actions coercitives mises en œuvre par l'Égypte, détaillées dans la [section 10.6 ci-dessous](#)).

Si le Code pénal algérien définit le « passeur » comme une personne facilitant « l'entrée, la circulation, le séjour ou la sortie [...] d'un étranger »<sup>190</sup>, le trafic illicite d'êtres humains est quant à lui simplement défini comme « le fait d'organiser la sortie illégale du territoire national d'une personne ou plus afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou tout autre avantage »,<sup>191</sup> ce qui semble indiquer une priorité octroyée à la lutte contre le départ des ressortissants nationaux.

En Éthiopie, le fait de faciliter la sortie irrégulière du territoire, qui n'était pas prévu par les dispositions du Code pénal de 2004 relatives au trafic illicite de migrants, a par la suite été incorporé à la Proclamation No 909/2015. Le choix d'apporter un tel changement à la définition du trafic illicite de migrants peut s'expliquer par la pression exercée par l'UE pour enrayer l'émigration éthiopienne, mais également par la préoccupation du gouvernement face à l'émigration de masse de ses citoyens, celui-ci souhaitant se défaire de son étiquette de principal pays d'origine des migrants.

Dans le cas du Niger, où le risque d'une fuite des cerveaux est perçu comme faible,<sup>192</sup> l'influence de l'UE semble être la principale motivation politique à la criminalisation de l'aide à l'émigration. Cette politique, dont l'objectif clairement établi est d'empêcher les migrants d'atteindre la Libye, laquelle, malgré son rôle

de zone tampon de l'UE, souffre de frontières poreuses et de difficultés à faire appliquer la loi, a donc soulevé de nombreuses critiques.

Dans les États où l'émigration de masse n'est pas perçue comme problématique au niveau national, la criminalisation de la sortie irrégulière semble en effet être motivée par des acteurs externes. Par exemple, les premières ébauches de la politique régionale en matière de migration mixte prescrivaient une harmonisation des stratégies nationales de criminalisation du trafic illicite de migrants au départ de la région, sans que cette approche soit justifiée en vertu du droit international. Bien que les recommandations en la matière n'aient pas été conservées et que le positionnement face aux questions d'émigration ait par la suite été assoupli, cet exemple reflète incontestablement l'influence des donateurs et de leurs priorités sur la politique migratoire des pays d'Afrique.

## 9.7. Cadre pénal : des sanctions proportionnelles au crime

La question des sanctions applicables aux passeurs est un sujet sensible, qui dépend étroitement du discours politique en matière de migration. Si le Protocole contre le trafic illicite de migrants reste vague quant à la peine exacte devant être appliquée en condamnation des infractions relatives au trafic illicite de migrants, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée insiste quant à elle sur le fait que la gravité de l'infraction doit être prise en compte à l'heure de déterminer la sanction adéquate, laissant aux législateurs nationaux une marge de manœuvre non négligeable.<sup>193</sup>

De nombreux commentateurs soutiennent que la sévérité des peines appliquées au crime de trafic illicite d'êtres humains ne conditionne pas leur caractère dissuasif ; un effet pourtant recherché par certains régimes de peines particulièrement stricts. Étant établi que la majorité des condamnations visent essentiellement les petits passeurs, le caractère dissuasif des sanctions sur les grands responsables du trafic reste très limité.<sup>194</sup> Cet état de fait, combiné aux faibles taux de condamnations, rend de tels régimes de peines inefficaces pour lutter contre les opérateurs de haut

niveau à l'œuvre dans le trafic illicite de migrants, ces derniers étant plus susceptibles d'être sensibles à des dispositions laissant aux juges une certaine liberté. Malgré tout, certains pays africains sanctionnent le trafic illicite de migrants de peines d'emprisonnement extrêmement longues, comme c'est le cas de l'Éthiopie, de la Namibie et du Niger, qui prévoient des peines maximales de respectivement 20, 25 et 30 ans.<sup>195</sup>

Étant établi que la majorité des condamnations visent essentiellement les petits passeurs, le caractère dissuasif des sanctions sur les grands responsables du trafic reste très limité

L'entrée en vigueur, en Éthiopie, d'une version révisée des lois régissant le trafic illicite de migrants permet d'obtenir un aperçu de l'évolution des tendances en matière de sévérité et de nature des peines. Ainsi, si les dispositions relatives au trafic illicite de migrants et à la traite de personnes étaient auparavant abritées par un même instrument juridique, à savoir, le Code pénal, depuis 2019, les deux infractions sont désormais encadrées par la Proclamation 909/2015. En outre, la peine sanctionnant le trafic illicite de migrants a augmenté de manière drastique : tandis que pour cette infraction, le Code pénal de 2004 prévoyait cinq à 10 ans d'emprisonnement, la Proclamation 909/2015 prévoit non seulement une peine d'emprisonnement pouvant aller de 15 à 20 ans, mais également le paiement d'une amende. Une peine minimale qui atteint les 20 ans d'emprisonnement lorsque l'infraction entre dans le cadre de la récidive, qu'elle soit perpétrée par un agent de la fonction publique, ou qu'elle s'accompagne d'autres « circonstances aggravantes ».<sup>196</sup>

Ainsi, la peine prévue pour le trafic illicite de migrants se rapproche de celle sanctionnant la traite de personnes, ce crime étant puni de 15 à 25 ans d'emprisonnement ou, en cas de circonstances aggravantes, d'une peine

d'emprisonnement pouvant aller de 25 ans à perpétuité. Une similitude que l'on observe également dans les régimes de peines des autres États ayant choisi de criminaliser le trafic illicite de migrants et la traite de personnes au sein d'un même texte de loi, comme exposé à la [section 9.4.4 ci-dessus](#).<sup>197</sup>

### 9.7.1. Régimes de peines minimales obligatoires

Le trafic illicite de migrants étant un crime complexe dont les principaux coupables passent souvent entre les mailles du filet, les régimes de peines minimales obligatoires ne sont pas les mieux indiqués pour sanctionner cette infraction, une telle approche n'étant d'ailleurs pas préconisée par le Protocole contre le trafic illicite de migrants.

Cependant, 16 des 22 pays africains qui criminalisent le trafic illicite de migrants prévoient, dans leur législation, une peine minimale obligatoire.<sup>198</sup> C'est également le cas du Maroc et de ses dispositions criminalisant l'aide à la migration irrégulière « à titre gratuit ». Dans 14 de ces États, le paiement d'une amende n'est pas proposé en alternative à la peine d'emprisonnement, bien qu'il puisse être prononcé en tant que peine additionnelle.<sup>199</sup>

En cela, les régimes de peines minimales obligatoires constituent une entrave à la liberté des juges qui, à l'heure de la détermination des peines, se trouvent dans l'obligation de prononcer une peine d'emprisonnement dès lors que la culpabilité de l'accusé est établie, et ce indépendamment d'éventuelles circonstances atténuantes. Les pays africains prévoient des peines minimales obligatoires comprises entre un an (Guinée, Guinée-Bissau, République centrafricaine)<sup>200</sup> et 15 ans (Éthiopie, Lesotho, Zambie),<sup>201</sup> pour une durée moyenne de six ans. En outre, neuf pays (ainsi que le Maroc) prévoient une peine minimale obligatoire supérieure ou égale à quatre ans, érigeant par là automatiquement le trafic illicite de migrants au rang des « infractions graves », telles que définies par la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.<sup>202</sup>

La mise en place de peines minimales obligatoires pour sanctionner le trafic illicite d'êtres humains a donc été vivement critiquée. En effet, celles-ci ne permettant

pas d'appliquer le principe de proportionnalité des peines, elles perdent leur caractère dissuasif (comme expliqué ci-dessus) et manquent ainsi à modifier le profil de risque des infractions liées au trafic illicite d'êtres humains et à faire reculer l'économie y étant associée.<sup>203</sup> L'une des préoccupations principales des détracteurs des régimes de peines obligatoires concerne notamment la criminalisation des petits acteurs du trafic. Ces derniers constituent la majorité des condamnations ; ils opèrent bien souvent de manière indépendante ou dans des structures libres, sans être rattachés à un quelconque réseau de crime organisé, et tombent malgré tout sous le coup des dispositions destinées à ces réseaux organisés.

Ainsi, d'aucuns pourraient soutenir que de tels régimes de peines s'inscrivent en violation du droit international. En effet, en contrevenant au principe de proportionnalité, les peines d'emprisonnement prononcées en vertu de ces régimes peuvent être qualifiées d'emprisonnements arbitraires. Par ailleurs, la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée exige des États Parties qu'ils prévoient, pour les infractions décrites en son sein ainsi que dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, des sanctions qui « tiennent compte de la gravité » de ces infractions.<sup>204</sup> Une « gravité » qui n'entre pas en considération dans les régimes de peines minimales obligatoires, qui ne permettent pas d'examiner d'éventuelles circonstances atténuantes et limitent la liberté des autorités judiciaires en matière de détermination des peines.<sup>205</sup>

En Australie, qui depuis 2001 a adopté un régime de peines obligatoires pour les infractions impliquant le trafic de cinq migrants ou plus, la majorité des condamnés reçoivent la peine d'emprisonnement minimale autorisée, celle-ci s'élevant à cinq ans.<sup>206</sup> Ces observations, ainsi que les réticences des autorités judiciaires, lesquelles transparaissent dans les transcriptions des procès,<sup>207</sup> démontrent que le régime de peine australien est considéré comme excessif. La peine minimale autorisée elle-même a été décrite par la Conférence judiciaire australienne (*Judicial Conference of Australia*) comme tellement « disproportionnée au crime et à ses circonstances qu'elle constitue une injustice ». <sup>208</sup>

Une étude du précédent régime de peines australien avait permis de déterminer qu'avant l'instauration d'une peine minimale obligatoire, les juges fixaient, dans 8 % des cas de trafic illicite de migrants, des sanctions inférieures ou égales à la peine minimale obligatoire de cinq ans actuellement en vigueur.<sup>209</sup> Après une étude menée en 2012 sur le régime de peines minimales obligatoires australien,<sup>210</sup> le procureur général a demandé au Bureau du directeur des poursuites publiques du Commonwealth (service fédéral de poursuites australien) d'appliquer à toutes les infractions relatives au trafic illicite de migrants, sauf celles avec circonstances aggravantes, les dispositions prévues pour le trafic d'un seul migrant, même lorsque dans les faits, cinq migrants ou plus sont impliqués, celles-ci ne prévoyant en effet pas de peine minimale obligatoire.<sup>211</sup> Cette directive, en encourageant la catégorisation délibérément erronée des faits de sorte à contourner le régime de peines minimales obligatoires, souligne bien l'inadéquation des sanctions prévues par la législation australienne.

Il est difficile d'obtenir des données sur les poursuites relatives au trafic illicite de personnes en Afrique. À l'inefficacité des mécanismes de collecte et de publication de données, s'ajoute l'association sémantique des termes « passeurs » et « personnes qui se livrent à la traite » ; sans dossiers à l'appui, les statistiques n'apportent pas d'éclairage. Néanmoins, des analyses fondées sur les données publiées et les entretiens avec des informateurs clés dans les pays concernés montrent que les régimes de peines minimales obligatoires sont contournés, ou que des peines minimales sont appliquées.

Au Niger, la Loi 2015/36 condamne les délits de trafic illicite de personnes avec un emprisonnement minimal de cinq ans, sans possibilité de commutation en amende. Entre mai 2015 et décembre 2018, les tribunaux d'Agadez ont jugé et condamné 107 passeurs pour trafic illicite de personnes<sup>212</sup>. Cinq personnes étaient toujours emprisonnées à Agadez le 28 juillet 2019 <sup>213</sup> — illustrant clairement que la peine minimale obligatoire n'a pas été appliquée ou exécutée.

D'après les explications d'un capitaine des services de renseignements du Niger, la Direction Générale de la

Documentation et de la Sécurité Extérieure (DGDSE), « l'application des peines minimales aux passeurs [...] tient au fait que [...] l'État préfère parvenir à un accord économique avec eux [...]. Une transaction sous forme d'amende est convenue, qui précède la libération de l'inculpé, et permet à l'État de renflouer ses caisses<sup>214</sup>. »

Le procureur d'Agadez explique que la plupart des personnes accusées de trafic illicite sont jugées et que, étant donné qu'elles plaident généralement coupables, elles sont condamnées, dans les limites de la durée légale de la détention provisoire, soit 18 mois, à des peines d'emprisonnement le plus souvent de moins d'un an. Au moment de la condamnation, la période de détention provisoire est déduite de la peine à effectuer, et les accusés sont souvent libérés sur-le-champ<sup>215</sup>.

Il semblerait que le système judiciaire reconnaisse quasi systématiquement des circonstances atténuantes aux passeurs et tienne compte de leur bonne conduite pendant la détention provisoire pour justifier leurs courtes peines de prison. Si le procureur a eu vent de condamnations à cinq ans d'emprisonnement, conformes aux peines minimales obligatoires (sachant que ces peines n'ont en aucun cas été prononcées à Agadez, où le procureur venait de prendre ses fonctions), il confirme qu'elles sont des exceptions à la norme<sup>216</sup>. Par ailleurs, l'application des peines minimales obligatoires est due à des circonstances aggravantes, les accusés étant coupables, outre de trafic illicite de personnes, de trafic de drogues ou de traite de personnes<sup>217</sup>.

Le procureur d'Agadez et le capitaine de la DGDSE s'accordent à attribuer en partie les peines légères à la corruption de la justice<sup>218</sup> et au fait que les passeurs et les juges nigériens sont originaires de la même communauté à Agadez. Leurs propos sont corroborés par le constat que les arrestations à Agadez ciblent en priorité les étrangers, qui, privés de contacts avec les réseaux d'influence locaux, représentaient 80 % de la population carcérale en juillet 2019<sup>219</sup>. Si la corruption contribue clairement à la légèreté des peines, le recours quasi systématique du système judiciaire aux circonstances atténuantes illustre également le décalage apparent entre les délits et les sentences.

## 9.8. Infractions aggravées

L'article 6 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants exige de conférer le caractère de « circonstance aggravante » des infractions liées au trafic illicite, et d'appliquer des sanctions plus sévères, a) au fait de mettre en danger, ou de risquer de mettre en danger, la vie ou la sécurité des migrants concernés ; ou b) au traitement inhumain ou dégradant de ces migrants, y compris pour l'exploitation. Les États parties au Pacte mondial sur les migrations ont réaffirmé leur engagement « à [offrir aux migrants victimes de trafic] une assistance particulière en cas de circonstances aggravantes »<sup>220</sup>.

La première disposition, qui se prête à une interprétation limpide, a une large portée, et englobe de nombreuses méthodes à haut risque utilisées à l'heure actuelle par les responsables du trafic illicite de personnes. La deuxième renvoie au droit des traités internationaux dont elle intègre un élément fondamental, inscrit dans d'importants instruments régionaux et internationaux relatifs aux droits de l'homme, notamment la Charte africaine des droits de l'homme et des peuples (1986)<sup>221</sup>, et est connue pour inclure les souffrances aiguës, physiques ou mentales<sup>222</sup>. L'inclusion du terme « exploitation » renvoie de manière directe au Protocole relatif au trafic illicite de migrants.

15<sup>223</sup> des 22 pays pénalisant les infractions de base de trafic illicite de personnes, poursuivent les infractions aggravées qui sont passibles de peines plus lourdes. À quatre exceptions près, tous reconnaissent le caractère de circonstance aggravante formulé par le Protocole relatif au trafic illicite de migrants. Le Mali ne reconnaît comme circonstance aggravante que le trafic illicite de personnes âgées de moins de 15 ans ; quant à l'Éthiopie (Proclamation n° 909/2015) et à la Libye (Loi n° 19 de 2010), elles n'abordent pas le traitement inhumain ou dégradant infligé aux migrants. En Zambie, la Loi contre la traite des personnes ne considère comme possible circonstance aggravante que le « décès des migrants ».

Le trafic illicite de personnes vulnérables (le plus souvent des femmes et des enfants, et plus rarement, des personnes présentant un handicap mental ou physique) ou d'un grand nombre de personnes, le recours aux



armes pour commettre les infractions, et les cas où les auteurs des infractions sont des fonctionnaires publics (cet aspect est abordé plus en détail dans la [partie 12](#), le trafic illicite en tant qu'activité soutenue par l'État) constituent des circonstances aggravantes courantes dans ces juridictions, conformément aux suggestions de la Loi type contre le trafic illicite de migrants.

La présence de circonstances aggravantes ne conduit pas seulement à l'alourdissement de la condamnation encourue pour trafic illicite. Elle modifie sans conteste la nature des obligations des États à l'égard des personnes victimes du trafic illicite, lesquels sont tenus au regard du droit international de protéger les personnes relevant de leur juridiction contre les violations des droits fondamentaux, qu'elles soient commises ou pas par des particuliers<sup>224</sup>.

### 9.9. Documents frauduleux

Le Protocole relatif au trafic illicite de migrants impose aux États l'obligation de rendre illégal le fait de fabriquer, procurer, fournir ou posséder un document de voyage ou d'identité frauduleux lorsque les actes sont commis pour permettre le trafic illicite de migrants<sup>225</sup>. Un vaste marché clandestin soutient le commerce de documents frauduleux (usage frauduleux de documents authentiques, documents obtenus de manière frauduleuse ou contrefaits par des fraudeurs). Le trafic illicite de migrants par voie aérienne, qui requiert systématiquement l'utilisation de documents frauduleux, attire clairement moins l'attention des médias, et pourtant les profits par client sont nettement plus élevés. Si une proportion importante de migrants clandestins empruntant les voies de passage terrestres ont besoin de documents frauduleux, nombre d'entre eux se limitent à éviter les postes de contrôle ou à verser des pots-de-vin aux gardes-frontières.

Sur les 22 pays dont le droit interne sanctionne le trafic illicite, 19 d'entre eux font explicitement référence au fait de commettre ces infractions en utilisant des documents frauduleux<sup>226</sup>. Curieusement, si huit d'entre eux prévoient la même sanction que le trafic illicite s'accompagne ou pas de l'utilisation de documents frauduleux<sup>227</sup>, six pays (l'Eswatini, l'Éthiopie, la Guinée-Bissau, la Mauritanie, le Niger et la Zambie) appliquent des sanctions moins sévères, et quatre autres (l'Égypte, la Guinée équatoriale, le Lesotho et la République centrafricaine) considèrent l'utilisation de documents frauduleux comme une circonstance aggravante et imposent des peines plus sévères. Au Kenya, la Loi 12-2011 distingue les « infractions documentaires », qui sont indépendantes de la poursuite d'un avantage matériel ou financier, du trafic illicite, sans les relier explicitement. Par conséquent, si les infractions documentaires sont plus lourdement sanctionnées que le trafic illicite, leurs liens ne sont pas formulés clairement<sup>228</sup>, et l'intention des auteurs des infractions documentaires semble ne pas être prise en compte.

Le Protocole relatif au trafic illicite de migrants ne considère pas l'usage de documents frauduleux comme une circonstance aggravante, et la Loi type suggère que le fait de définir une « infraction globale » qui intègre les infractions documentaires dans le trafic illicite peut avoir pour avantage de « minimise[r] le risque qu'un juge considère que les législateurs ont intentionnellement traduit différents degrés de culpabilité dans diverses infractions » puisqu'il « peut y avoir peu (voire pas) de différence concernant le degré de culpabilité des différents acteurs impliqués dans les diverses étapes du trafic illicite de migrants<sup>229</sup> ». Cela signifierait que la prononciation de sanctions différentes pour les infractions documentaires et le trafic illicite de base va à l'encontre de l'approche recommandée.

## PARTIE 3

### 10. De la théorie à la pratique : les mesures de répression contre le trafic illicite

Les deux sections ci-après présentent les mesures de répression mises en place pour lutter contre le trafic illicite dans un échantillon de 22 pays africains incriminant ce type d'activités. Elles passent en revue la dynamique actuelle du marché du trafic illicite, la concrétisation ou pas des mesures de répression, la forme qu'elles adoptent, et les intervenants qu'elles ciblent.

Les pays sélectionnés permettent d'en savoir plus sur les dynamiques des trois principales routes de trafic illicite au départ et au sein de l'Afrique, à savoir la route du Nord vers l'Europe, la route de l'Est vers les États du Golfe et la route du Sud principalement à destination de l'Afrique du Sud. De nombreux pays sont concernés par une partie ou par l'ensemble de ces routes de trafic illicite ; mais dans la plupart des cas, ils ont surtout affaire à une dynamique de migration particulière. À titre d'exemple, le Kenya fait surtout figure de pays de transit sur la route du Sud, tandis que l'Éthiopie est un important pays d'origine sur la route de l'Est et, dans une moindre mesure, la route du Sud. Parmi les juridictions étudiées, celles qui ont mis en place les mesures de répression les plus rigoureuses contre le trafic illicite sont surtout des lieux de transit sur la route du Nord à destination de l'Europe.

Dans la plupart des pays, la pénalisation dans le droit interne des infractions relatives au trafic illicite n'a pas fondamentalement changé les dispositifs d'application de la loi ; en d'autres termes, il est encore trop tôt pour analyser la forme qu'adopteront ces dispositifs et leur incidence sur le marché. Dans ces contextes, l'action de l'État est inégale, et ses répercussions sur le marché du trafic illicite de personnes sont provisoires et souvent limitées du point de vue géographique.

La manière dont la législation et toute politique l'accompagnant sont mises en œuvre donne de plus

amples informations sur les priorités gouvernementales que le programme de réformes législatives, qui peut avoir une fonction essentiellement symbolique.

La section 10 passe en revue les mesures de répression mises en place pour lutter contre les marchés du trafic illicite ; la [section 11](#) analyse l'incidence de ces mesures sur le marché du trafic illicite.

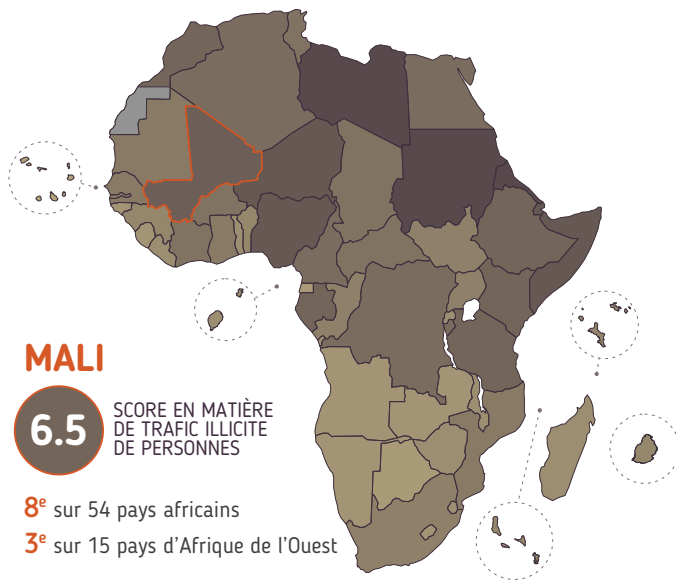
#### 10.1. Mali

Au Mali, la promulgation de la Loi n° 023-12 a coïncidé avec le coup d'État de 2012, qui a affaibli encore davantage le contrôle exercé par le gouvernement sur les régions septentrionales du pays. La date de la promulgation est surprenante, étant donné que la traite et le trafic illicite n'étaient certainement pas une priorité à l'époque. Si l'on ajoute la mise en œuvre modérée de la Loi n° 023-12, on peut supposer qu'il s'agissait principalement d'un acte symbolique<sup>230</sup>.

La faible sensibilisation des forces de l'ordre et de l'appareil judiciaire à la Loi 023-12, en particulier pendant les trois années qui ont suivi sa promulgation, a également entravé l'adoption de mesures de répression.<sup>231</sup> En 2018, la détention de neuf passeurs, dont certains étaient des intervenants de haut rang, à Gao, dans le nord du pays, a brièvement ralenti le flux de migrants dans la ville<sup>232</sup>. Cependant, leur libération, à peine quelques mois après, et la reprise de leurs activités ont contribué à un nouvel afflux de migrants. Cette arrestation est sans doute davantage liée à une faille de l'architecture complexe des liens unissant les passeurs et les forces de sécurité à Gao qu'à une application zélée de la loi.

Les interventions militaires, dont le renforcement des postes de contrôle et des activités de surveillance, ciblant le terrorisme à Gao même et dans les environs semblent avoir incité les passeurs à se tourner vers des routes plus discrètes<sup>233</sup>. Néanmoins, plus globalement, du fait du contrôle inégal exercé par le gouvernement au nord du Mali, l'économie du trafic illicite est largement marquée par l'absence de l'État.

**Figure 5** Prévalence du trafic illicite de personnes au Mali



Les « scores » illustrent la valeur et la portée de chaque marché illicite. Le terme « valeur » renvoie à la valeur globale du marché en tant qu'élément de l'économie nationale, et vise à explorer sa rentabilité. Le terme « portée » peut être entendu comme l'impact non monétaire d'un marché à l'échelle nationale, et éclaire sur le niveau de prégnance de toute activité liée au marché illicite. Le score global du trafic illicite de personnes en Afrique est de 4,47.

La valeur et la portée du marché du trafic illicite de personnes au Mali sont supérieures à la moyenne du continent (4,47) et sont, en particulier, respectivement identiques et supérieures à celles des marchés de la cocaïne (6,5) et de l'héroïne (3,5), mais inférieures à celles des infractions liées aux ressources non renouvelables. La prospérité du commerce des documents frauduleux facilite les déplacements clandestins de migrants et accentue de fait la généralisation du marché ; les tribus touaregs sont des acteurs importants de l'économie du trafic illicite ; il semblerait que, globalement, les fonds obtenus financent indirectement les groupes d'insurgés opérant dans le nord du pays. S'agissant de la prévalence du trafic illicite en Afrique de

l'Ouest, le Mali se classe à la troisième place derrière le Niger et le Nigéria, qui se partagent la première place. À l'échelle du continent, le Mali se situe au huitième rang pour ce même indicateur. Le Mali dans son ensemble est l'un des dix pays africains affichant le taux global de criminalité le plus élevé.

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

À ce jour, le trafic illicite de personnes étant moins lucratif que d'autres types de trafic illicite, il continue de jouer un rôle secondaire dans l'économie de la mobilité transfrontalière dans le nord du Mali<sup>234</sup>. Les activités des groupes hautement organisés aux commandes du trafic de stupéfiants, notamment la cocaïne, et celles des passeurs sont étanches ; l'éventuelle présence de passagers clandestins dans des véhicules transportant de la cocaïne n'est qu'un fait anecdotique.

Les groupes armés facilitent les déplacements des passeurs en échange d'un « impôt », mais ne gèrent pas directement le marché du trafic illicite de personnes<sup>235</sup>. Les passeurs doivent donc entretenir des liens avec les groupes armés opérant dans le nord du Mali, qui entravent l'accès à cette région. Ces groupes armés, qui contrôlent déjà les couloirs de migration, sont bien positionnés pour pénétrer le marché si ce dernier devient aussi lucratif que le trafic illicite de stupéfiants. Le trafic de cocaïne à travers le Sahel est actuellement en déclin, en raison des mesures de répression mises en place et de l'instabilité qui continue de régner dans la région (d'où le risque accru de saisies des stupéfiants). La baisse des profits peut, à l'avenir, inciter un plus grand nombre à se tourner vers le trafic illicite de personnes si la tendance à la baisse se confirme et n'est pas suffisamment compensée par la hausse du trafic de médicaments de contrefaçon et de l'opioïde tramadol.

## 10.2. Éthiopie

En Éthiopie, les données officielles sur les poursuites engagées suggèrent que la Proclamation n° 909/2015 a été suivie d'une augmentation significative des mesures de répression contre les infractions relatives à la traite<sup>236</sup>, sans que cette tendance se soit étendue au trafic illicite de migrants<sup>237</sup>. Le nombre de poursuites engagées et

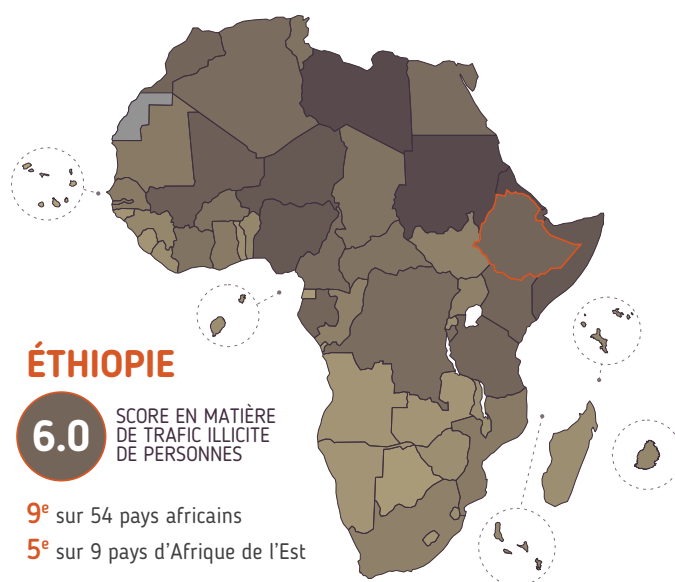
d'arrestations de passeurs ayant suivi la Proclamation n° 909/2015 n'est pas disponible. Mais le simple fait que le gouvernement ne publie pas ces chiffres, alors qu'il a largement relayé les arrestations en lien avec la traite, reflète la priorité accordée par l'arsenal répressif national à la traite, et la perception du gouvernement selon laquelle il était important pour son image de minimiser ces crimes<sup>238</sup>.

Les praticiens du développement sur le terrain soulignent que la Proclamation n° 909/2015 est un instrument politique et de plaidoyer à fort impact au service de la sensibilisation des communautés à la traite de personnes, car elle donne une dimension nationale au problème de la traite, qui n'apparaît plus seulement comme une norme imposée au niveau international. Son impact est néanmoins plus limité en ce qui concerne le trafic illicite de personnes. Cela est en partie lié à l'écart béant entre la perception des communautés locales qui considèrent que les passeurs ne font que faciliter les déplacements (rejoignant en cela l'idée que les passeurs se font d'eux-mêmes) et la définition juridique du trafic illicite en tant qu'infraction.

Les législateurs et les responsables des services de répression ont critiqué le manque de précision de la traduction en amharique de la Proclamation n° 909/2015, entraînant en partie l'examen actuel du texte. Les procureurs locaux auraient pointé du doigt les inexactitudes de la traduction comme étant des obstacles majeurs à l'efficacité de la mise en œuvre. Mais les ressources insuffisantes, la sensibilisation limitée et le manque de volonté politique pour mettre un terme au trafic illicite de personnes sont également en cause.

Plus particulièrement, la compréhension insuffisante des dispositions relatives au trafic illicite de la Proclamation n° 909/2015, et la réticence des gardes-frontières régionaux à désigner en tant que passeurs des membres de la communauté ont entravé leur application de la proclamation. En 2018, à la suite de plusieurs tentatives de coup d'État militaire, les services de renseignement, les forces militaires et la police, autrefois aux mains de l'ethnie tigréenne, ont fait l'objet d'une restructuration, ce qui a limité les capacités opérationnelles déjà limitées des services de répression et de renseignement.

**Figure 6** Prévalence du trafic illicite de personnes en Éthiopie



D'après l'Indice de la criminalité organisée en Afrique, les marchés de la traite de personnes et du trafic illicite de personnes en Éthiopie obtiennent les mêmes résultats. Le trafic illicite d'armes apparaît comme le marché portant le plus grand préjudice (6,5), principalement en raison du trafic transfrontalier avec le Soudan. L'Éthiopie est l'un des pays les plus résilients d'Afrique (la résilience face au crime organisé étant mesurée à l'aide d'une série d'indicateurs, dont les cadres politiques et juridiques nationaux, les mesures de répression, ainsi que la transparence et la redevabilité gouvernementales).

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

Il n'est pas certain que la volonté politique de mettre un terme au trafic illicite de personnes soit suffisante. Du fait de la situation politique fragile, le gouvernement accorde une priorité moindre au trafic illicite de personnes, tandis que les effets positifs de l'émigration, notamment la réduction du chômage et les envois de fonds considérables, remettent en question l'opportunité d'un fléchissement de l'émigration, qu'elle soit facilitée ou non par un passeur. En effet, un chômage élevé, dû à

l'augmentation de la population et au ralentissement de l'économie<sup>239</sup>, est reconnu comme étant un vecteur important d'instabilité prolongée.

Malgré cela, le gouvernement n'a eu de cesse de proclamer que son objectif est de faciliter le retour des Éthiopiens<sup>240</sup> chez eux et de leur fournir un emploi sur place ; cet objectif semble s'aligner davantage sur la résolution du problème de la migration clandestine des Éthiopiens. Le rôle central de l'exécutif dans la tenue de réunions régionales sur la migration (auxquelles ont participé de hauts responsables du gouvernement éthiopien)<sup>241</sup> confirme ce point de vue. Le gouvernement a par ailleurs investi d'importantes ressources dans le rapatriement de ses citoyens bloqués sur les routes du nord (en particulier au Soudan), du sud (surtout en Tanzanie) et de l'est (à Djibouti)<sup>242</sup>.

En 2019, les forces de l'ordre ont détenu un nombre record d'Éthiopiens quittant le pays et les ont escortés dans leur région d'origine, ce qui peut être interprété comme la confirmation de la volonté affichée par le gouvernement de voir les Éthiopiens rester dans le pays. Le fondement de ces opérations dans les cadres juridiques national ou international n'est pas clair, et suscite la préoccupation des organisations internationales intervenant dans la région<sup>243</sup>.

Les efforts du gouvernement éthiopien pour jouer un rôle de médiation en faveur de la paix au Soudan, et pour alléger les tensions entre la Somalie et le Kenya semblent aller de pair avec sa volonté de se démarquer de son image de pays d'origine des migrants clandestins. Le coût humain visible des migrations clandestines, illustré par les corps sans vie ramassés chaque jour par les forces de l'ordre le long des frontières avec le Kenya constitue une autre raison de tenter de réduire les flux de l'émigration irrégulière.

Cela transparait dans le fait que les mesures de répression ciblent davantage les Éthiopiens quittant le pays que les ressortissants d'autres nationalités arrivant sur le territoire ou les réseaux de trafic illicite. Pourtant la frustration affichée par la Somalie face aux migrants éthiopiens arrêtés et reconduits dans leur pays qui réapparaissent en Somalie à

peine quelques jours plus tard suggère que, même dans ce contexte, les mesures de répression sont inégales<sup>244</sup>. L'incrimination de l'aide à la sortie du territoire des candidats à la migration clandestine (comme indiqué dans la [section 9.6 ci-dessus](#)) illustre l'attention prioritaire accordée par le gouvernement à l'émigration.

### 10.3. Kenya

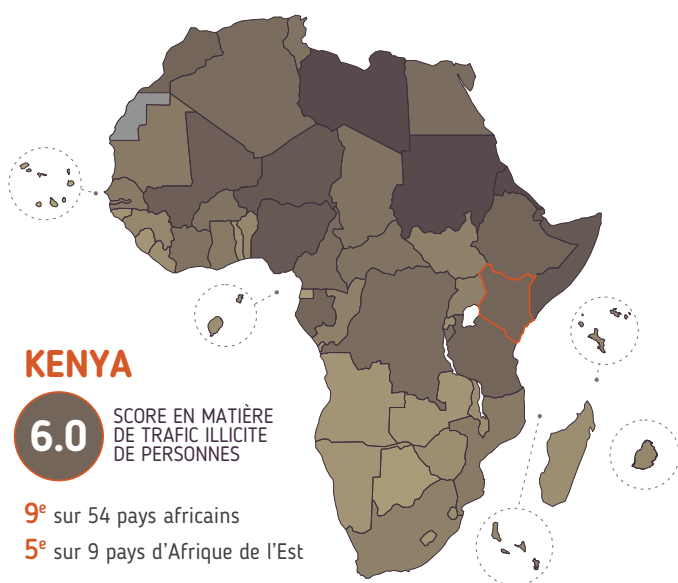
Au Kenya, pays qui a progressivement abandonné son statut de pays de destination des migrants clandestins pour devenir un pays de transit, surtout sur la route du Sud, les poursuites engagées au titre de la Loi de 2011 sur la citoyenneté kényane et l'immigration, qui sanctionne les infractions relatives au trafic illicite, ciblent davantage les migrants que les passeurs. Si les arrestations de passeurs<sup>245</sup> sont extrêmement rares<sup>246</sup> et se concluent généralement par le versement de pots-de-vin aux forces de l'ordre afin d'éviter les détentions, elles ne constituent pas l'objectif principal des mesures de répression<sup>247</sup>.

Le recours fréquent à la détention et à l'incrimination des migrants en situation irrégulière est lié à la perception ancrée selon laquelle ils constituent une menace terroriste, notamment s'ils sont originaires de Somalie (dont la frontière avec le Kenya est officiellement fermée depuis 2007). L'arrivée de combattants marginalisés revenus du Jihad en Afrique du Nord est une autre source de préoccupation. Le Kenya a invoqué la répression contre les foyers du terrorisme pour justifier ses tentatives répétées de fermeture du camp de réfugiés de Dadaab, qui ont souvent coïncidé de manière stratégique avec des campagnes électorales<sup>248</sup>.

Auparavant, les migrants en situation irrégulière, pour la plupart d'origine éthiopienne ou somalienne, étaient poursuivis pour présence irrégulière au Kenya en vertu de l'article 13(2) de la Loi sur l'immigration de 2011. À la suite de son abrogation, les migrants détenus sans papiers étaient inculpés de chercher du travail de manière illégale au Kenya. L'arrestation était généralement suivie d'un plaidoyer coupable, d'un jugement sommaire, d'une peine d'emprisonnement au lieu d'une amende, et d'un ordre de rapatriement<sup>249</sup>.



**Figure 7 Prévalence du trafic illicite de personnes au Kenya**



Les marchés du trafic illicite de personnes et de la traite de personnes, aux résultats similaires, se classent derrière le trafic illicite d'armes et d'héroïne (situés tous deux à la 7<sup>e</sup> place). Tous ces marchés sont considérés comme des sources de grave préjudice pour le pays. On pense que les réseaux coordonnant les activités de trafic illicite et de traite se chevauchent, les deux marchés se caractérisant par l'étendue de la violence sexuelle organisée.

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

La détention de migrants, quel que soit leur statut d'immigration, est courante dans le cadre de l'application de la loi kényane. Des conseillers juridiques de Kituo Cha Sheria, une organisation non gouvernementale (ONG) fournissant des conseils juridiques aux migrants au Kenya, signalent qu'au cours des 18 derniers mois, le nombre de migrants munis de papiers en règle détenus à Nairobi a diminué. Cela est en partie dû à la formation suivie par les membres des forces de l'ordre pour reconnaître les papiers autorisant les migrants à rester au Kenya<sup>250</sup>. L'acharnement contre les migrants somaliens recule lui aussi, avec une baisse

des descentes de police au sein de leurs communautés et du ciblage des zones à forte concentration de ressortissants somaliens. Plus généralement, les détentions de migrants en situation irrégulière se poursuivent, en raison, entre autres, du nombre croissant de migrants originaires de la Corne de l'Afrique qui, empruntant la route du Sud, traversent le Kenya.

Au Kenya, les priorités en matière d'application de la loi évoluent sensiblement au fil du temps, correspondant, d'après un analyste, au « du sujet du mois » choisi par le gouvernement<sup>251</sup>. Les mesures répressives à l'encontre des migrants font souvent suite à des pressions de l'opinion publique ou à des actes isolés, d'où leur valeur symbolique. Quant à la recrudescence du trafic illicite de personnes, il est généralement lié à l'afflux de migrants ou aux cycles électoraux au cours desquels l'immigration est un sujet sensible<sup>252</sup>.

L'augmentation des arrestations de passeurs et de trafiquants d'êtres humains (les forces de l'ordre comme les médias kényans utilisent ces termes de manière interchangeable) annoncée au cours du premier semestre de 2019 semble suggérer que ces délits étaient les sujets choisis<sup>253</sup>. Cela peut en partie être lié à la popularité croissante de la route du Sud et à l'augmentation soutenue du nombre de migrants en situation irrégulière qui transitent par le Kenya, et dont la plupart sont issus de la Corne de l'Afrique. Le conflit en cours dans cette région et le coût plus élevé de la route du Nord, qui est par ailleurs considérée plus dangereuse, sont également des facteurs à prendre en compte. Cela étant, les arrestations concernent en majorité des migrants faisant appel aux services de passeurs, et, à un degré moindre, des chauffeurs de bas niveau.

La répression militaire et policière des réseaux de trafic illicite de personnes opérant dans les frontières avec l'Éthiopie et la Tanzanie fin 2015 illustre une tendance similaire, dont la conséquence la plus frappante est le nombre important de migrants éthiopiens arrêtés – plus de 1 000 entre novembre 2015 et mai 2016, d'après les rapports d'information<sup>254</sup>.

Une proportion significative de migrants de la Corne de l'Afrique, passés en fraude au Kenya ou à travers le Kenya en empruntant la route de migration sud-sud, pénètrent

dans le pays par la frontière de Moyale. Séparée par la frontière, avec du côté éthiopien, le district de Moyale, et, du côté kényan, la ville de Moyale, la région est un haut lieu du trafic illicite de personnes et de marchandises, comme les textiles et, dans une moindre mesure, les armes.

Depuis Moyale, les migrants en situation irrégulière se dirigent principalement vers Isiolo pour ensuite atteindre Nairobi ; les postes de contrôle de la police se sont multipliés le long des 500 km de la route unissant Moyale et Isiolo. Loin de freiner les activités illicites, ces mesures n'ont réussi qu'à augmenter le prix des services connexes en raison de la fréquence accrue des pots-de-vin exigés<sup>255</sup>. Le pays dans son ensemble, gangrené par la corruption des membres des forces de l'ordre — sans compter leur implication et celle des fonctionnaires publics dans les activités de trafic illicite —, est un terrain fertile pour ce type d'activités. Quoi qu'il en soit, les postes de contrôle jalonnant la route séparant Moyale et Isiolo semblent réprimer principalement les menaces terroristes et le vol de bétail, plutôt que la migration clandestine<sup>256</sup>.

**Figure 8** Route du sud à travers le Kenya et postes de contrôle renforcés



Source : Entretiens de l'Institut international des études sociales (ISS) avec des membres des forces de l'ordre dans la région.

Les médias et les forces de l'ordre nationales présentent généralement les affaires de trafic illicite de personnes comme des affaires de traite de personnes, qui sont perçues comme constituant une infraction plus grave<sup>257</sup>. Auparavant, le bureau du procureur à Nairobi comprenait une unité autonome de lutte contre le trafic illicite, mais aujourd'hui, les affaires de trafic illicite et de traite sont gérées par l'unité spécialisée en violence fondée sur le genre et en violence sexuelle. Cela laisse entendre que la priorité est accordée à la lutte contre la traite de femmes et d'enfants à des fins d'exploitation sexuelle.

La procureure générale à Nairobi a déclaré en avril 2019 que son unité gérait 30 affaires de traite et de trafic illicite (affirmant qu'il s'agit du même type d'infraction)<sup>258</sup>. D'après les informations disponibles, les individus arrêtés pour trafic illicite font souvent l'objet d'une double inculpation pour des faits de trafic illicite en vertu de la Loi sur l'immigration de 2015, et de traite en vertu de la Loi sur la lutte contre la traite des personnes de 2010 (révisée)<sup>259</sup>.

Les procédures judiciaires sont extrêmement lentes au Kenya, et si des arrestations de passeurs sont signalées, peu de condamnations sont prononcées. En 2017, un tribunal de Wajir, un comté limitrophe de la Somalie et l'Éthiopie, chargé d'examiner une affaire de trafic illicite de 29 Éthiopiens, a condamné, en vertu de la Loi sur l'immigration de 2015, le passeur à une amende de 500 000 KES (soit quelque 5 000 dollars US, le montant prévu par la loi) ou, par défaut, à une peine de prison de trois ans. Cette sentence, la plus lourde en matière de trafic illicite de personnes, reflète sans doute le nombre élevé de migrants concernés. Une autre affaire jugée par un tribunal de Milimani (Nairobi) en 2017, s'est conclue par une amende du même montant ou une peine de six mois d'emprisonnement. Il semblerait que les deux passeurs aient fait appel<sup>260</sup>. Le trafic illicite de personnes continue d'être globalement perçu comme une infraction mineure, résultant de la forte mobilité de la main-d'œuvre entre le Kenya et ses voisins, et ne constituant donc pas une priorité pour les forces de l'ordre.

Les déclarations des chefs d'État kényans successifs concernant le crime organisé reflètent la faible

priorité accordée au trafic illicite de personnes par les responsables politiques et de l'application de la loi. Le projet ENACT a passé en revue les déclarations des chefs d'État et des responsables de l'application de la loi kényane diffusées dans les médias entre 2000 et 2017 et disponibles sur le portail LexisNexis. Il en ressort que, sur les 117 déclarations analysées, aucune ne fait référence au trafic illicite de personnes, et seulement huit font référence à la traite de personnes<sup>261</sup>.

#### 10.4. Algérie

L'Algérie a modifié son code pénal en 2009 afin d'y incorporer des dispositions érigeant en infraction le trafic illicite de personnes. Afin de faire barrage au terrorisme, en particulier à la suite du printemps arabe et de l'instabilité régnant en Libye, l'Algérie a fermé ses frontières terrestres avec ce pays en 2011 et a renforcé la militarisation de ses frontières. En 2013, elle a fermé ses frontières avec le Mali et le Niger, avec une exception dans ce dernier cas, la frontière étant ouverte deux jours par mois afin de faciliter les échanges commerciaux.

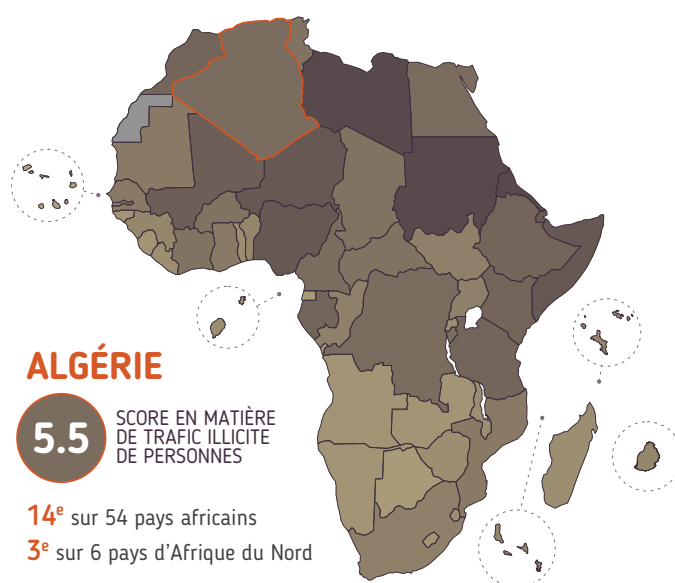
La fermeture des frontières a eu pour effet de rendre le trafic illicite de personnes bidirectionnel et encore plus lucratif. Se démarquant de ses voisins, la Tunisie et le Maroc, l'Algérie n'a cessé de se targuer de son « indépendance » à l'égard de l'Union européenne (UE) en matière de gestion des contrôles aux frontières, prenant soin d'éviter tout financement européen aux fins de « gestion des migrations »<sup>262</sup>.

Si auparavant le sud de son territoire était surtout une région de destination et de transit, l'Algérie est récemment devenue un important pays d'origine, ainsi que d'autres pays d'Afrique du Nord, sur la route du Nord menant vers l'Union européenne ; les Algériens, les Marocains et les Tunisiens représentaient plus de 40 % des migrants arrivés en Espagne et en Italie au cours du premier semestre 2019<sup>263</sup>.

Bien que la militarisation des frontières ait fortement entravé le trafic illicite de personnes, son objectif principal n'est pas d'y mettre un terme mais plutôt de prévenir le terrorisme transfrontalier, ainsi que la contrebande d'armes et de stupéfiants<sup>264</sup>. Par ailleurs, le gouvernement algérien se livre à un exercice

d'équilibriste, adoptant publiquement une position dure à l'égard des migrations tout en atténuant les préjudices subis par les communautés frontalières fortement tributaires du commerce transfrontalier<sup>265</sup>. Cependant, le ralentissement des échanges transfrontaliers a fortement nui à l'économie des communautés frontalières, notamment dans les régions d'In Guezzam, de Tin Zaouatine et de Bordj Baji Mokhtar. Dans ces régions, la contrebande transfrontalière de denrées de base, dont le carburant, la semoule et les pâtes alimentaires, dopée par les différences de prix, est au cœur des moyens de subsistance depuis le début des années 1970<sup>266</sup>.

**Figure 9** Prévalence du trafic illicite de personnes en Algérie



Le trafic illicite de personnes est relativement important en Algérie, dont la situation géographique et les frontières avec le Maroc et la Libye en font un pays de transit et de destination attractif. Ces derniers temps, l'Algérie est majoritairement un pays d'origine. Son principal marché criminel, lié aux ressources non renouvelables, repose quasi exclusivement sur la contrebande de pétrole vers les pays voisins.

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

Du fait de la recrudescence du trafic illicite d'armes et de la montée en puissance de la menace terroriste liées au conflit libyen, ces deux fléaux sont aujourd'hui perçus comme des menaces conjointes, une association qui n'avait pas lieu pendant les années 1990, lorsque l'Algérie était en butte aux attaques terroristes. Ce rapprochement s'étend à la menace terroriste et aux migrants étrangers en situation irrégulière. En janvier 2019, craignant que les demandeurs d'asile syriens entrant sur son territoire depuis le Mali et le Niger appartiennent à des groupes djihadistes, l'Algérie a averti qu'elle fermerait sa frontière méridionale à tous les Syriens. M. Hassen Kacimi, directeur de la migration au ministère de l'Intérieur, a déclaré : « Nous avons accueilli 50 000 Syriens au cours des dernières années pour raisons humanitaires, mais, s'agissant de notre sécurité, nous ne pouvons pas accepter les membres de groupes armés fuyant la Syrie<sup>267</sup>. » M. Kacimi a ajouté qu'un réseau criminel bien établi aide les Syriens à se déplacer dans la région et à pénétrer en Algérie avec de faux passeports soudanais<sup>268</sup>. Ce n'est pas la première fois, loin de là, qu'il insiste sur les menaces (terrorisme, criminalité et troubles) liées à l'immigration, qui, d'après lui, est 20 fois plus importante que les estimations avancées par la société civile<sup>269</sup>.

L'Algérie a sécurisé les points de passage frontaliers stratégiques avec des radars, des unités spécialisées, des tranchées et des monticules de sable. Les 3 262 km de frontières séparant l'Algérie du Niger, du Mali et de la Libye font l'objet d'une surveillance et de contrôle variables. L'armée algérienne surveille de plus près la frontière avec la Libye, et dans une moindre mesure celle avec le Mali, où tout déplacement transfrontalier est considéré comme une menace potentielle à la sécurité nationale<sup>270</sup>. Les contrôles aux frontières varient également d'un point de passage à l'autre. Ainsi, aucun mouvement transfrontalier n'est toléré autour du village algérien de Bordj Baji Mokhtar, où les caches d'armes prolifèrent<sup>271</sup>. De même, la répression ciblant les passeurs varie en intensité pendant la journée et pendant la nuit, les transitions de personnel suggérant généralement un environnement plus permissif<sup>272</sup>.

Il semblerait que les mesures de répression ciblent davantage le passage clandestin de migrants par les frontières méridionales que l'accueil de ces derniers

dans les nombreux « foyers » (habitations de fortune) qui se sont multipliés ces dernières années sur le territoire algérien. De ce fait, un certain nombre de passeurs ont renoncé à conduire les migrants, préférant leur fournir un logement, cette activité comportant moins de risques<sup>273</sup>. Nombreux sont ceux qui pensent que fournir un hébergement aux migrants est un moyen de les aider<sup>274</sup>.

En 2018, la répression accrue du trafic illicite est allée de pair avec la recrudescence des arrestations de migrants (en situation régulière et irrégulière), pour la plupart originaires de l'Afrique subsaharienne, suivies de leur expulsion vers les frontières avec le Niger et le Mali<sup>275</sup>. L'expulsion de migrants a commencé en Algérie à la fin des années 1980<sup>276</sup>. Avec la récession économique, les expulsions arbitraires de communautés de migrants installées dans les villes méridionales se sont nettement accélérées depuis 2015.

En 2018, les violations du principe de non-refoulement ont particulièrement été à l'ordre du jour, à la suite d'allégations de violations graves des droits fondamentaux formulées par Associated Press, suscitant un intérêt sans précédent au sein de la société civile nationale<sup>277</sup> et internationale<sup>278</sup>. Le gouvernement<sup>279</sup> a nié l'accusation selon laquelle il aurait abandonné 13 000 migrants dans le désert<sup>280</sup>. Largement médiatisés, les rapatriements et les arrestations de migrants, ainsi que les mauvais traitements qui leur sont infligés, ont créé des tensions au sein des relations diplomatiques entre l'Algérie et d'importants pays d'origine, dont le Mali et la Guinée, qui ont tous deux déclaré avoir rappelé leur ambassadeur à Alger en signe de protestation<sup>281</sup>. Les vagues d'arrestations et d'expulsions se poursuivent, comme l'intervention d'envergure menée au cours des deux premières semaines de l'année 2020<sup>282</sup>.

L'augmentation des expulsions est le reflet d'une xénophobie croissante encouragée par l'élite politique, notamment sous le gouvernement de M. Ahmed Ouyahia (août 2017-mars 2019). Ayant favorisé l'augmentation des expulsions en masse, il a déclaré que les migrants « sont source de crimes, de drogue et de plusieurs autres fléaux » ; ses propos, qui se sont répandus comme une traînée de poudre, ont été vivement critiqués<sup>283</sup>. L'élite politique s'est appuyée

sur les discours xénophobes pour faire porter le blâme des problèmes du pays aux immigrants en situation irrégulière, notamment depuis la montée en flèche de l'immigration entre 2000 et 2010, et davantage encore entre 2010 et 2017. D'après les estimations de la société civile locale, le nombre de migrants en situation irrégulière a doublé en Algérie entre 2010 et 2017<sup>284</sup>, notamment en raison de l'instabilité croissante dans la région. La ligne dure adoptée par l'Algérie face à l'immigration est en grande partie liée à la crainte que de nombreux migrants soient tentés de fuir l'instabilité persistante en Libye pour s'installer en Algérie ; la fermeture de *facto* de la frontière avec la Libye en est une autre manifestation<sup>285</sup>.

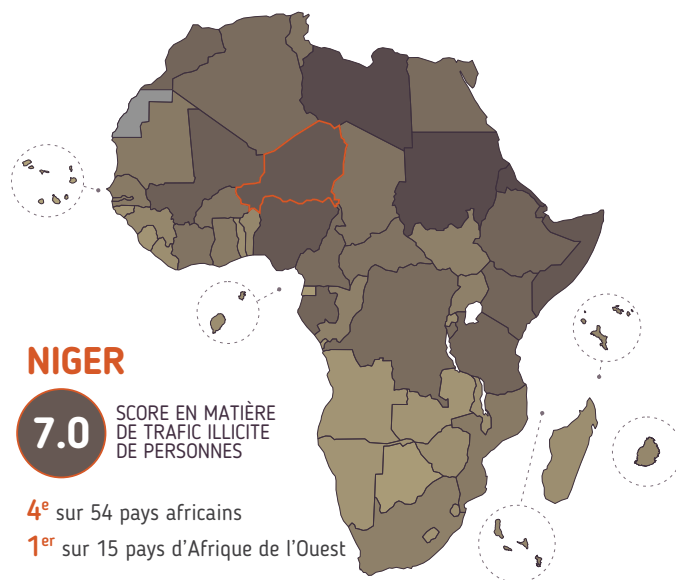
Les services des passeurs transfrontaliers continuent d'être fortement demandés aux frontières méridionales avec le Niger et le Mali, et de nombreux migrants préfèrent tenter de trouver du travail en Algérie plutôt qu'en Europe<sup>286</sup>. De même, on signale une hausse du nombre de migrants traversant la frontière entre le Maroc et l'Algérie au niveau des villages de Figuig et de Béni Ounif, du fait de l'importance croissante de l'Algérie sur la route de l'Ouest menant vers l'Europe<sup>287</sup>.

## 10.5. Niger

Au Niger, l'application de la Loi 2015-036, au milieu de l'année 2016, a porté un coup dur au secteur du trafic illicite et à ses sources de revenus. L'année 2017 en a été le point d'orgue, avec l'arrestation pour trafic illicite de centaines de personnes (généralement des chauffeurs aux rôles mineurs), l'expulsion de milliers de migrants, et la confiscation de nombreux véhicules utilisés à ces fins<sup>288</sup>.

Agadez, dont l'économie est de longue date tributaire de ce secteur, demeure une plaque tournante du trafic illicite de personnes en route pour la Libye et l'Algérie, mais à une échelle nettement moindre. De nouvelles routes ont vu le jour, et on assiste ainsi au transit croissant de migrants dans les sites de gisements aurifères exploités depuis peu dans le massif de l'Aïr, ainsi qu'à l'établissement du premier ghetto de migrants près de l'une des mines d'or<sup>289</sup>. De nouvelles routes traversent également d'autres régions, comme Tahoua et Zinder<sup>290</sup>.

**Figure 10 Prévalence du trafic illicite de personnes au Niger**



Le Niger se situe nettement au-dessus de la moyenne du continent africain (4,47). Comme le Nigéria, il se classe au premier rang des marchés du trafic illicite dans la région de l'Afrique de l'Ouest, et à la quatrième place à l'échelle du continent. Le trafic illicite de personnes est profondément ancré dans l'économie locale de nombreuses régions du pays, et des acteurs étatiques jouent un rôle de premier plan dans ce secteur. L'industrie du trafic illicite de personnes n'est devancée que par le trafic d'armes (8), illustrant le rôle important du Niger dans le transit des armes utilisées dans les conflits en cours dans la région ; la récente croissance de la demande nationale a également dopé ce trafic.

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

Les convois officiels de migrants nigériens se dirigeant d'Agadez à Dirkou, au nord, ont repris au milieu de l'année 2018, et si certains migrants de l'Afrique de l'Ouest continuent de les rejoindre,<sup>291</sup> leur nombre demeure faible ; d'après les estimations, ils étaient en moyenne 300 par semaine pendant l'été 2019 contre 2 000 en 2016<sup>292</sup>. En 2019, environ 400 migrants



égyptiens grossissaient les rangs de ces convois hebdomadaires<sup>293</sup>. Les acteurs de l'industrie migratoire à Agadez, qui se comptaient par centaines en 2016, n'étaient plus que de 20 à 30 en décembre 2018<sup>294</sup>. Les activités de trafic illicite continuent de pâtir du manque de demande, le nombre de migrants étrangers passant par Agadez demeurant faible en décembre 2019.

Au cours de l'été 2019, plusieurs chauffeurs, qui avaient quitté Agadez faute de travail, y seraient revenus, d'où l'augmentation des chauffeurs opérationnels. D'après certaines sources, ils seraient aujourd'hui environ 200, soit plus ou moins comme avant 2016<sup>295</sup>. Leurs passagers sont majoritairement des Nigériens. Cependant, il semblerait que nombre d'entre eux, répondant à la demande des migrants étrangers, voyagent bien au-delà d'Agadez.

Depuis 2019, les passeurs intervenant à Agadez signalent une baisse des détentions, les représentants des forces de l'ordre préférant, encore une fois, demander des pots-de-vin que procéder à des arrestations<sup>296</sup>. D'après les informations disponibles, les poursuites engagées chaque mois par le procureur d'Agadez, Seyni Saido, étaient trois fois plus nombreuses entre mai 2015 et décembre 2018 qu'entre janvier et octobre 2019<sup>297</sup>. L'application de la loi ne datant que du milieu de l'année 2016, la baisse des poursuites semble d'autant plus frappante<sup>298</sup>.

Si la poursuite des arrestations en septembre et en octobre 2019 témoigne d'un effort soutenu de répression des infractions<sup>299</sup>, il semble que l'application de la Loi 2015-036 ait été moins rigoureuse en 2019 qu'au cours des années précédentes. M. Saido suggère que la diminution des poursuites est liée à l'efficacité de la campagne de répression et à la réduction des activités de trafic illicite de personnes, mais il admet également que de nombreux prévenus sont relâchés avant de lui être présentés<sup>300</sup>. S'ils reflètent certainement la perte de vitesse de ce secteur, l'application moins rigoureuse de la loi et la clandestinité grandissante du fonctionnement des passeurs sont également susceptibles d'avoir contribué à cette situation<sup>301</sup>.

## Qui sont les passeurs détenus au Niger?

Selon le procureur d'Agadez, 107 personnes ont été condamnées pour trafic illicite entre 2015 et décembre 2018. La grande majorité était de petits délinquants (les dénommés « passeurs ») écopant de peines légères. Rares étaient les contrevenants de haut niveau.

Au 18 juillet 2019, cinq personnes étaient emprisonnées pour trafic illicite à Agadez. Tous étaient étrangers ; quatre d'entre eux étaient des intervenants mineurs jouant un rôle d'intermédiaire dans les gares routières ou d'appui dans les ghettos<sup>302</sup>. Le cinquième, originaire de Guinée, à la fois gérant d'un ghetto et passeur pendant plusieurs années, coordonnait des activités de trafic illicite de petite envergure. Il est probable que les étrangers soient plus vulnérables aux arrestations durables, car ils ne sont protégés par aucun réseau d'influence local et ne possèdent pas de capital financier, qui pourraient empêcher les détentions ou alléger les peines.

L'un des intervenants mineurs, que nous appellerons Kofi (prénom d'emprunt), a parlé de son expérience, qui ressemble à celle de la plupart des personnes détenues en vertu de la Loi 2015-036. Kofi est ghanéen et est arrivé au Niger cinq mois avant son arrestation. Il a été employé par un passeur malien connu, gérant d'un ghetto local. Kofi recueillait les migrants arrivant par bus de Niamey aux points de rencontre convenus, situés à l'extérieur de la gare routière, et les conduisait jusqu'au ghetto, souvent de nuit. Il gagnait 5 000 CFA par migrant, ce qui, d'après son chef, lui permettrait à terme de profiter d'un passage sans frais jusqu'à Sebha.

Un des chauffeurs employés par le passeur malien a abandonné un groupe de migrants en route vers la Libye en plein milieu du Sahara après avoir aperçu une patrouille. La police a recueilli les migrants et les a reconduits à Agadez, où les migrants en colère les ont menés jusqu'au ghetto. La police a arrêté Kofi, mais le passeur malien est en liberté. Kofi affirme qu'il ne savait pas que sa mission, à savoir conduire les migrants de la gare routière au ghetto, constituait une infraction.

Les trois autres étrangers, deux Sénégalais et un Guinéen, sont eux aussi intervenus pendant une courte période en tant que rabatteurs (c'est-à-dire qu'ils recrutaient les migrants fraîchement arrivés) à Agadez.

et déclarent également ne pas connaître le caractère illégal de leurs activités. Les services fournis par ces intervenants sont les plus visibles du trafic illicite de personnes et, par conséquent, les plus exposés aux arrestations ; les contrevenants de haut niveau profitent du fait que les migrants étrangers, désireux de financer la suite de leur voyage, comprennent à peine les risques liés à ces activités.

En novembre 2018, deux Touaregs et un Nigérian contrevenants de haut niveau, « yan tchaga » en dialecte haoussa, ont été arrêtés, ainsi que des passeurs de rang intermédiaire. Les « yan tchaga » — Abdallah Malohiya, Alhagie Combo et Ajja al-Jumma – sont des hommes d'affaires bien connus à Agadez, qui possédaient des ghettos et géraient un réseau de chauffeurs.

L'arrestation des « yan tchaga » a créé la surprise à Agadez, notamment en raison des liens que l'un des détenus touaregs entretenait avec la famille du président<sup>303</sup>. Cette arrestation, le plus grand succès obtenu jusqu'à présent, est sans doute le fait de la collaboration des fonctionnaires de police de l'UE avec l'unité spécialisée chargée de l'enquête, qui a recueilli un grand nombre de renseignements, obtenus pour certains par des écoutes téléphoniques.

Les réseaux transnationaux de ces « yan tchaga » s'étendaient jusqu'au Nigéria et en Libye. L'un d'entre eux gérait un ghetto à Sebha, qui fonctionnait comme un centre de détention, et des points de contrôle où les migrants étaient interceptés avant d'être conduits au ghetto. Tous étaient également impliqués dans la traite de femmes et de filles nigérianes, et l'un d'entre eux participait en outre au trafic illicite de cannabis en provenance du Nigéria.

Pour éviter que, à cause de la corruption locale régnant à Agadez, elles ne soient libérées de manière anticipée, toutes les personnes détenues lors de l'opération menée en novembre 2018 ont été transférées à la prison de Niamey. Cela n'a pas empêché la libération de Malohiya, Combo et d'autres passeurs détenus à Niamey en octobre 2019, à peine dix mois après leur arrestation<sup>304</sup>. Si les circonstances de leur libération ne sont pas claires, il est en revanche indéniable que la peine minimale obligatoire d'emprisonnement de cinq ans n'a pas été appliquée.

Le procureur d'Agadez estime que les nombreuses arrestations effectuées à ce jour ont affaibli l'industrie locale du trafic illicite<sup>305</sup>. En revanche, d'autres sources suggèrent que les réseaux n'ont aucun mal à remplacer les détenus.

## 10.6. Égypte

La Loi 2016/82 a considérablement renforcé l'arsenal répressif ciblant les réseaux de trafic illicite, et des fonctionnaires de l'État lui attribuent les succès de l'Égypte en matière de « suppression ou de réduction [du trafic illicite de personnes] à grande échelle »<sup>306</sup>. Un responsable militaire reconnaît que la loi et son application subséquente n'ont pas « totalement éliminé » le trafic illicite de personnes, mais affirme qu'elles l'ont réduit de 90 %<sup>307</sup>. Plus emphatique encore, le porte-parole de la présidence, M. Bassam Radi, aurait déclaré aux médias égyptiens que « pas un seul cas [d'immigration clandestine] n'a été relevé depuis septembre 2016<sup>308</sup> ».

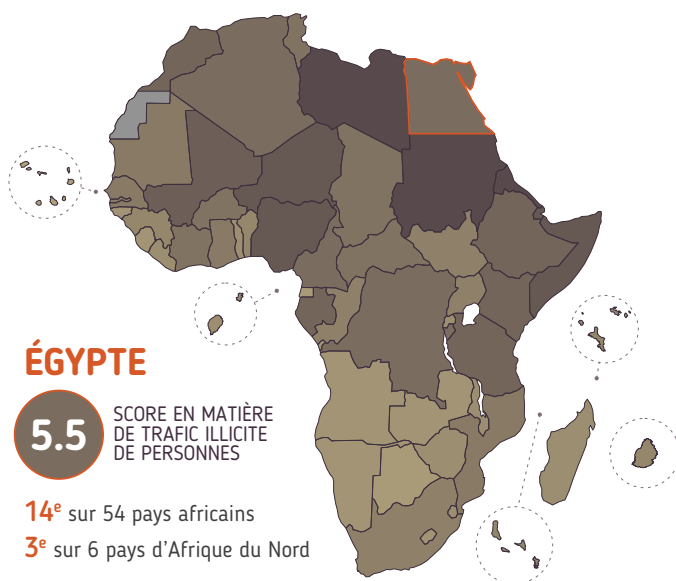
Si cette déclaration est sans doute correcte s'agissant des départs pour l'Europe depuis la côte égyptienne, sa pertinence à plus grande échelle reste à démontrer et suscite des doutes, le caractère endémique du trafic illicite de personnes étant reconnu par les responsables des forces de l'ordre et de l'armée, ainsi que par la société civile locale et internationale à pied d'œuvre dans le pays.<sup>309</sup> L'axe des déclarations prouve cependant que les départs depuis la côte sont la priorité du gouvernement.

L'attention particulière accordée par le gouvernement égyptien au trafic illicite de personnes est manifeste dans les déclarations des chefs d'État algériens concernant le crime organisé — les données recueillies par l'Indice de la criminalité organisée en Afrique révèlent que le trafic illicite de personnes était cité dans 8 déclarations sur 10 formulées en 2018. En dépit des limites des méthodes de collecte de données, du fait qu'elles ne couvrent que les ressources comprises dans le catalogue de LexisNexis, la forte proportion de déclarations axées sur le trafic illicite de personnes analysées est révélatrice<sup>310</sup>.

La Loi 2016/82 a eu pour effet le plus visible de mettre un terme abrupt au départ de bateaux tentant de rejoindre l'Europe depuis l'Égypte. Il semblerait qu'aucun bateau n'ait quitté l'Égypte depuis le début de l'année 2017. Si l'on en croit certaines rumeurs, des bateaux partis d'Égypte sont arrivés en Europe en déclarant venir de Libye ; même si ces faits, non vérifiés, s'avéraient être vrais, ils indiqueraient une nette diminution du nombre de bateaux en provenance d'Égypte. Les passeurs continuent de dire aux migrants que les bateaux partent de la côte près d'Alexandrie ; ce qui pourrait être une manière de dynamiser leurs activités.

Le renforcement de la collaboration entre l'UE et l'Égypte en matière de « gestion des migrations » à compter de 2015 est allé de pair avec une augmentation inédite des détentions de migrants sur la côte septentrionale du pays ; au cours des huit premiers mois de 2016, elles ont augmenté de 28 % par rapport aux moyennes des années précédentes<sup>311</sup>, souvent pour des infractions administratives à la loi sur les migrations. Les arrestations de migrants clandestins par les agents de l'État égyptien, dans les régions frontalières et intérieures, ont continué d'augmenter<sup>312</sup>.

**Figure 11 Prévalence du trafic illicite de personnes en Égypte**



Le marché du trafic illicite de personnes en Égypte obtient un résultat modérément élevé (identique à celui de la traite de personnes), reflétant son rôle majeur en tant que pays de transit et de destination. Le trafic illicite a culminé en 2016 et en 2017, et semble être en perte de vitesse depuis. Avec un taux de criminalité globale de 5,14, l'Égypte occupe la 22<sup>e</sup> place à l'échelle de l'Afrique, mais à l'échelon de l'Afrique du Nord, elle n'est plus devancée que par la Libye. Les marchés gravitant autour du trafic illicite des drogues de synthèse (principalement le tramadol), du cannabis et des armes sont les plus répandus et sont la principale source de préjudice pour le pays. Les réseaux criminels, les acteurs étatiques et les intervenants étrangers jouent tous un rôle important sur les marchés criminels égyptiens.

Source : *Indice de la criminalité organisée en Afrique 2019*

La réussite que représente la diminution des départs à partir de la côte septentrionale, apparemment l'un des principaux objectifs des mesures de répression, a contribué au renforcement de la collaboration entre l'UE et l'Égypte et a fait l'objet de plusieurs réunions de haut niveau entre le gouvernement égyptien et l'UE début 2019<sup>313</sup>.

Les mesures de répression contre le trafic illicite ont clairement ciblé les départs depuis la côte, et plus généralement les activités facilitant les départs du pays, plutôt que les arrivées (qui sembleraient représenter une menace plus importante en matière de sécurité). Des entretiens avec un militaire égyptien de haut rang, aujourd'hui retraité, révèlent que l'application inégale de la nouvelle loi auprès des populations de migrants et au niveau géographique faisait l'objet d'une acceptation tacite<sup>314</sup>.

Si les arrestations sur les routes terrestres du trafic illicite à destination de l'Égypte semblent avoir augmenté, le dispositif répressif contre le trafic illicite de personnes dans les régions éloignées des côtes demeure plus permissif<sup>315</sup>. Ce trafic emprunte trois grandes routes – à destination de l'Égypte par voie aérienne (principalement à partir de la Syrie) ; à destination de

l'Égypte à travers la frontière avec le Soudan ; et à la fois à destination et au départ de l'Égypte à travers les frontières occidentales avec la Libye<sup>316</sup>.

La fermeture de la frontière en 2015 a affecté les routes de migration circulaire établies de longue date que les Égyptiens empruntaient pour travailler en Libye, et a favorisé un important trafic illicite de personnes. Si l'Égypte a accepté d'autoriser la migration de la main-d'œuvre égyptienne en Libye, cette décision n'est pas encore entrée en vigueur. Les postes de contrôle se sont multipliés depuis 2011, mais les étendues désertiques permettent de les esquiver, et les médias égyptiens rapportent que même si « l'étau se resserre », les groupes de trafic illicite de personnes continuent de guider sans problème des migrants par voie terrestre<sup>317</sup>.

Les affaires récemment médiatisées concernent surtout les passeurs guidant les migrants hors d'Égypte, comme l'illustre le coup de filet de février 2019, qui a conduit à 71 arrestations<sup>318</sup> et 22 détentions<sup>319</sup> de personnes accusées d'aider des migrants égyptiens et étrangers munis de faux papiers à quitter le pays. Par ailleurs, les médias égyptiens ont relayé les nombreuses arrestations en lien avec le transport maritime de migrants, dont l'arrestation de 56 personnes impliquées dans le naufrage d'un bateau au large de Rosette<sup>320</sup>, première application de la Loi 2016/82. Cependant, les données officielles n'ont pas été publiées, et il est ardu de déterminer la proportion de passeurs et de migrants détenus.

L'Égypte a en outre rapidement démantelé une nouvelle route de trafic illicite mise en place au printemps 2019 pour conduire les migrants hors du pays. Le renforcement des mesures de sécurité et la fermeture de la frontière avec la Libye, ainsi que l'insécurité persistante au nord de la Libye, ont conduit à l'apparition d'un nouvel itinéraire sommaire de trafic illicite emprunté par des Égyptiens, munis d'un visa de travail, pour se rendre en avion au Niger et de là se déplacer vers le nord pour chercher du travail en Libye. La vitesse à laquelle cet itinéraire a été créé suggère l'implication de groupes égyptiens établis au Caire. Un coup fatal lui a été porté en septembre 2019, après que l'ambassade égyptienne

et les autorités nigériennes en ont été averties, lesquelles ont mené des raids ciblés et arrêté un convoi de plus de 80 migrants égyptiens alors qu'il quittait Agadez<sup>321</sup>.

Le fait que l'arsenal répressif se soit centré sur la lutte contre les réseaux de trafic illicite aidant les migrants à quitter l'Égypte (pour se rendre dans de nombreux cas en Europe) a contribué à l'immobilisme croissant des migrants qui demeurent dans le pays. Si les flux sortants vers la Libye se poursuivent, il semblerait qu'ils soient moins importants que les flux entrants. Les ONG qui travaillent avec les migrants en Égypte signalent que les réfugiés représentent une part de plus en plus importante des flux migratoires mixtes entrant en Égypte. Cela peut être lié à la prise de conscience croissante de l'arrêt des départs à destination de l'Europe qui, de fait, entame l'attractivité de l'Égypte en tant que pays de transit. Les informations circulant rapidement le long des routes de migration, de nombreux migrants savent que l'Égypte n'est plus un point d'embarquement<sup>322</sup>.

La fermeture des routes menant vers l'Europe et le ralentissement du taux de réinstallations aidant, le nombre de migrants restant en Égypte continue d'augmenter et leur situation se détériore. On signale une augmentation des violences faites aux femmes au sein des populations migrantes, et de la violence des gangs, notamment entre les groupes de Soudanais. Si l'on ne connaît pas les pays de destination des migrants, on peut cependant supposer qu'ils feront appel à des passeurs. Certains migrants déclarent que Le Caire était leur destination initiale, mais que le racisme généralisé contre les Africains, et l'absence de droits ont rendu leur situation intenable et les ont contraints à s'orienter vers l'Europe, et à faire appel aux services de passeurs.<sup>323</sup>

Les ONG locales travaillant dans les camps de réfugiés constatent que les passeurs continuent de fréquenter les camps, et soupçonnent les réseaux de trafic illicite opérant sur la côte septentrionale d'être momentanément inactifs, prêts à reprendre leurs activités au premier signe de relâchement des mesures politiques et de répression.

## 11. Les mesures de répression encouragent-elles les infractions?

Sur les six pays dont les mesures de répression ont été décrites ci-dessus, seuls trois, à savoir l'Algérie, le Niger et l'Égypte, ont lutté contre le trafic illicite de personnes en mettant en place un arsenal répressif durable et d'une envergure telle qu'il est possible d'en analyser les effets. En ce qui concerne l'Algérie, les mesures de répression ont ciblé plus globalement le contrôle des frontières, et notamment le trafic illicite de denrées ; cependant les risques élevés liés au trafic illicite de personnes entraînent des effets similaires.

De telles mesures de répression soutenues contre l'industrie du trafic illicite de personnes augmentent les risques liés aux activités des passeurs, et entraînent des réactions importantes et variées du marché. Le profil des passeurs s'adapte à l'évolution de la matrice des risques, à savoir :

- les réseaux existants deviennent plus sophistiqués ;
- un nombre réduit d'organisations criminelles sont exclues du marché, qui se professionnalisent par « sélection naturelle » ;
- les acteurs rompus au crime organisé, généralement dans le domaine du trafic illicite transfrontalier de produits tels que les stupéfiants, les armes, ou de produits licites, pénètrent le marché, soit en remplaçant ceux qui en ont été exclus, soit en évinçant les intervenants existants.

À titre d'exemple, la dangerosité croissante des activités de trafic illicite dans le sud de l'Algérie a entraîné l'apparition de nombreux réseaux de trafic illicite fortement organisés, composés de groupes armés basés au Mali et au Niger ; un faible volume d'activités de moindre calibre se poursuit cependant<sup>324</sup>.

La contribution des mesures de répression à la réduction du trafic illicite dans certains contextes a fortement marqué la dynamique des marchés, les vulnérabilités des migrants, et les acteurs dont les sources de revenus ont diminué ou se sont tariées. La réaction des marchés est liée au fait que dans les pays considérés, ce sont surtout les intervenants moins importants des réseaux qui sont généralement arrêtés, en majorité en raison de

leur grande visibilité. Ce phénomène est prédominant dans le monde entier.

Les réseaux de trafic illicite ne cessent d'adapter leur mode opératoire afin de garantir leurs bénéfices et d'éviter les risques. Cette tactique a cependant souvent des répercussions importantes sur les risques encourus par les migrants en situation irrégulière. Les migrants sont particulièrement vulnérables lorsque la lutte contre le trafic illicite s'inscrit dans une campagne globale ciblant les migrations clandestines plutôt que le crime organisé. Lorsque les mesures de répression visent particulièrement les migrations clandestines, elles sont souvent parallèles à l'augmentation des arrestations et des expulsions de migrants, les rendant d'autant plus vulnérables aux exactions des acteurs étatiques.

La dynamique des réseaux de trafic illicite varie considérablement d'un pays à l'autre. Il est cependant possible de distinguer des tendances globales dans les réactions des marchés du trafic illicite aux mesures de répression les ciblant dans les pays considérés. L'analyse de ces tendances fait apparaître une évolution en trois phases de ces marchés, comme exposé ci-après.

### 11.1. Phases de l'industrie du trafic illicite

L'attractivité des marchés criminels repose sur deux facteurs principaux, à savoir les profits et les risques. L'industrie du trafic illicite connaît trois phases différentes, chacune entraînant des risques divers pour les migrants, en fonction de l'évolution de ces deux facteurs.

#### PHASE 1 : Des risques faibles et des profits faibles

Le faible niveau des risques et des profits va généralement de pair avec la simplicité des activités. Les activités délictueuses sont souvent un complément à des activités licites, ou au trafic illicite transfrontalier de denrées, qui exploite les différences de prix d'un pays à l'autre (par exemple, la contrebande de carburant entre la Libye et le Niger). Ce cas de figure peut constituer la phase 1 du marché du trafic illicite, caractérisée par de rares mesures de répression, de faibles risques pour les passeurs, et, par conséquent, les prix modérés des services de trafic illicite.



La phase 1 représente généralement peu de risques pour les migrants clandestins et les réfugiés faisant appel aux services des passeurs. Les profits de l'industrie du trafic illicite, qui sont souvent réinvestis dans les communautés locales, peuvent avoir une force stabilisatrice, compensant les difficultés des communautés marginalisées. À l'exception de certains pays où les espaces migratoires sont fortement sécurisés depuis longtemps, comme l'Érythrée, et où les activités de trafic illicite sont donc particulièrement dangereuses, on peut affirmer que la plupart des marchés du trafic illicite en Afrique relèvent de la phase 1.

## **PHASE 2 : Des profits et des risques plus importants**

Lorsque les mesures de répression entraînent une augmentation des risques, elles élèvent également les prix des services de trafic illicite pour les migrants et les réfugiés (étant bien entendu que la dynamique de l'offre et de la demande influe également)<sup>325</sup>. Si la hausse des prix peut en partie être absorbée par les frais de fonctionnement, comme l'augmentation des pots-de-vin ou du prix du carburant nécessaire pour emprunter des routes plus sinueuses, elle représente surtout des profits plus importants pour les passeurs, et rend l'industrie plus lucrative pour ses acteurs. C'est ainsi que l'industrie devient la principale source de revenus des contrevenants.

Une autre conséquence est le nouveau profil de risque associé au trafic illicite de personnes, qui cesse d'être considéré comme un mode de transport informel pour devenir une activité « incriminée ». À ce stade, la perspective de profits accrus attire des réseaux criminels plus sophistiqués vers ce marché, tandis que les intervenants mineurs se professionnalisent ou se tournent vers d'autres activités. Compte tenu de l'évolution du type d'acteurs soutenant l'industrie du trafic illicite, les profits commencent à être réinvestis dans l'économie criminelle elle-même, privant les communautés locales de ressources.

Ces caractéristiques définissent la phase 2 du marché du trafic illicite ; les mesures de répression font monter d'un cran les prix et le niveau de risque, mais la demande de services de trafic illicite demeure élevée.

Cela est en partie lié au fait que l'environnement n'est pas encore devenu complètement hostile ou dangereux pour les migrants clandestins ; on peut aussi supposer qu'il faut un certain temps pour que l'évolution des risques affecte les candidats au départ. On peut considérer que l'Algérie, où d'importantes ressources publiques ont été investies dans les contrôles aux frontières, et où les risques pour les migrants et les passeurs ont augmenté sans que la demande ait diminué, constitue un marché de phase 2.

On observe une disjonction entre l'approche juridique du trafic illicite, qui criminalise cette activité, et les perceptions de la population locale, qui demeurent en grande partie ancrées dans la phase 1, et selon lesquelles il s'agit d'une simple aide au déplacement.

Si de telles perceptions commencent à évoluer, dans de nombreuses juridictions, la disjonction n'est pas près de disparaître, entravant de manière significative l'efficacité de la lutte contre le trafic illicite. L'évolution des perceptions peut dans une certaine mesure s'expliquer par les différentes façons dont les migrants considèrent le rôle joué par les passeurs.

Les données recueillies par le Centre de Recherche sur les migrations mixtes dans le cadre du projet 4Mi révèlent que 81 % des migrants interrogés à Agadez, au Niger, considéraient que leur passeur était un professionnel, tandis qu'à Niamey, ils n'étaient plus que 42 % à partager cette opinion, la majorité (51 %) pensant qu'il était un agent de voyage<sup>326</sup>. Ces différences s'expliquent en partie par le fait que les derniers migrants utilisaient les services réguliers de bus dans un environnement peu affecté par les mesures de répression, tandis que les premiers avaient affaire à des passeurs contraints de plonger davantage dans la clandestinité et d'adopter un mode de fonctionnement plus professionnel.

De même, à Gao, au Mali, où l'absence de l'État est la norme, et où les mesures de répression sont sporadiques, 33 % des migrants interrogés pensaient que leur passeur était un agent de voyage, et 44 % qu'il était un professionnel, ce dernier pourcentage étant nettement inférieur à celui enregistré à Agadez, où la lutte contre le trafic illicite est plus féroce<sup>327</sup>.

### PHASE 3 : Les risques augmentent tandis que les profits diminuent, d'où une diversification des sources de revenus

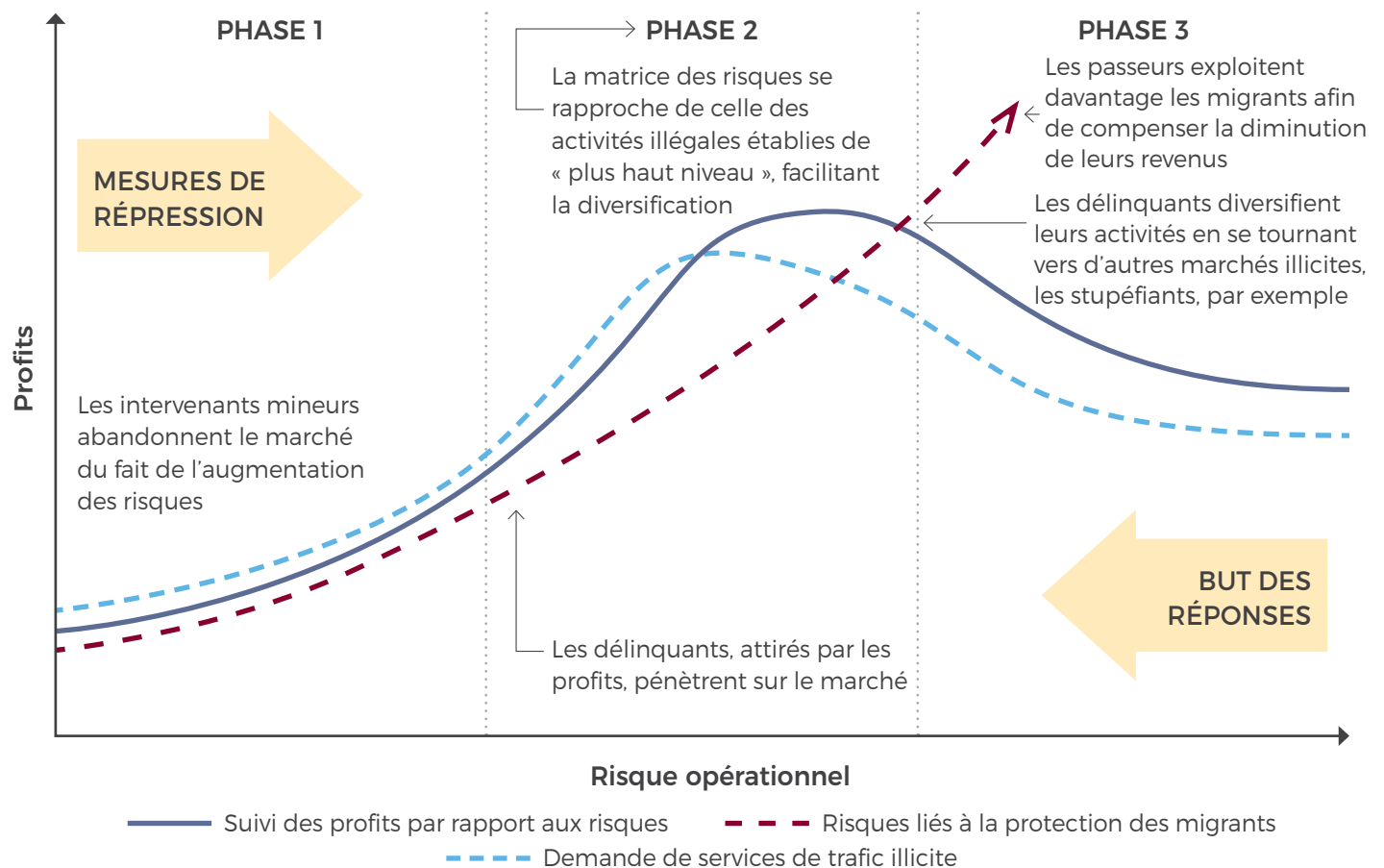
La phase 3 se caractérise par l'application durable des mesures de répression contre le trafic illícite, d'où les risques et les profits élevés. Dans certains contextes marqués par une demande inélastique (ce qui est souvent le cas pour les réfugiés) ou un fort pouvoir d'achat, comme le récent exode des réfugiés syriens, le marché demeure stable et les réseaux de trafic illícite fortement criminalisés tirent des profits importants de leurs activités. À l'inverse, dans les contextes où la demande est plus élastique, les prix peuvent être supérieurs au pouvoir d'achat des migrants clandestins, qui sont par ailleurs découragés par l'environnement de

plus en plus hostile. Ce cas de figure entraîne une baisse de la demande, ce qui signifie que si les profits par tête demeurent élevés, les revenus globaux, eux, diminuent.

On observe cette contraction de la demande dans la diminution du nombre de migrants de l'Afrique de l'Ouest et de la Corne de l'Afrique passant par la Libye, nombreux étant ceux qui optent pour d'autres routes de migration.

Les organisations de la société civile présentes en Égypte constatent une augmentation de la proportion de réfugiés, par rapport aux migrants économiques, dans les flux migratoires mixtes entrant clandestinement dans le pays. Cela peut en partie être lié à l'inélasticité de la demande formulée par les réfugiés, qui est de fait

**Figure 12 Réactions du marché aux mesures de répression contre le trafic illícite**



moins sensible à l'évolution du profil de risque associé aux déplacements.

La capacité opérationnelle étant supérieure à la demande, les acteurs du trafic illicite ne peuvent plus compter sur le marché comme unique source de revenus, et sont contraints d'en trouver de nouvelles. On peut, à cet égard, distinguer globalement trois voies suivies par les passeurs :

- tenter d'augmenter les profits tirés d'un nombre réduit de migrants faisant appel à leurs services (au moyen d'une exploitation ou d'une extorsion) ;
- se consacrer à des activités licites ;
- se tourner vers d'autres marchés illicites, comme le trafic illicite de denrées, de qui permet de tirer parti des réseaux existants habitués à gérer les déplacements clandestins.

Lorsque les emplois sur les marchés licites sont rares (un aspect qui peut d'ailleurs expliquer l'étroite collaboration des communautés locales avec l'industrie du trafic illicite), les passeurs n'ont d'autre choix que d'envisager les deux autres options.

Ils ciblent alors la protection et l'augmentation des flux, soit en modifiant leur mode opératoire soit en ciblant le marché national. À titre d'exemple, à Agadez, à la suite de la diminution du trafic illicite, on a constaté une légère hausse du nombre de Toubous vivant en Libye qui se rendent à Agadez pour y recueillir des migrants étrangers et les conduire jusqu'à Sebha afin d'assurer la continuité de leurs activités. Les réseaux nigériens ont également mis à profit les infrastructures de trafic illicite existantes pour faciliter l'émigration nationale même si leurs marges bénéficiaires sont moindres.

## 11.2. Tendances globales

### 11.2.1. Déplacement des risques : augmentation des risques liés à la protection des migrants

Les méthodes utilisées par les acteurs du trafic illicite sont dictées par les évaluations nuancées des risques effectuées par les réseaux connexes. Au fur et à mesure que les risques opérationnels augmentent, les acteurs de haut rang les déplacent vers le bas de la chaîne ;

l'industrie du trafic illicite dans son ensemble fait en sorte de se protéger contre ces risques et les fait généralement retomber sur les migrants.

À titre d'exemple, au Niger, les têtes pensantes du trafic illicite ont modifié le mode de paiement des chauffeurs et des intervenants mineurs en vue de protéger leurs propres intérêts économiques. Les chauffeurs conduisant les migrants à travers le désert jusqu'en Libye ont dû renoncer aux paiements d'avance ou partiels, et depuis 2018 sont contraints d'accepter de n'être pleinement payés que lorsque les migrants arrivent à Sebha ou à d'autres points de destination situés dans le sud de la Libye<sup>328</sup>.

Au fur et à mesure que les risques opérationnels augmentent, les acteurs de haut rang les déplacent vers le bas de la chaîne ; l'industrie du trafic illicite dans son ensemble fait en sorte de se protéger contre ces risques

Ainsi, les chauffeurs et non pas les acteurs au sommet de la pyramide sont exposés aux risques accrus en matière d'interception et, donc, d'échec des opérations. Cette situation a également pour effet (sans doute accessoire) de renforcer la sécurité des migrants. En effet, les chauffeurs ont eux aussi intérêt à ce que le voyage aboutisse, et réfléchissent à deux fois avant d'abandonner leurs passagers en plein désert lorsqu'ils rencontrent des patrouilles. Par ailleurs, les chauffeurs doivent absorber la hausse du prix du carburant et des coûts des pots-de-vin dans leur budget opérationnel et doivent pouvoir faire face à la discontinuité de leurs rentrées d'argent, ce qui représente une augmentation des obstacles financiers dès le départ.

En Égypte, l'arsenal répressif particulièrement sévère en 2016 augmentant les risques d'interception liés aux départs vers l'Europe à partir de la côte septentrionale,

des jeunes, pour la plupart des mineurs encourant des peines moins sévères en cas de capture, se sont souvent retrouvés aux commandes des bateaux. De même, du fait des risques croissants d'interception en Méditerranée entre 2014 et 2016, on a constaté une hausse des migrants se retrouvant, sous la contrainte ou en échange d'une réduction du prix de la traversée, aux commandes des bateaux clandestins.

En Algérie, les passeurs ont aussi adapté leur mode opératoire afin d'atténuer les risques accrus dus aux mesures du gouvernement pour accroître la surveillance et les patrouilles aux frontières. Si l'arsenal répressif de l'État algérien ne vise pas directement le trafic illicite de personnes mais plutôt le terrorisme, ainsi que le trafic d'armes et de stupéfiants, la sécurisation des frontières expose les passeurs à des risques plus élevés. Par exemple, un passeur faisant traverser la frontière à des migrants pendant la nuit peut être la cible des tirs des forces de sécurité soucieuses d'éviter tout type de risque.

Une proportion importante de migrants clandestins traversant la frontière méridionale de l'Algérie affronte les monticules de sable, de deux à cinq mètres de hauteur, érigés par le gouvernement à plusieurs endroits de la frontière avec le Niger et avec le Mali. Avant la mise en place des mesures de répression, les passeurs conduisaient généralement les migrants à travers la frontière jusqu'à In Guezzam, située à environ 15 km de là. Dans le contexte actuel de surveillance renforcée en revanche, les passeurs laissent les migrants, de préférence de nuit, à une distance de deux à cinq kilomètres de la frontière algérienne. Ils leur expliquent comment escalader les monticules de sable, mais les accompagnent rarement, car « le danger y est trop grand<sup>329</sup> ».

La zone de 20 km au nord de la frontière algérienne avec le Niger et le Mali étant fortement sécurisée et surveillée par des patrouilles, les passeurs viennent rarement chercher les migrants près de la frontière, préférant attendre qu'ils atteignent In Guezzam afin d'atténuer les risques d'interception<sup>330</sup>. Les migrants déclarent s'être souvent perdus, « paralysés par la peur » dans le désert, « marchant toute la nuit sans nourriture et sans eau pour... arriver jusqu'à In Guezzam<sup>331</sup> ». Toute traversée

des monticules de sable étant considérée comme une « menace potentielle à la sécurité nationale<sup>332</sup> », rendant les déplacements des migrants extrêmement risqués. Du fait de la construction des monticules de sable et des autres ressources investies pour empêcher les traversées clandestines des frontières, l'intervention des passeurs est d'autant plus cruciale pour les migrants concernés, consolidant la demande tout en augmentant les risques encourus par les migrants.

Des migrants racontent que leurs passeurs, après avoir été avertis par un appel téléphonique de la présence de patrouilles, les ont abandonnés de nuit dans le désert bordant la frontière méridionale de l'Algérie<sup>333</sup>. Ces abandons à mi-parcours, qui se produisent souvent la nuit en raison du caractère de plus en plus clandestin du trafic illicite, provoquent régulièrement le décès de migrants ; l'intensification des mesures de répression accroît leur fréquence au Niger et en Libye<sup>334</sup>. Comme indiqué ci-dessus, le fait que les passeurs ne soient payés qu'une fois que les migrants auront atteint leur destination fait converger l'intérêt des deux parties et favorise l'arrivée à bon port des migrants. Ce mode de paiement est en lien avec la manière dont les chauffeurs sont rémunérés par des passeurs de plus haut rang pour conduire les migrants à travers le désert entre le Niger et la Libye.

Les modalités de paiement peuvent également faire converger les intérêts des migrants et des passeurs. C'est le cas, entre autres, lorsque les migrants conditionnent le paiement à leur arrivée à destination, confiant parfois la somme convenue à un intermédiaire digne de confiance (comme un « compte-séquestre »). En revanche, les formules « voyagez maintenant, payez plus tard » (les migrants acceptent de travailler pendant le voyage pour financer leur passage au lieu de payer directement les passeurs) et le paiement anticipé (les migrants versent la totalité du prix en amont), qui deviennent de plus en plus courants sur la route du Nord depuis 2016<sup>335</sup>, n'offrent aucune protection aux migrants contre les abandons.

Au Niger, les passeurs ont réagi au durcissement des mesures de répression en cessant d'opérer et de recruter au grand jour, avec le consentement tacite

ou explicite des forces de l'ordre, pour agir la nuit et en empruntant des routes plus longues et éloignées afin d'éviter les postes de contrôle et les patrouilles. De même, entre 2015 et 2017, les départs depuis Sabratha, Mutrud, al-Maya et Garabulli, sur la côte libyenne, se faisaient souvent de jour, plusieurs embarcations partant simultanément. En 2018 cependant, des milices se sont attaquées au trafic illicite, rendant plus dangereux l'environnement opérationnel des réseaux connexes, et aucun signalement fiable de départ en plein jour n'a été rapporté. Tous les départs étaient donc nocturnes, souvent depuis des points d'embarquement extrêmement éloignés et posant des défis logistiques<sup>336</sup>.

Les embarquements nocturnes, la longueur accrue des routes et le contournement sophistiqué des mesures de répression ont fortement augmenté les risques encourus par les migrants. Au Niger, les statistiques publiées par l'Organisation internationale pour les migrations révèlent que les décès dans le désert ont été multipliés par six entre 2015 et 2017 sur les routes menant vers l'Algérie<sup>337</sup>, tandis qu'en Libye, les données du HCR suggèrent que le taux de mortalité en mer par rapport au nombre de départs est passé de 2,1 % en 2017 à 3,3 % en 2018<sup>338</sup>. Des migrants interrogés en Algérie confirment la dangerosité accrue de leur périple à la suite de la construction du mur et de la militarisation de la frontière, en dépit du fait qu'ils ne sont pas la cible principale des contrôles aux frontières.

### 11.2.2. Augmentation du prix des services de trafic illicite

Les compétences plus élevées nécessaires pour éviter les interceptions, et les risques accrus liés aux activités de trafic illicite dans un environnement davantage sécurisé se traduisent par une augmentation du prix des voyages. Le renchérissement du coût des opérations (relatif à l'allongement des itinéraires et à la hausse des dépenses en carburant ou à l'augmentation des pots-de-vin versés aux fonctionnaires de l'État) est largement, voire totalement, absorbé par les migrants.

Les forces du marché et le principe économique de l'offre et de la demande dictent les sommes que les migrants doivent déboursier. Lorsque les obstacles sont relativement faciles à surmonter, un nombre plus

élevé de passeurs peut intervenir sur le marché et la concurrence fait baisser les prix. À l'inverse, lorsque les obstacles sont particulièrement importants, seule une poignée d'acteurs peut opérer sur le marché et majorer le prix de leurs services. Les obstacles, qui ne sont pas seulement physiques mais également politiques, sont dynamiques et évoluent en fonction de l'intensité des mesures de répression. Plus ces mesures s'intensifient, plus les obstacles sont difficiles à surmonter, entraînant l'augmentation des prix.

## Les forces du marché et le principe économique de l'offre et de la demande dictent les sommes que les migrants doivent déboursier

Au Niger, le prix de la traversée du désert pour se rendre d'Agadez à Sebha, en Libye, a été multiplié par cinq pour les migrants étrangers qui devaient verser en moyenne 150 000 FCFA (230 €) en 2015, et entre 400 000 FCFA et 500 000 FCFA, (de 615 € à 765 €) en décembre 2019<sup>339</sup>. Cette augmentation est liée à la hausse des dépenses en carburant des passeurs qui empruntent des itinéraires plus longs et dangereux à travers le désert, le risque accru d'être arrêté, et les pots-de-vin plus importants exigés par les gardes-frontières en cas de détention (signalons cependant que lorsque les mesures de répression étaient particulièrement rigoureuses, les pots-de-vin s'avéraient souvent inefficaces)<sup>340</sup>. Il semblerait que les prix se soient stabilisés depuis janvier 2019<sup>341</sup>. L'infléchissement ou la stabilisation des mesures de répression y est sans doute pour quelque chose ; mais le recul de la demande de services de trafic illicite sur la route du Nord peut également participer à la baisse des prix et contrebalancer toute hausse des risques opérationnels.

En Égypte, le prix du voyage jusqu'en Libye aurait doublé à la suite du renforcement de la sécurité à la frontière<sup>342</sup>. Cela a accru la vulnérabilité des migrants déjà présents dans le pays à d'autres formes d'exploitation, dont le trafic d'organes, pour financer la suite de leur voyage<sup>343</sup>.



Au Somaliland et au Puntland, les migrants ont attribué la hausse tangible des prix entre 2013 et 2017 à l'augmentation des coûts opérationnels des passeurs résultant des efforts intenses du gouvernement pour limiter les migrations clandestines, et à la collusion étroite entre les services répressifs et les passeurs. Il s'en est suivi un affaiblissement de la concurrence et un abandon des acteurs privés des connexions nécessaires, et, de fait, l'émergence d'un monopole sur le marché<sup>344</sup>.

L'impact des mesures de répression sur le prix des services de trafic illicite accroît généralement d'autant les marges bénéficiaires des passeurs pour chaque migrant. Néanmoins il peut également rendre le voyage inabordable pour de nombreux migrants, et faire baisser la demande de services de trafic illicite. Les principaux facteurs influant sur les revenus globaux du marché du trafic illicite sont la dynamique spécifique à chaque juridiction et le fait que le marché se situe dans la phase 2 ou dans la phase 3.

### 11.2.3. Exploitation accrue des migrants par les passeurs

Les mesures de répression peuvent faire évoluer le marché du trafic illicite de la facilitation des déplacements des migrants à leur exploitation. Si l'on reprend les phases présentées dans la section ci-dessus et illustrées dans la [figure 12](#), cette évolution peut se produire à la fois dans :

- Phase 2 : l'augmentation des profits attire des membres des filières criminelles et encourage la professionnalisation des acteurs existants. Les passeurs opèrent davantage dans la clandestinité, ce qui représente plus de risques pour les migrants, qui ne peuvent pas solliciter l'aide de l'État. Les migrants sont de plus en plus considérés comme des marchandises.
- Phase 3 : En raison des mesures de répression, les prix sont si élevés et l'environnement si hostile que les migrants renoncent à voyager (mais ceux qui sont contraints de se déplacer peuvent continuer d'emprunter les mêmes routes si aucun autre itinéraire n'est envisageable). La baisse de la demande entraînant la diminution des sources de revenus globales liées à la facilitation (à savoir, le

transport), les passeurs se tournent vers des activités licites, ou vers des marchés illicites divers, voire gagnent de l'argent sur le dos des migrants d'une autre manière.

Cet aspect souligne qu'il importe, dans le cadre de la planification des interventions visant à freiner le marché du trafic illicite, d'identifier les autres sources de revenus potentielles pour les acteurs du trafic illicite.

Au Niger, à la suite de l'entrée en vigueur de la Loi 2015-036, les enlèvements de migrants contre rançon se sont multipliés<sup>345</sup>. Les autorités nigériennes reconnaissent que la flambée du banditisme, observée à partir de 2016 et dont les migrants sont souvent victimes, peut également être une conséquence de l'application de cette loi<sup>346</sup>.

## Les mesures de répression peuvent faire évoluer le marché du trafic illicite de la facilitation des déplacements des migrants à leur exploitation

En Égypte, l'intensification des mesures de répression a considérablement diminué les revenus des passeurs intervenant sur les routes côtières du nord, qui sont bloquées depuis 2017. Il semblerait que les passeurs de la région continuent de s'assurer de modestes revenus en faisant croire à des migrants fraîchement arrivés qu'ils peuvent embarquer sur des navires à destination de l'Europe. Après avoir payé entre 2 000 et 3 000 dollars US, ces migrants bernés sont conduits quelque part en Égypte, puis abandonnés ou rançonnés davantage.

L'essor du trafic d'organes dans le nord de l'Égypte est sans doute lié au nombre croissant de migrants immobilisés dans cette région en raison de l'augmentation des obstacles au départ. Du fait de la hausse des prix pratiqués par les passeurs, de nombreux migrants n'ont pas les moyens de se rendre en Libye, et sont extrêmement vulnérables face aux réseaux de

trafic d'organes qui, semble-t-il, se chevauchent avec les réseaux de trafic illicite.<sup>347</sup> À Agadez et à Niamey, où le voyage vers le nord et la Libye est devenu de plus en plus dangereux, et donc, onéreux, le nombre de travailleurs du sexe et de victimes de la traite et de l'exploitation sexuelle a augmenté depuis la répression de l'industrie du trafic illicite, les migrantes immobilisées à mi-parcours ayant recours au commerce du sexe pour financer la suite de leur périple<sup>348</sup>.

En Libye, le flux des migrants vers l'Europe a nettement diminué depuis le point culminant enregistré en 2015. La route du Nord à travers la Libye, qui est devenue inabordable pour de nombreux migrants clandestins de la Corne de l'Afrique et de l'Afrique de l'Ouest, et est perçue comme étant extrêmement dangereuse, est délaissée au profit des routes du sud et de l'est. Par ailleurs, la mauvaise réputation de l'industrie du trafic illicite a incité certaines milices à se démarquer de ce marché afin de tenter de légitimer leurs actions et d'asseoir leur autorité. Elles ont mené des actions contre le trafic illicite, bénéficiant en contrepartie du soutien financier de l'UE, et améliorent leur réputation.

## le nombre de travailleurs du sexe et de victimes de la traite et de l'exploitation sexuelle a augmenté depuis la répression de l'industrie du trafic illicite

Les réseaux de trafic illicite qui sont toujours actifs ont été poussés dans la clandestinité et ont de plus en plus recours à d'autres méthodes pour faire des profits aux dépens des migrants, dont l'extorsion, le travail forcé et la demande de rançons. On constate une augmentation de la fréquence des demandes de rançon et des sommes exigées. À Beni Oulid, un pôle important du trafic illicite pendant l'été 2015, le nombre de migrants clandestins en transit dans la ville a nettement chuté pendant l'été 2018. Cela a poussé les délinquants coordonnant les opérations de trafic illicite à passer de la « monétisation des mouvements

migratoires à la demande de rançons » ; les sommes exigées pour la libération de migrants d'Afrique de l'Est passant de 2 000 à 5 000 dollars US en 2015 à pas moins de 10 000 dollars US en 2018<sup>349</sup>. Généralement, les enlèvements contre rançon ne se limitent pas à la détention illégale des migrants mais s'étendent également à des sévices importants ; 31 des 53 migrants clandestins détenus à des fins de rançon sur le territoire libyen déclarent avoir subi des violences physiques<sup>350</sup>.

### 11.2.4. Autres marchés illicites : diversification des sources de revenus

La phase 2 est une situation où les mesures de répression ont entraîné l'augmentation des prix et où les risques de détention sont élevés sans pour autant affecter la demande, d'où la rentabilité accrue de l'industrie du trafic illicite. Elle attire des acteurs de haut rang possédant l'expérience du trafic illicite de denrées en évitant les mesures de détection. La « professionnalisation » du trafic illicite de personnes signifie qu'il cesse de constituer une infraction « mineure » pour atteindre un profil de risque semblable à celui d'autres activités illicites, facilitant la diversification des économies criminelles.

La phase 3, qui se caractérise par la diminution des sources de revenus globales, voit les passeurs tirer parti des réseaux existants pour se tourner vers d'autres sources de revenus, soit en exploitant la vulnérabilité des migrants (comme indiqué ci-dessus), soit en effectuant un trafic illicite d'un autre type.

Dans les environnements où les risques opérationnels sont très élevés, tel qu'en Libye, où la réputation du marché du trafic illicite a entaché les groupes aspirant à une légitimité nationale à long terme, les marchés criminels traditionnellement « plus sophistiqués » peuvent présenter un niveau de risque comparativement moindre. En Libye, certains groupes armés ont ainsi opté pour des marchés moins sensibles, comme les stupéfiants. Derrière la position officielle affichée par certaines milices à l'égard du marché du trafic illicite de personnes, dont le dénommé cartel des milices de Tripoli, se cache également le contrôle croissant des institutions publiques en tant que source supplémentaire de revenus<sup>351</sup>.

Au Niger, les flux de migrants nigériens se rendant en Libye (apparemment plus nombreux, la plupart préfèrent chercher du travail en Libye plutôt qu'en Europe) sont une source d'emplois divers pour certains anciens passeurs, qui sont devenus chauffeurs, ou ont rejoint le personnel du bureau des transports ou des postes de contrôle. D'autres sont passés au trafic illicite d'alcool, de tramadol ou de résine de cannabis<sup>352</sup>. De même, en Égypte, en 2018, plusieurs enquêtes et arrestations de passeurs ont mis en évidence le chevauchement des réseaux de trafic illicite de personnes et de stupéfiants<sup>353</sup>.

À l'inverse, en Algérie, le gouvernement a adopté une approche différenciée de la répression des infractions le long des frontières méridionales, affichant une tolérance zéro et réduite, respectivement, à l'égard du trafic illicite des armes et des stupéfiants, et se montrant plus permissif face au trafic illicite de personnes. Par conséquent, ce dernier marché a un profil de risques différent, qui se rapproche de celui d'infractions moins importantes, comme la contrebande de carburant ou de denrées de base. Les réseaux de trafic illicite de personnes opérant aux frontières de l'Algérie avec le Mali et le Niger sont distincts de ceux qui font circuler des produits illicites, et ils se chevauchent à peine<sup>354</sup>.

### 11.2.5. Pics d'émigration et troubles

La phase 3, qui se caractérise par le poids déterminant des revenus du trafic illicite dans l'économie politique d'une région, est susceptible d'accroître l'émigration (due à la disparition de moyens de subsistance clés et au développement des affaires des réseaux de trafic illicite existants à l'échelle nationale), voire d'attiser les tensions. À moins de s'accompagner de mesures pertinentes visant à réduire la demande et à séparer le trafic illicite de personnes des économies politiques élargies de certains marchés, les interventions de lutte contre le trafic illicite risquent d'être non seulement inefficaces mais également contreproductives.

En Algérie, les activités de trafic illicite, notamment de carburant, de tabac et d'autres biens licites, existent depuis longtemps avec l'appui tacite des fonctionnaires de l'État, les différentes impositions dans les pays voisins favorisant les possibilités de profits. Ces activités constituaient les principaux moyens de subsistance

de nombreuses communautés frontalières, la plupart des bénéficiaires étant réinvestis dans les économies locales<sup>355</sup>. Par conséquent, la militarisation croissante des frontières, qui a eu une incidence importante sur les flux transfrontaliers de carburant et d'autres biens licites, a porté un coup aux économies de ces communautés, attisant parfois les tensions locales. Les manifestations, en 2018, de deux communes situées près de la frontière septentrionale, Souani et Labtime, fortement tributaires du commerce transfrontalier, en sont un exemple<sup>356</sup>.

Le gouvernement a reconnu, explicitement et tacitement, les répercussions économiques de ses mesures visant à limiter les flux transfrontaliers. En octobre 2018, il a lancé son « programme spécial de développement en faveur des wilayas frontalières », centré sur le développement des économies frontalières au sud du pays<sup>357</sup>. La stratégie d'application différenciée du gouvernement, qui autorise une importante circulation transfrontalière de personnes et de produits licites en de nombreux points des frontières de l'Algérie (à l'exception de la frontière avec la Libye, en grande partie fermée). Cette stratégie est contraire au discours hostile du gouvernement à l'immigration clandestine, mais reconnaît de manière tacite le rôle important joué par le trafic illicite transfrontalier dans les moyens de subsistance des communautés frontalières.

Le Niger est l'une des rares poches de stabilité relative dans l'espace où se côtoient le nord du Mali, le sud de la Libye et le nord du Nigéria. Dans le passé, le trafic illicite de personnes et ses revenus offraient aux groupes marginalisés du nord du pays un important moyen de subsistance, et constituaient un vecteur de stabilité dans une région fragile et un contexte économique incertain. Outre son étroite intégration dans les structures politiques et de sécurité formelles et informelles, l'industrie du trafic illicite de migrants représentait (et continue de représenter dans une moindre mesure) une part substantielle des revenus de l'économie locale et de l'État.

Ses profits étaient investis dans d'autres secteurs économiques et favorisaient l'influence militaire et politique informelle plus prononcée des Toubous, qui consolidaient leur contrôle sur certaines routes du trafic illicite dans la région<sup>358</sup>.

Les arrestations pour trafic illicite ciblant de manière disproportionnée les Toubous ont suscité de graves tensions au sein de la communauté. Fin 2016, l'appel à la rébellion lancé par Adam Tcheke, un ancien rebelle toubou, s'il a été bref et sans suite, a cependant alerté les autorités et a confirmé la sensation de volatilité<sup>359</sup>. Les mesures de répression ont également suscité le ressentiment de nombreux anciens rebelles touaregs, que les autorités avaient encouragés à se reconvertir dans le transport de migrants à la suite des accords de paix de la fin des années 1990 et 2000, et pour qui la Loi 2015-036 constituait une violation des accords de paix<sup>360</sup>.

Le gouvernement nigérien a d'abord fermé la mine d'or du Djado tout en réprimant l'industrie du trafic illicite, privant ainsi simultanément les communautés du nord de deux sources de revenus. Il a ensuite tenté d'atténuer l'impact de sa lutte contre le trafic illicite dans le cadre de l'accord de paix conclu entre la présidence nigérienne et le Mouvement pour la justice et la réhabilitation du Niger (MJRN), un groupe armé s'érigeant en porte-parole des intérêts des Toubous au nord du pays. À ce jour, des éléments importants de cet accord ne sont toujours pas appliqués<sup>361</sup>.

L'incapacité du gouvernement nigérien à compenser la perte de cette source de revenus par des solutions crédibles et comparables a aggravé le chômage, et

a renforcé les moteurs mêmes de la migration, qui stimulent la demande des services des passeurs<sup>362</sup>.

L'augmentation du nombre d'émigrés nigériens depuis 2016 en est une conséquence directe. D'après les transporteurs locaux, en décembre 2019, en moyenne 2 000 jeunes nigériens partaient chaque semaine en Libye, une dynamique perçue sur place comme un « exode » en raison de ses dimensions<sup>363</sup>. Les données sur le suivi des mobilités de l'Organisation internationale pour les migrations corroborent ces chiffres, et révèlent que le nombre de Nigériens se rendant en Libye entre juillet 2017 et 2019 a doublé<sup>364</sup>. Le constat est le même pour les déplacements de Nigériens en Algérie en 2019<sup>365</sup>.

Les effets croissants du changement climatique sur le secteur agricole nigérien, qui emploie environ 80 % de la main-d'œuvre, contribuent en partie à une telle augmentation de l'émigration. Cependant, d'après les recherches de Global Initiative, le principal facteur semble être la chute de la demande de services de trafic illicite émanant des migrants étrangers<sup>366</sup>. Les opérateurs existants ont tenté de combler le vide laissé par la forte baisse de la migration étrangère afin de maintenir l'industrie du trafic illicite. Aujourd'hui, leurs clients sont principalement les émigrants nigériens, qui ont remplacé les migrants étrangers en transit dans le pays. L'industrie est nettement moins lucrative du fait des prix inférieurs payés par les migrants nigériens.

## RÉPONSES

### 12. Le trafic illicite en tant qu'activité soutenue par l'État

Le trafic illicite de personnes en Afrique et dans d'autres régions est une économie soutenue par l'État à des degrés divers en fonction de l'économie politique du pays concerné. En premier lieu, les politiques publiques, comme la marginalisation de certains groupes, donnent le ton et ferment les voies de migration légale, tandis que les approches punitives de la migration clandestine contraignent les migrants à faire appel

aux passeurs<sup>367</sup>. En deuxième lieu, la corruption de l'État, voire sa politique officielle, est généralement au cœur de l'industrie du trafic illicite. Les cas signalés d'affrontements violents entre les passeurs et les forces de l'ordre sont rares, renforçant l'idée selon laquelle l'industrie du trafic illicite fonctionne à grand renfort de pots-de-vin.

Les interventions ciblant l'industrie du trafic illicite au sein du continent se sont principalement centrées sur le renforcement des contrôles aux frontières,

l'intensification des mesures de répression, et l'arrestation de migrants et de passeurs. Cette stratégie reflète dans une large mesure le combat de l'UE contre les réseaux de trafic de migrants. Il mise sur la promotion d'un dialogue et d'une collaboration plus soutenus avec les gouvernements et les forces de l'ordre dans les États d'origine et de transit, l'augmentation des contrôles aux frontières, et l'appui aux institutions juridiques dans les pays partenaires. Néanmoins, le rôle central de l'État dans l'industrie du trafic illicite rend plus complexe son statut de partenaire principal de la lutte contre le trafic illicite.

L'UE et les organisations internationales ont loué les mesures prises par l'Égypte pour lutter contre ce fléau. Il est clair que les réseaux de trafic illicite qui, avant 2017, aidaient les migrants à quitter la côte égyptienne pour traverser la Méditerranée vers l'Europe dépendaient fortement des pots-de-vin versés aux fonctionnaires gouvernementaux, y compris aux membres des forces de l'ordre, des forces armées et des services de renseignement.<sup>368</sup> C'est précisément cette collusion qui a permis à l'État égyptien, qui exerce un contrôle important sur ses fonctionnaires, de mettre rapidement un terme aux départs depuis la côte en 2017.

Cette connivence de l'État demeure au cœur de la très lucrative route reliant la Syrie au Caire, qui bénéficie de la corruption des fonctionnaires de l'aéroport. Grâce aux pots-de-vin versés par les passeurs, les migrants obtiennent des visas touristiques de trois mois, qui permettent éventuellement d'obtenir des permis de séjour de plus longue durée. Les passeurs attendent leurs clients à la sortie de l'aéroport. Globalement, il semble que cette route du trafic illicite ne dérange pas les autorités, qui concentrent leurs mesures de répression sur l'émigration, notamment des Égyptiens, vers l'Europe<sup>369</sup>.

Un responsable militaire égyptien explique que les réseaux de trafic illicite esquivent les « représentants du gouvernement et de la police » avec l'aide des « intermédiaires... qui ont des connexions et des relations avec des personnes ayant accès aux plans de sécurité visant à lutter contre ces groupes<sup>370</sup> ». Grâce à ces connexions, les réseaux du trafic illicite « bénéficient

d'informations préalables sur les opérations du gouvernement et des forces de sécurité » et peuvent « modifier leurs plans pour éviter les interceptions et faciliter les déplacements transfrontaliers<sup>371</sup> ».

La Loi type contre le trafic illicite de migrants, publiée par l'ONUDC afin d'aider les États à transposer le Protocole relatif au trafic illicite de migrants dans leur législation nationale, reconnaît le rôle de la corruption dans ce trafic. Une infraction liée au trafic illicite commise par un fonctionnaire de l'État est plus lourdement sanctionnée que quand elle commise par un citoyen lambda. Cette différence est inscrite dans les législations nationales incriminant le trafic illicite en Algérie, en Éthiopie, en Égypte, en Libye et au Niger<sup>372</sup>. L'arrestation de fonctionnaires de l'État demeure cependant un fait rare.

Plus les mesures de répression visent le trafic illicite de personnes, plus il est difficile pour les passeurs de fonctionner sans un certain degré de connivence avec l'État

Les stratégies visant à freiner les migrations qui reposent sur la justice pénale et la gestion des frontières dans les pays d'origine et de transit favorisent la corruption, les relations avec l'État étant plus importantes que jamais. L'industrie tombe ainsi dans les mains des syndicats du crime organisé dotés d'un bon carnet d'adresses. Cette situation consolide les réseaux de corruption existants ou favorise la prolifération de nouveaux réseaux.

Si quelques recherches se sont centrées sur les liens entre la « corruption et la migration »<sup>373</sup>, peu de travaux ont cependant abordé le sujet en s'intéressant à des marchés et des réseaux de trafic illicite de migrants spécifiques. Il est néanmoins possible d'élaborer certaines hypothèses de travail sur les répercussions, passées ou futures, des interventions de la police sur les liens entre les réseaux de trafic illicite et la corruption dans certains contextes.



Le mode opératoire d'un réseau de trafic illicite de migrants donné est en grande partie déterminé par les marchés sur lesquels il intervient. Par conséquent, l'aide apportée par la corruption à certains flux de migration dépend des routes, des réseaux et des plaques tournantes du trafic illicite. Plus les mesures de répression visent le trafic illicite de personnes, plus il est difficile pour les passeurs de fonctionner sans un certain degré de connivence avec l'État.

Premièrement, du fait de l'intensification des mesures de répression (phase 2 du marché du trafic illicite), les passeurs ne peuvent poursuivre leurs activités que s'ils entretiennent des liens avec les fonctionnaires de l'État pertinents. Dans les contextes où l'État est défaillant, des liens doivent être noués avec des acteurs armés quasi étatiques, comme dans certaines régions du nord du Mali, contrôlées par des groupes armés et non par l'État.

Les liens étroits de l'État et du marché du trafic illicite peuvent doper la demande de services connexes, qui deviennent alors incontournables pour transiter par le territoire concerné. Au Somaliland et au Puntland, on signale que les services répressifs et les milices communautaires ont conclu des accords avec des passeurs, en vertu desquels ils interpellent des migrants et les livrent aux passeurs, qui les torturent pour les rançonner avant de leur fournir des services. Pour échapper à cette épreuve, les migrants, en particulier les Éthiopiens, transitant par ces États n'ont d'autre choix que de payer des passeurs pour garantir leur protection<sup>374</sup>.

Deuxièmement, les passeurs courant des risques croissants d'être interceptés, et la connivence de l'État étant de plus en plus nécessaire, le prix des pots-de-vin augmente. Loin de payer les pots-de-vin de leur poche, les passeurs les incluent dans le prix plus élevé de leurs services. Au Niger, des passeurs ont déclaré qu'entre 2016 et 2018, une part plus importante des interceptions effectuées par les patrouilles militaires et de la police était suivie d'arrestations. Ils ont également signalé l'augmentation du prix des pots-de-vin exigés par les fonctionnaires de l'État en contrepartie de leur coopération.

Les modalités de versement des pots-de-vin ont évolué, passant de transactions aux postes de contrôle, au vu et au su de tous, les passeurs percevant les sommes dues auprès des migrants, à des arrangements clandestins afin d'éviter les patrouilles<sup>375</sup>. Au Niger, pendant l'été 2019, les passeurs absorbaient le coût des pots-de-vin dans les prix réclamés aux migrants, et convenaient en amont avec les fonctionnaires de l'État de la date des déplacements afin de faciliter les départs depuis les principales plaques tournantes du trafic illicite, comme Agadez. Les informations fournies par les fonctionnaires de l'État permettaient aux passeurs de programmer les départs et les itinéraires de manière à éviter les patrouilles.

D'après des migrants interrogés en 2019, les pots-de-vin versés directement aux gardes-frontières sont relativement rares. Quelques migrants ont été témoins de ces versements. La majorité déclare ne pas avoir assisté à cette pratique lors du passage aux postes de contrôle<sup>376</sup>.

Au Niger, les structures de sécurité de l'État dépendent depuis longtemps des revenus générés par les pots-de-vin versés par les passeurs. À la fin de 2016 et en 2017, soit la période où la lutte contre le trafic illicite était à son apogée, cette source de revenus s'est momentanément tarie, sans que les salaires pitoyables des fonctionnaires de police et des gardes-frontières n'augmentent, d'où leur dépendance persistante aux pots-de-vin<sup>377</sup>.

Les revenus indirectement tirés par l'État de l'industrie du trafic illicite, à savoir par l'imposition des agences de voyages transsahariennes (localement appelées « agences de courtage ») qui fonctionnaient de manière ouverte en tant qu'entreprises licites, ont été compensés par l'augmentation des flux financiers de l'UE<sup>378</sup>. Les gardes-frontières, ou les communautés locales participant au trafic illicite, n'ont bénéficié d'aucune compensation similaire. Les affectations à Agadez et dans le nord du pays continuent d'être recherchées par les agents des forces de l'ordre même si elles sont éloignées de leur ville natale. On peut supposer que les revenus supplémentaires provenant des pots-de-vin versés par l'industrie du trafic illicite ont une grande influence.

Le prix des pots-de-vin s'aligne sur les sanctions applicables aux différentes infractions liées au trafic illicite en vertu de la Loi 2015-036. Ainsi, en mai 2019, si un passeur était surpris accompagnant une migrante vers le nord, un pot-de-vin d'environ 400 000 FCFA (610 €) pouvait lui être demandé. En revanche, pour un migrant étranger, il devait verser 300 000 FCFA (455 €)<sup>379</sup>, soit nettement moins ; cet écart reflète les sanctions plus lourdes applicables au trafic illicite de femmes conformément à la Loi 2015-036.

Le rapport entre l'intensification des mesures de répression et la dépendance accrue à l'égard de l'implication de l'État illustre la toxicité et l'incompatibilité des liens entre l'application des lois et la corruption. La professionnalisation de l'industrie du trafic illicite, qui lui permet de surmonter la complexité croissante de son environnement opérationnel, s'accompagne d'un besoin grandissant de corrompre les fonctionnaires de l'État. Sa capacité à cet égard s'accroît également grâce aux ressources financières plus importantes dont elle dispose pour payer les pots-de-vin et s'assurer la complicité de l'État.

### 13. Le trafic illicite en tant que marché de l'offre et de la demande : façonner les initiatives de lutte contre le trafic illicite

La répression de l'industrie du trafic illicite peut globalement se diviser en deux catégories, l'une centrée sur l'offre et l'autre sur la demande.

À ce jour, les initiatives de lutte contre les réseaux de trafic illicite sur le continent africain, qui relèvent surtout de la première option, ont consisté à soutenir l'application des lois, la justice pénale et la sécurité aux frontières, comme indiqué dans le présent rapport. Leur but est de dissuader les passeurs de pénétrer sur le marché ou de continuer à y intervenir, en augmentant les sanctions applicables au trafic illicite de personnes, en ciblant davantage les passeurs, et en élevant les risques d'interception.

Étant donné que les passeurs transfèrent les risques accrus à leurs clients (en augmentant les prix et en

modifiant leur mode opératoire), les mesures de répression de l'offre augmentent la profitabilité des activités qu'elles sont censées éliminer et les risques qu'encourent les migrants. Des initiatives centrées sur l'offre d'autres marchés illicites, comme celui des stupéfiants, rencontrent des problèmes similaires<sup>380</sup>. Par conséquent, les mesures ciblant l'offre peuvent contribuer à réduire quelque peu le marché du trafic illicite dans certains contextes. Elles peuvent toutefois s'avérer inefficaces et entraîner une série de conséquences indésirables si elles ne sont pas suffisamment accompagnées de politiques visant à faire diminuer la demande des services des passeurs.

Si les initiatives qui visent à s'attaquer aux « causes profondes des migrations » peuvent porter quelques fruits, elles ne suscitent que des changements à long terme, c'est-à-dire qu'à elles seules, elles sont souvent inappropriées ou rébarbatives, notamment pour les gouvernements qui cherchent à obtenir des résultats en fonction des cycles électoraux. M. Jørgen Carling, dans sa taxinomie des stratégies de lutte contre le trafic illicite de migrants, soutient que le volet demande du marché du trafic illicite peut faire l'objet de trois grandes catégories d'actions. Elles sont analysées ci-après dans le contexte des pays évoqués dans le présent rapport<sup>381</sup>.

Premièrement, on peut priver de sens les services de trafic illicite en entravant la réalisation de leurs objectifs, une stratégie adoptée en partie par l'UE et certains États africains par le développement d'accords de réadmission et de politiques de retour. La priorité accordée aux retours est manifeste dans l'ensemble de l'UE et dans les accords conclus entre l'UE et l'Afrique en matière de migration<sup>382</sup>. Cependant, cette approche constitue une menace pour les droits des réfugiés inscrits dans la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés, notamment le principe du non-refoulement. Cela n'a pas empêché les États de poursuivre cet objectif, comme en témoignent l'accord UE-Turquie de 2016 et d'autres accords bilatéraux, dont celui conclu entre l'Italie et l'Égypte qui autorise le retour de tout ressortissant égyptien âgé de plus de 18 ans<sup>383</sup>, ce qui constitue pourtant une violation flagrante du principe de non-refoulement.

En outre, comme l'énoncent clairement la clause de sauvegarde et l'article 16 du Protocole relatif au trafic illicite de migrants, le protocole doit être interprété de manière à ce que les migrants ne fassent pas l'objet d'une discrimination au motif qu'ils ont fait appel aux services de passeurs et que les droits qui leur sont accordés en vertu du droit international ne soient pas affectés par leur statut d'objet du trafic illicite. La déportation immédiate, une stratégie privilégiée pour contrer l'utilité du trafic illicite, ne permet pas une évaluation complète des demandes d'asile, et constitue une violation des droits à un traitement égal.

Deuxièmement, une analyse des coûts et des avantages peut révéler la face cachée du trafic illicite et dissuader les candidats au départ. L'UE a financé la réalisation d'une série de programmes d'information en Afrique afin de souligner les risques des migrations clandestines et de décourager les migrants potentiels. S'il est louable que ces programmes apprennent aux migrants à se protéger autant que possible contre les dangers du voyage, leur effet dissuasif, c'est-à-dire un de leurs objectifs déclarés, laisse cependant à désirer. Une perception accrue des dangers peut modifier les itinéraires.

La conscience croissante des violations des droits fondamentaux des migrants en Libye a entraîné la diminution du nombre de migrants de l'Afrique de l'Ouest et de la Corne de l'Afrique empruntant la route du Nord à travers ce pays ; de même, les restrictions imposées par l'Arabie saoudite contre le Yémen ont momentanément réduit le flux de migrants sur la route de l'Est. Les programmes d'information ne semblent cependant pas avoir réussi à réduire le nombre total de migrants ; il semblerait d'ailleurs qu'ils soient plus nombreux à emprunter la route du Sud, illustrant la tendance à choisir un nouvel itinéraire.

Ces deux stratégies partent du principe que la demande est élastique. Il n'en reste pas moins que l'élasticité de la demande dépend sans doute de la raison de la migration – les personnes qui sont déplacées de force n'ont pas « choisi » de partir. Les dangers liés aux déplacements, ou le risque d'un rapatriement perdent donc tout sens dans ces conditions.

Dans de nombreux contextes, l'élasticité de la demande des migrants économiques est limitée ; face à la rareté des moyens de subsistance, le départ peut signifier la survie. Il ressort des entretiens menés avec des migrants originaires de différents pays africains, qui ont voyagé par voie terrestre pour se rendre en Europe, que nombre d'entre eux étaient conscients dès le départ des dangers qui les attendaient. Ils savaient qu'ils risquaient d'être enlevés contre rançon, que la traversée en mer était plus ou moins dangereuse selon la saison, et que les centres de détention libyens étaient redoutables<sup>384</sup>.

Un migrant, relayant un sentiment fréquent, a déclaré que la « vie étant très dangereuse au Soudan, [il s'attendait] à ce que le voyage le soit également »

Un migrant, relayant un sentiment fréquent, a déclaré que la « vie étant très dangereuse au Soudan, [il s'attendait] à ce que le voyage le soit également<sup>385</sup> ». Le rapatriement par Riyad de milliers de migrants, loin de ralentir le flux de personnes originaires de la Corne de l'Afrique qui tentent de rejoindre l'Arabie saoudite, est simplement perçu comme l'un des risques du voyage. Face à l'inélasticité de la demande, les stratégies comparant les coûts et les avantages ou tentant de prouver l'inutilité des déplacements ne sont suivies d'aucun effet.

La troisième stratégie ciblant la demande définie par M. Carling – rendre inutile le trafic illicite en « promouvant la réalisation des objectifs par d'autres voies » – consiste à renforcer les voies de migration légale<sup>386</sup>. Le climat politique dans les États de destination, dont les pays de l'UE, l'Afrique du Sud et l'Algérie, vers lesquels mènent la route du Nord et la route sud-sud, demeure largement contraire au renforcement des voies de migration légale. Néanmoins, des initiatives telles que l'ouverture de la frontière entre l'Érythrée et l'Éthiopie, et les efforts visant à rouvrir la frontière entre la Libye et l'Égypte aux travailleurs égyptiens vont dans ce sens. Comme indiqué

dans la [section 6](#) (« Les discours relatifs au trafic illicite de personnes »), si l'Union africaine (UA) prône « l'ouverture des frontières », les États membres et les blocs régionaux sont nettement plus réservés, et continuent d'investir massivement dans les contrôles aux frontières.

**Figure 13 Les initiatives se centrent sur les contrôles aux frontières et les interceptions**



L'UE et certains pays africains de destination, comme le Maroc, soutiennent qu'il faut mettre un terme aux migrations clandestines et, partant, à l'industrie du trafic illicite, pour ouvrir la voie à la migration légale. Cette position constitue une impasse et accentue nettement la vulnérabilité des migrants clandestins, considérés comme les « obstacles » à la « gestion efficace » des migrations.

La sortie de cette impasse tient à la reconnaissance par les États des répercussions des cadres législatifs actuels sur les migrations. Pour parvenir à cette fin, il sera plus efficace et bénéfique pour l'économie et la sécurité des États d'axer les politiques sur la stratégie avérée de la facilitation des mouvements que sur leur interdiction. Les formes dérivées du verbe « faciliter » apparaissent 62 fois dans la version anglaise du Pacte mondial

pour des migrations sûres, ordonnées et régulières<sup>387</sup>, faisant écho à la formulation utilisée dans les objectifs de développement durable (ODD), au titre desquels les États se sont engagés à « [f]aciliter la migration et la mobilité de façon ordonnée, sans danger, régulière et responsable, notamment par la mise en œuvre de politiques de migration planifiées et bien gérées<sup>388</sup> ». Les États doivent honorer leurs engagements et remplacer les passeurs en tant qu'acteurs principaux des mouvements, en élargissant les voies de migration légale et, dans la mesure du possible, en privant les services du trafic illicite de toute raison d'être.

## 14. Recommandations et orientations futures

Il est de la plus haute importance d'intégrer les discours sur les migrations dans des cadres d'action réalistes et d'assurer que les impératifs politiques sont explicites et transparents. Le fait d'ignorer les réalités politiques et d'avancer des « solutions » irréalisables contribue à ce que les « solutions » bien intentionnées ou les critiques de la politique gouvernementale soient ignorées<sup>389</sup>. Un panafricanisme pur, avec des frontières grandes ouvertes, est sans conteste un exemple de solution irréalisable.

Les recommandations ci-après, qui reposent sur le constat qu'il n'y a pas de panacée pour faire disparaître les marchés du trafic illicite, tentent de tracer les étapes menant vers une réponse efficace, en s'attaquant au cœur du problème. Destinées essentiellement aux acteurs africains, allant des États aux médias, ces recommandations tentent de trouver un juste milieu entre la vision panafricaine de l'UA et l'approche de plus en plus protectionniste de nombreux États. Les blocs régionaux doivent contribuer plus activement à combler cet écart et à rejeter les mesures qui limitent les droits existants en matière de libre circulation.

Les initiatives de lutte contre le trafic illicite doivent cesser de ne mesurer les succès qu'à l'aune de critères étiqués en rapport avec les « flux » et les « volumes ». Elles doivent en revanche tenir compte des répercussions plus larges des politiques connexes pour les migrants et les communautés locales dans les pays d'origine et de transit.

À l'heure actuelle, la lutte contre les marchés du trafic illicite en Afrique s'appuie globalement sur des méthodes traditionnelles, à savoir les interventions de la justice pénale avec, si besoin est, le renfort des forces armées. Il en a résulté une accélération de l'évolution de ces marchés vers la phase 3, avec des conséquences à long terme pour les structures de gouvernance des États et de nombreux préjudices pour les migrants. Poursuivre sur la même voie présente donc de sombres perspectives et laisse entrevoir l'intensification des conditions abusives du marché du trafic illicite de personnes sur le continent.

Les politiques doivent, à l'inverse, viser à faire reculer les marchés vers la phase 1 afin d'éviter des souffrances généralisées et l'essor de l'économie du trafic illicite. La phase 1 se caractérise par une baisse des préjudices, et des profits, ainsi qu'une incidence plus faible sur les communautés et les économies locales, et sur les chaînes de la corruption, qui sapent la bonne gouvernance<sup>390</sup>.

### **Les décideurs (notamment au sein des États africains, des blocs régionaux et de l'Union africaine)**

**Adopter des politiques et des programmes renforçant la mobilité intercontinentale, privant les services du trafic illicite de toute raison d'être, et facilitant la migration de la main-d'œuvre afin de répondre à la demande du marché.**

Comme il est détaillé ci-dessus, la manière la plus efficace de lutter contre le trafic illicite et de réduire les risques encourus par les migrants est de créer de nouvelles voies légales de migration.

- Les représentants des gouvernements africains ont réclamé à plusieurs reprises l'ouverture de nouvelles voies légales de migration vers l'UE. Ces appels sont fondés, et il faut faire davantage pour que l'explosion démographique de la jeunesse africaine compense le vieillissement de la population et la réduction de la main-d'œuvre de l'Europe.
- L'Afrique doit faire sienne une approche similaire, visant à faciliter la mobilité intercontinentale légale, et à autoriser la libre migration de la main-

d'œuvre affranchie des services du trafic illicite et de la corruption.

- La réglementation et l'imposition de la mobilité privent de fonds le marché du trafic illicite et constituent une nouvelle source de revenus pour le gouvernement. La lutte contre la corruption de faible niveau chez les gardes-frontières est la clé du succès de cette stratégie.
- Les États africains plus riches doivent contribuer davantage à la promotion de nouvelles voies de migration, et reconnaître l'effet bénéfique des migrants sur leur économie.

**Lorsqu'il est envisagé d'incriminer le trafic illicite de migrants, il faut s'assurer de l'opportunité de la réforme législative et veiller à ce que les lois de circonstance mènent le bon « combat ».**

- Dans les pays où le trafic illicite n'est pas incriminé, mais où la criminalisation des migrants clandestins est courante, une réforme juridique visant à ériger en infraction pénale le « trafic illicite » ne doit pas constituer une priorité du fait que ses effets pervers potentiels sont susceptibles de l'emporter sur ses avantages.
- Si les cadres juridiques opportuns peuvent être une condition préalable à l'efficacité de la répression du trafic illicite, leur mise en place doit systématiquement tenir compte de l'économie politique concernée.
- Lorsque la brutalité des mesures de répression à l'encontre des migrants est monnaie courante, cet aspect doit être abordé avant l'incrimination des passeurs.

**Lors de la définition des mesures de lutte contre le trafic illicite, il faut prendre en considération l'élasticité, ou la rigidité, de la demande de services connexes.**

- La demande des réfugiés ou d'autres migrants qui, bien que ne correspondant pas à la définition de « réfugié », sont contraints au départ par leur situation désespérée, est principalement inélastique, et prive d'efficacité les stratégies axées sur l'analyse des coûts et des avantages.
- Il faut tenir compte de l'émergence possible de nouveaux itinéraires liée à la faible élasticité de



la demande, et déterminer s'ils représentent une meilleure solution ou si, à l'inverse, ils entraînent une augmentation des risques en matière de protection.

- Il faut prendre en considération la dépendance unique des réfugiés à l'égard des services des passeurs, et étudier les structures d'asile susceptibles d'atténuer cette dépendance.

**Lors de la définition des programmes, il faut considérer les passeurs comme des acteurs clés de l'économie locale plutôt que comme des délinquants qu'il faut supprimer.**

Dans de nombreux cas, les intérêts des passeurs et de leurs clients peuvent converger, tandis que dans les contextes où l'industrie du trafic illicite constitue un moyen de subsistance essentiel, indissociable des stratégies locales de survie, les passeurs sont des acteurs clés de l'économie politique.

- Les communautés marginalisées, exclues de longue date de l'accès aux possibilités offertes par l'économie principale, sont souvent fortement dépendantes du trafic illicite. Leurs intérêts et leurs besoins doivent être pris en compte lorsqu'il est question de démanteler l'économie du trafic illicite.
- À moins de s'accompagner de politiques d'inclusion, les programmes visant à désorganiser les activités liées au trafic illicite peuvent, selon l'économie politique propre à la région concernée, faire plus de mal que de bien, et inciter les communautés à se tourner vers des activités plus nuisibles, comme le banditisme ou le trafic illicite de stupéfiants.

## Législateurs

**Recommandations destinées aux pays promulguant des lois, ou modifiant des lois existantes, qui criminalisent le trafic illicite de migrants :**

- Ajouter des dispositions au Code pénal, plutôt qu'à des lois distinctes relatives au trafic illicite, à la traite, ou à l'immigration.
- Reprendre la définition du « trafic illicite de migrants » énoncée dans le Protocole contre le trafic illicite de migrants, notamment :

- l'intention du passeur doit être de tirer « un avantage financier ou un autre avantage matériel » ;
- le fait de faciliter le franchissement illégal d'une frontière afin de tirer « un avantage financier ou un autre avantage matériel » n'est pas incriminé.
- Intégrer les infractions aggravées conformément au Protocole contre le trafic illicite de migrants, ainsi que les peines plus sévères sanctionnant l'implication de fonctionnaires de l'État.
- Veiller à ce que les peines soient proportionnelles au préjudice causé, en évitant, entre autres, les exigences des peines minimales obligatoires.
- Respecter l'absence de poursuites pénales (article 5) et les protections supplémentaires accordées aux migrants (article 16) en vertu du protocole.

S'il est largement reconnu que le Protocole contre le trafic illicite de migrants n'est pas parfait, il constitue cependant le cadre le plus complet étayant la lutte contre ce trafic illicite. Une harmonisation accrue des juridictions faciliterait la coopération transfrontalière, qui est un élément essentiel des stratégies globales en matière de lutte contre le trafic illicite.

## Application des lois

**Mesurer le succès des stratégies de répression du trafic illicite au moyen d'évaluations qualitatives, et non quantitatives, des arrestations.**

- Axer les enquêtes sur la réduction des préjudices, en ciblant les acteurs du trafic illicite au sommet de la pyramide et les réseaux infligeant les plus grands préjudices, tels que ceux qui exploitent de plus en plus les migrants, ou qui interviennent dans les secteurs du trafic illicite et de la traite de personnes. Cette approche contribue également, dans une certaine mesure, à freiner l'évolution de l'industrie du trafic illicite d'une phase à l'autre, et en particulier, à limiter les risques encourus par les migrants en matière de protection.
- Faire en sorte que les mesures de répression perturbent les déplacements « tout compris » à partir des principales plaques tournantes du trafic

illicite. Les formules « tout compris » représentent le summum des services de trafic illicite ; les prix sont plus élevés et les réseaux souvent plus organisés. Cette modalité s'avère donc très rentable pour les organisations criminelles sophistiquées. Les réseaux proposant ces formules étant généralement intégrés dans le système financier officiel, les approches du type « suivi de l'argent » sont envisageables.

- Éviter les discours largement centrés sur la justice pénale dans les contextes où sa mise en œuvre efficace est impossible, car ils envoient le mauvais message aux marchés, et poussent à la clandestinité sans avoir d'incidence sur la taille des marchés.
- Exploiter la puissance symbolique des arrestations en ciblant un petit nombre d'acteurs de niveau intermédiaire ou situés au sommet de la pyramide, et veiller à ce que les sentences soient conformes aux cadres juridiques nationaux. La lutte contre le trafic illicite pâtit de la non-application de la structure des peines (comme au Niger, avec la libération de Malohiya et Gombo, et d'autres passeurs détenus dans la prison de Niamey seulement quelques mois après leur arrestation).

## Médias

**Inverser la tendance des discours politiques et des médias à diaboliser toujours plus les migrants, et ceux qui facilitent leurs mouvements.**

- Les politiques promouvant la migration de la main-d'œuvre doivent être approuvées par le public, ce qui n'est possible que lorsque les effets économiques et sociétaux positifs des migrations sont publiquement reconnus. Les médias doivent faire en sorte de mettre en avant ces effets positifs, tout en abordant les effets négatifs, au lieu de se concentrer quasi exclusivement sur les conséquences négatives.
- Le Pacte mondial sur les migrations réaffirme les contributions positives des réfugiés, et plus globalement des migrants, au sein de la société. Il faut faire entendre ce message haut et fort.

## Pays de destination, UE comprise

**Identifier les liens entre les marchés nationaux et informels de l'emploi, non réglementés qui exploitent généralement les migrants, et l'industrie du trafic illicite de migrants qui les approvisionne.**

- La surveillance accrue des marchés informels, allant de l'agriculture aux salons de beauté et aux stations de lavage de voitures, est typiquement perçue comme une question nationale, sans lien avec l'immigration clandestine et le trafic illicite de personnes, qui sont considérés comme relevant de la politique étrangère. Cependant, la demande de main-d'œuvre clandestine, dont la vulnérabilité est exploitée dans des conditions abusives afin de fournir des services bon marché, alimente l'industrie du trafic illicite, faisant naître le besoin de réseaux afin de se soustraire au contrôle des migrations, et de favoriser les situations de vulnérabilité nécessaires.
- Un dialogue plus soutenu est nécessaire entre les organismes qui étudient les réglementations nationales du travail et l'esclavage moderne, et ceux qui gèrent les questions liées aux migrations et luttent contre les réseaux de trafic illicite.

**En ce qui concerne l'UE, il faut faire connaître et promouvoir ses initiatives existantes visant à faciliter la migration de la main-d'œuvre, au lieu de réclamer une approche totalement nouvelle.**

- Les programmes d'assouplissement et de libéralisation en matière de délivrance de visas de l'UE sont louables, mais doivent être élargis afin d'inclure de nouveaux pays d'origine et de répondre à la forte demande de main-d'œuvre des pays membres.
- Ces programmes doivent être assortis d'indicateurs de mise en œuvre et de suivi afin de recueillir des données sur leurs effets, lesquelles peuvent éclairer les débats sur l'incidence des migrations.
- Les discours politiques doivent faire connaître ces programmes et les avantages qu'ils apportent aux secteurs qui manquent le plus de main-d'œuvre, dont l'agriculture, la technologie et la médecine.

## ÉPILOGUE : INCIDENCE DE LA COVID-19 SUR LA LUTTE CONTRE LE TRAFIC ILLICITE EN AFRIQUE

Les restrictions de mouvement sans précédent imposées dans le monde entier dans l'objectif de freiner la transmission de la COVID-19 constituent de nouvelles entraves aux déplacements des migrants et des réfugiés. Si le transport, licite et illicite, de marchandises est perturbé, les restrictions concernent essentiellement la circulation des individus, qui sont les principaux vecteurs de transmission.

Cette situation a une incidence considérable sur l'industrie du trafic illicite de personnes en Afrique, et dans le monde entier. La Note de synthèse de l'auteure intitulée « Smuggling in the time of COVID-19: The impact of the pandemic on human smuggling dynamics and migrant protection risks<sup>391</sup> » examine en profondeur cette incidence.

La section ci-après analyse l'incidence de la COVID-19 sur les tendances et les thèmes abordés dans le présent rapport.

### L'incidence de la COVID-19 sur les discours relatifs au trafic illicite et aux migrations

Comme indiqué ci-dessus, les discours politiques ont de plus en plus assimilé la lutte contre le trafic illicite de personnes à une « guerre ». La lutte contre la COVID-19 est également caractérisée par ce champ lexical. Les deux « luttes » sont liées, puisque le principal obstacle à la transmission de la maladie, à savoir la restriction ou l'interdiction des mouvements de personnes, est au cœur de la lutte contre la pandémie.

Avec le durcissement des restrictions à la libre circulation des personnes, la COVID-19 accroît la dangerosité des déplacements irréguliers ou clandestins, car ils apparaissent comme une menace pour la santé publique et la survie des citoyens des États de destination. C'est sans surprise que l'on assiste au déploiement des forces armées dans de nombreux pays pour restreindre les mouvements des citoyens à l'échelle nationale et pour renforcer les contrôles aux frontières.

Il est possible que l'hostilité à l'égard des migrants liée à la COVID-19 perdure après la fin de la pandémie. Les répercussions économiques de la COVID-19 risquent de plonger les économies de destination dans la récession, et d'aggraver le rejet des migrants. Avant la pandémie, la xénophobie rampante a conduit à la sécurisation des frontières des pays de destination. Les migrants étant de plus en plus vus comme une source de contagion, cette tendance semble vouée à s'accélérer. Comme indiqué ci-dessus, les environnements de plus en plus hostiles aux migrations accentuent la dépendance des migrants aux réseaux de trafic illicite et augmentent les risques liés à leur protection pendant leur périple.

### L'incidence de la COVID-19 sur les contrôles aux frontières et sur le trafic illicite de personnes

Un nombre sans précédent de pays à travers le monde ont décrété la fermeture, totale ou partielle, de leurs points d'entrée officiels des personnes par terre, air et mer. Cela a entraîné la baisse des mouvements transfrontaliers et a contraint les migrants qui se trouvaient sur place à la clandestinité.

La fermeture, totale ou partielle, de nombreux points de passage frontaliers terrestres s'est accompagnée d'un renforcement des patrouilles entre les points d'entrée officiels afin d'empêcher les passages clandestins. L'Afrique du Sud a fermé la majorité de ses points de passage frontaliers et a déployé des patrouilles militaires le long de ses frontières. Elle a en outre entamé (dans le cadre de l'état d'urgence dû à la COVID-19) la construction d'une nouvelle clôture la séparant du Zimbabwe<sup>392</sup>.

Compte tenu des risques de contagion associés aux déplacements humains, la migration clandestine est devenue une priorité politique pour de nombreux États, dont l'Algérie. Comme indiqué dans la [section 10.4](#), avant la pandémie, les frontières de

l'Algérie avec le Niger, le Mali et la Libye étaient déjà fermées (à l'exception de la frontière avec le Niger qui était ouverte deux jours par mois) et étaient fortement sécurisées.

D'après certains passeurs opérant sur les frontières avec le Niger et le Mali, la surveillance et les contrôles aux frontières en Algérie ont cependant augmenté dans le cadre de la lutte contre la COVID-19. La police aux frontières, les gendarmes gardes-frontières et les patrouilles militaires ont tous été renforcés. En outre, la COVID-19 a modifié la stratégie différenciée aux frontières précédemment adoptée par le gouvernement algérien, et dont les infrastructures de contrôle n'avaient pas pour but principal d'arrêter le mouvement des personnes. Le recentrage des infrastructures préexistantes, et la mobilisation de ressources supplémentaires visant à empêcher les personnes de passer les frontières compliquent considérablement les activités transfrontalières des passeurs.

En raison des restrictions aux mouvements internes, il leur est également extrêmement difficile de mener leurs activités au sein du pays. Enfin, les passeurs sont eux aussi préoccupés par la COVID-19 et craignent que les migrants apportent le virus dans la région. Par conséquent, ils y réfléchissent à deux fois avant de fournir leurs services.

Les contrôles plus stricts aux frontières algériennes ont des répercussions sur le trafic illicite dans l'ensemble de la région. À titre d'exemple, les nouveaux obstacles au passage des frontières méridionales de l'Algérie ont brusquement interrompu le trafic illicite de personnes au nord du Mali.

Les restrictions dues à la COVID-19 imposées par de nombreux pays africains aux frontières et sur leur territoire national ont entraîné un ralentissement de l'industrie du trafic illicite de personnes dans la majeure partie du continent en mars et en avril 2020. Si certains signes précoces suggèrent une légère reprise des activités en mai dans de nombreuses régions, profitant d'un certain relâchement des contrôles, elles n'ont pas retrouvé leur niveau prépandémie.

## **La COVID-19 modifie la perception du trafic illicite chez les communautés et les acteurs non étatiques**

Comme indiqué ci-dessus, dans de nombreuses régions où la mobilité est depuis longtemps un élément fondamental de la résilience, le trafic illicite de personnes n'est ni stigmatisé, ni considéré comme immoral. Cette perception contredit l'approche juridique de ce type d'activités et leur incrimination.

La légitimation du trafic illicite par les populations locales et la profonde complicité des communautés frontalières ont, jusqu'à présent, constitué un obstacle de taille à la lutte de l'État contre ce trafic. Les mentalités sont en train d'évoluer à certains endroits, le climat de peur collective suscité par la COVID-19 et les risques de contagion faisant naître un tabou autour de la migration et des activités des réseaux de trafic illicite.

Les maladies transmissibles ont une capacité extraordinaire à susciter la peur, car les infections sont « transmissibles, imminentes, et invisibles<sup>393</sup> ». Cela est particulièrement vrai pour les maladies comme la COVID-19 qui peuvent être transmises par des porteurs asymptomatiques. Au large de la Tanzanie, des passeurs des Comores, déclarent être vivement préoccupés par la transmission asymptomatique de la COVID-19, en particulier quand il s'agit d'entrer en contact avec les migrants.

En mars 2020, plusieurs municipalités libyennes, qui sont d'importantes plaques tournantes du trafic illicite le long de la route du Nord qui relie l'Afrique à l'Europe, dont Koufra et Sebha, ont pris des mesures unilatérales pour empêcher le trafic illicite dans leurs communautés, imposant un accès limité aux villes et fermant des points d'entrée. Le conseil municipal de Koufra a demandé le renfort de l'armée pour renforcer les patrouilles et, en particulier, pour lutter contre le trafic illicite de personnes et les risques de contagion connexes<sup>394</sup>. Ces initiatives marquent une rupture avec les discours antérieurs, le trafic illicite étant un moyen de subsistance important au sein de ces communautés.

Dans le nord du Mali, où l'État est pratiquement absent, la Coordination des mouvements de l'Azawad (CMA), une coalition de groupes armés, est fortement ancrée à Tombouctou et à Gao, deux pôles de transit du trafic illicite sur la route du Nord menant vers l'Algérie et le Niger. En mars 2020, la CMA a réagi à la peur suscitée par la pandémie à l'échelle communautaire en menant sa propre bataille contre la COVID-19, et en imposant des restrictions aux mouvements dans les zones sous son contrôle. Elle n'a cependant pas les capacités nécessaires pour mettre en œuvre les mesures de santé publique pertinentes et pour maintenir les restrictions à moyen terme.

De même, les milices toubous présentes dans le sud de la Libye ont réagi à la COVID-19 en multipliant les interceptions de passeurs et le démantèlement de leurs activités afin d'empêcher la contagion au sein des communautés.

Dans certains cas, les passeurs ont décidé de suspendre leurs activités, par crainte pour leur santé et celle de leur communauté. Les témoignages de passeurs implantés près des frontières méridionales de l'Algérie, et de membres de réseaux présents en Libye et au Mali vont dans ce sens.

L'histoire récente de la région du Sahel et du Sahara fournit un autre exemple de restriction des mouvements dictée par les communautés en réponse à une pandémie. Une réaction similaire, menant les communautés à rejeter les passeurs, s'est produite en 2014-2015 face à l'épidémie de maladie à virus Ebola, dont la répartition géographique était nettement plus limitée.

À court terme, la COVID-19 modifie les perceptions ancrées que suscitent les migrations et les acteurs qui les facilitent. Si ces nouvelles perceptions étaient amenées à persister, elles pourraient avoir une forte incidence sur la lutte contre le trafic illicite. La persistance ou la disparition des tabous entourant le trafic illicite de personnes dépend en grande partie de l'évolution de la pandémie en Afrique et des mesures prises par les États pour y faire face.

## La lutte contre la COVID-19 contraint l'industrie du trafic illicite à adapter ses méthodes

En temps de COVID-19, le trafic illicite doit non seulement éviter les traditionnelles mesures de répression des forces de l'ordre et des gardes-frontières, mais également contourner les nouvelles restrictions aux mouvements, ainsi que les interdictions de déplacements imposées par les communautés locales et les réseaux criminels.

En conséquence, les risques encourus par les passeurs augmentent, et, dans de nombreuses régions, ils doivent plonger plus avant dans la clandestinité afin d'éviter les nouvelles limitations et d'arriver à leurs fins. Il est probable que cette situation mène l'industrie vers des comportements de phase 2 ou de phase 3, décrits dans la [section 11](#).

S'il est trop tôt pour déterminer si cette évolution est vouée à persister, les données préliminaires soulignent déjà la présence de certaines tendances globales exposées dans la [section 11](#), qui auront une forte incidence sur les risques en matière de protection des migrants. Nous abordons cet aspect plus en détail ci-après.

Les réseaux de trafic illicite diversifient les routes qu'ils empruntent afin de contourner les frontières fermées et de ne pas se faire repérer. Le 19 mars 2020, le Niger a fermé ses frontières (sauf au transport de marchandises), à titre temporaire, afin de freiner la propagation de la COVID-19. Par conséquent, le traditionnel convoi hebdomadaire organisé par les passeurs entre Agadez et Dirkou, au nord du Niger, et qui permettait aux migrants d'échapper aux attaques des bandits basés aux alentours d'Agadez, a également été annulé en mars 2020. Les passeurs concernés ont rapidement fait entendre qu'ils utiliseraient de nouveaux itinéraires pour mener les migrants en Libye.

Ces « nouvelles routes » sont plus dangereuses, et ce, pour deux raisons. Premièrement, elles ne sont pas protégées par des escortes militaires, et sont donc plus vulnérables aux attaques de bandits présents dans la région. Deuxièmement, les passeurs sont plus nombreux



à emprunter des routes plus éloignées qui contournent les postes de contrôle. L'une d'entre elles relie Agadez, au nord du Niger, à Sebha, au sud de la Libye, en passant par le Tchad. Il s'agit d'une route longue et dangereuse à travers les montagnes qui, de surcroît, subit les attaques des bandits, des acteurs de la traite, et de l'armée tchadienne – l'un des passeurs signale qu'il évite généralement cette route où les décès de migrants sont courants.

Les réseaux modifient également leurs méthodes afin de s'adapter aux nouvelles impositions, et poursuivent leurs activités en dépit du renforcement des restrictions de mouvements internes et aux frontières. Le Mozambique a fermé ses frontières aux étrangers le 31 mars 2020, tout en autorisant le transport transfrontalier de marchandises. Le 20 mars, le gouvernement avait déjà imposé des contrôles stricts aux frontières afin d'empêcher tout déplacement de personnes non justifié.<sup>395</sup>

Le 24 mars, des passeurs ont tenté de faire entrer 78 réfugiés et migrants éthiopiens, entassés à l'arrière d'un camion porte-conteneur, au Mozambique, en passant par la frontière septentrionale avec le Malawi. Les services de l'immigration inspectant le camion ont découvert à son bord 64 cadavres et 14 survivants. Il est possible que ces restrictions aux frontières incitent d'autres passeurs à reproduire ce type d'opérations. La méthode consistant à dissimuler des migrants dans des conteneurs scellés a été utilisée à maintes reprises pour tenter de contourner le renforcement des restrictions aux frontières – le nombre croissant de décès de migrants prouve à lui seul les risques inhérents qu'elle pose.<sup>396</sup>

Les passeurs et les migrants signalent que l'allongement des routes et la hausse des risques ont entraîné l'augmentation du prix de nombreux voyages clandestins à travers l'Afrique, y compris le passage des frontières au sud de l'Algérie, entre le Niger et la Libye, et au Mali.

Pour certains passeurs, les risques liés à la poursuite de leurs activités sont tout simplement trop élevés. La demande de services de trafic illicite a baissé dans certaines régions où les migrants redoutent eux aussi

les risques de contagion posés par les déplacements. Faisant preuve de souplesse, certains passeurs diversifient leurs activités et se tournent vers le trafic illicite de marchandises ; des dizaines de passeurs abandonnent la route entre Agadez et Sebha pour transporter illégalement du carburant ou d'autres produits depuis le Fezzan, en Libye, jusqu'aux régions aurifères du nord du Tchad.

#### 14.1. Le regard tourné vers l'avenir

Dans de nombreuses régions d'Afrique, l'industrie du trafic illicite pâtit des obstacles qui ont une influence sur sa capacité opérationnelle à court terme, sans pour autant cesser toute activité. Si les déplacements humains diminuent provisoirement de manière générale, une proportion croissante des migrations qui se poursuivent sont contraintes à la clandestinité.

Les passeurs toujours en activité sont forcés d'emprunter des routes plus longues et dangereuses, et d'adapter leur mode opératoire afin d'éviter d'être repérés, ce qui augmente les risques encourus par les migrants. Si certains candidats au départ renoncent à leur projet par crainte des contagions, la demande de mouvement n'est pas toujours élastique.

De nombreux migrants et réfugiés continuent d'être obligés de partir, dont une proportion importante était déjà en transit lorsque la pandémie s'est déclarée. Pour ces migrants en transit, le voyage devient plus dangereux ; en outre, l'aide disponible dans les camps de transit, les camps de réfugiés temporaires ou les centres de détention est limitée, car les organisations s'occupant des migrants et des réfugiés sont contraintes de réduire leurs activités.

En dépit de ce temps d'arrêt, il importe de noter que les facteurs sous-jacents de la migration demeurent inchangés. Ces facteurs ne devraient d'ailleurs pas manquer d'augmenter, la COVID-19 causant la destruction de nombreux moyens de subsistance et la hausse sans précédent du taux de chômage.

Étant donné que la COVID-19 exacerbe les problèmes économiques déjà présents dans les pays d'origine et les pays de transit, on peut s'attendre à ce que le relâchement des contrôles internes et aux frontières

(qui est inévitable en raison des contraintes pesant sur les ressources et de la nécessité de stimuler le relèvement économique), entraîne un exode rapide et soutenu de migrants clandestins. Les voies de migration légale semblent, quant à elles, se réduire davantage, ce qui laisse supposer que les migrations clandestines à l'échelle mondiale seront plus importantes qu'elles ne l'étaient avant la pandémie, et seront, pour la plupart, facilitées par des passeurs.

L'incidence à long terme de la pandémie de COVID-19 sur l'industrie du trafic illicite en Afrique dépendra non seulement de l'étendue de la propagation du virus sur le continent, mais également des mesures mises en place par les États africains et par les pays de destination situés sur d'autres continents. Si de nouveaux efforts sont déployés pour renforcer la gouvernance, aider davantage les communautés marginalisées à résorber les inégalités, et lutter contre le changement climatique, la COVID-19 peut jouer un rôle positif et devenir le point charnière des stratégies mondiales en matière de migration et, de la lutte efficace contre l'industrie du trafic illicite.

Si à l'inverse, les États renforcent leurs frontières, centralisent à nouveau le pouvoir, et alimentent la

xénophobie, les tendances déjà présentes en faveur d'une industrie du trafic illicite plus lucrative et davantage fondée sur l'exploitation d'autrui devraient s'intensifier. Certains signes précoces prouvent qu'il s'agit déjà d'une réalité. Il est cependant trop tôt pour anticiper les perspectives à moyen terme.

Avant la pandémie, les débats sur l'adoption de nouvelles stratégies ciblant les migrations clandestines n'avaient pas de place dans l'espace politique — la COVID-19, telle une onde de choc, ébranle le *statu quo*, contraint à de nouvelles réflexions, et relance de nombreux débats politiques. Il reste à voir si de nouvelles voies de progrès émergeront ou si le *statu quo* reprendra rapidement le dessus, et si l'espace politique cherchant à remplacer la militarisation de l'espace migratoire disparaîtra complètement.

Il est cependant clair que si l'on veut éviter que l'après-COVID-19 se caractérise par une crise migratoire nettement plus grave, et un marché du trafic illicite professionnalisé et plus lucratif contrôlé par le crime organisé, il est essentiel de surveiller et d'atténuer l'incidence de la pandémie sur les migrants et les réfugiés pendant toute sa durée.

## Notes

- 1 La grande majorité des mouvements migratoires mondiaux se composent de « flux migratoires mixtes », qui incluent à la fois des migrants économiques et des réfugiés. Ces deux statuts ne se distinguent pas seulement sur le plan sémantique : le droit international confère aux migrants économiques et aux réfugiés des droits différents, qui sont transposés dans les cadres nationaux de nombreux pays. Certains flux migratoires se composent d'une grande majorité de réfugiés et de demandeurs d'asile ainsi que d'une minorité de migrants économiques. En revanche, très peu de flux, voire aucun, ne sont entièrement composés de migrants économiques. Pourtant, les discours politiques et publics emploient généralement le terme « migrant » pour désigner l'ensemble des personnes en déplacement. Non seulement cette appellation est, dans les faits, incorrecte, mais elle risque également de passer sous silence les facteurs distincts de déplacement et les cadres différents qui s'appliquent aux migrants et aux réfugiés en vertu du droit international. Conscient de cet état de fait, l'auteur utilise dans ce rapport le terme « migrant » pour désigner à la fois les migrants économiques et les réfugiés, mais aussi les autres individus qui fuient les conflits et la violence, y compris ceux qui ne satisfont pas aux critères des procédures de demande d'asile du pays d'accueil et ne sont donc pas officiellement considérés comme des réfugiés.
- 2 Europol, Migrant Smuggling in the EU, 22 février 2016, [www.europol.europa.eu/publications-documents/migrant-smuggling-in-eu](http://www.europol.europa.eu/publications-documents/migrant-smuggling-in-eu).
- 3 Union africaine, Concept Note on The Theme Of The Year: Refugees, Returnees And Internally Displaced Persons: Towards Durable Solutions To Forced Displacement In Africa, 7-8 février 2019, <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/67990.pdf>.
- 4 Frontex, Risk Analysis for 2015, [https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Annual\\_Risk\\_Analysis\\_2015.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2015.pdf).
- 5 Frontex, Risk Analysis 2017, [http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Annual\\_Risk\\_Analysis\\_2017.pdf](http://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annual_Risk_Analysis_2017.pdf). Malgré une baisse des arrivées observée en 2018, principalement en raison de la réduction des flux migratoires sur la route de la Méditerranée centrale, ce chiffre n'avoir que très peu diminué. En effet, 84 % des migrants repérés entrés clandestinement à l'intérieur des frontières de l'Union européenne par les routes de la Méditerranée centrale, orientale ou occidentale ont indiqué avoir eu recours à des réseaux de passeurs pendant la totalité ou une partie de leur voyage. Veuillez noter que ces chiffres sont basés sur des entretiens volontaires avec le personnel de Frontex. Frontex, Risk Analysis 2019, [https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk\\_Analysis/Risk\\_Analysis/Risk\\_Analysis\\_for\\_2019.pdf](https://frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Risk_Analysis/Risk_Analysis_for_2019.pdf).
- 6 *Black's Law Dictionary*, 11<sup>e</sup> éd., 2019.
- 7 Déclaration du ministre de l'Intérieur polonais Joachim Brudziński, publiée sur le site internet du gouvernement polonais, Polska nie wyraziła poparcia dla Globalnego Paktu ws. Uchodźców, 18 décembre 2018, [www.gov.pl/web/rmswia/polska-nie-wyrazila-poparcia-dla-globalnego-paktu-ws-uchodzcow](http://www.gov.pl/web/rmswia/polska-nie-wyrazila-poparcia-dla-globalnego-paktu-ws-uchodzcow).
- 8 V. Türk, dans C. Alfred, UN Official: Refugee Compact Will Meet Fear and Ignorance with Facts, *Refugees Deeply*, 1<sup>er</sup> mars 2018, [www.newsdeeply.com/refugees/community/2018/03/01/u-n-official-refugee-compact-will-meet-fear-and-ignorance-with-facts](http://www.newsdeeply.com/refugees/community/2018/03/01/u-n-official-refugee-compact-will-meet-fear-and-ignorance-with-facts).
- 9 Pacte mondial sur les migrations, paragraphe 11.
- 10 Consultation régionale de la société civile africaine sur le Pacte mondial sur les migrations sûres, ordonnées et régulières, Bamako, 28-29 août 2017, Rapport, recommandation 2, septembre 2017.
- 11 Organisation internationale pour les migrations, Projet sur les migrants portés disparus, Portail sur les données migratoires, <https://migrationdataportal.org/fr/themes/deces-et-disparitions-de-migrants>.
- 12 La définition du terme « trafic illicite d'êtres humains » est discutée plus en détail dans la deuxième partie du présent rapport. Il convient de noter que le Protocole contre le trafic illicite de migrants précise que toute personne dont l'entrée illégale dans un pays a été facilitée doit être un ressortissant étranger du pays concerné pour que cet acte soit considéré comme l'infraction élémentaire du « trafic illicite de migrants ». Cette condition ne s'applique pas explicitement aux infractions élémentaires relatives au trafic illicite en Algérie, au Botswana, au Burkina Faso, en Égypte, en Éthiopie, au Ghana, en Guinée équatoriale, au Kenya, au Mali et au Sénégal. Cependant, aux fins du présent rapport, ces pays sont considérés comme faisant partie des 20 pays qui criminalisent le « trafic illicite d'êtres humains ».
- 13 L. Bird, Smuggling in the time of Covid-19: The impact of the pandemic on human-smuggling dynamics and migrant-protection risks, The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, avril 2020, <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2020/04/GIATOC-Policy-Brief-003-Smuggling-COVID-28Apr0930-proof-4.pdf>
- 14 Un répertoire électronique de lois compilées par l'ONUUDC et pertinentes par rapport aux exigences de la Convention contre la criminalité organisée, de ses Protocoles ainsi que celles du cadre juridique universel contre le terrorisme. Accessible à l'adresse suivante : <https://sherloc.unodc.org/cld/v3/sherloc/>.
- 15 Une plateforme de données juridiques qui tire parti de l'intelligence humaine et artificielle pour compiler et analyser la réglementation internationale sur un vaste éventail de sujets, et qui a été utilisée par le programme ENACT dans son analyse juridique. Accessible (sur abonnement) à l'adresse suivante : [www.legal-atlas.com](http://www.legal-atlas.com).

- 16** L'intégralité des méthodes de recherche utilisées dans le cadre du projet d'Indice de la criminalité organisée est détaillée ici : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/09/enact\\_report.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/09/enact_report.pdf). Cet indice a été élaboré dans le cadre du programme ENACT visant à renforcer la lutte contre le crime transnational organisé en Afrique.
- 17** Ces entretiens ont été menés par la Global Initiative au centre de premier accueil de Marsa (Marsa Initial Reception Centre) à Malte, avec l'autorisation expresse du centre. L'objectif de ces échanges a été clairement exposé aux personnes interrogées avant le début de l'entretien. Il a été précisé à toutes les personnes interrogées qu'elles avaient le droit de mettre fin à la discussion à tout moment.
- 18** Loi autorisant la ratification du Protocole contre le trafic illicite des migrants par terre, air et mer additionnelle à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, adoptée le 15 novembre 2000 à New York, [http://ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p\\_lang=fr&p\\_isn=94356&p\\_count=96912&p\\_classification=17&p\\_classcount=3793](http://ilo.org/dyn/natlex/natlex4.detail?p_lang=fr&p_isn=94356&p_count=96912&p_classification=17&p_classcount=3793).
- 19** Art. 6(1)(a) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 20** Art. 6(3) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 21** Art. 6(1)(b) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 22** Art. 6(2)(a) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 23** Art. 6(2)(b) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 24** Art. 6(2)(c) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 25** La téléphonie fixe est peu développée sur le continent ; les lignes fixes sont donc relativement rares et de nombreuses personnes n'utilisent que des téléphones mobiles.
- 26** GSMA, The Mobile Economy, 2019, [www.gsmaintelligence.com/research/?file=b9a6e6202ee1d5f787cfebb-95d3639c5&download](http://www.gsmaintelligence.com/research/?file=b9a6e6202ee1d5f787cfebb-95d3639c5&download).
- 27** De nombreuses études montrent que les passeurs ne créent pas la demande pour leurs services. Les données recueillies en 2019 au Mali et au Niger dans le cadre du projet 4Mi le prouvent : ainsi, 6 % seulement des réfugiés et des migrants interrogés par le projet 4Mi au Mali et 5 % de ceux interrogés au Niger ont indiqué avoir été encouragés à émigrer par un passeur. En revanche, les amis (46 % au Niger et 37 % au Mali) et/ou la famille ont une influence bien plus grande dans leur décision de partir. Bien souvent, les migrants ont décidé de partir d'eux-mêmes (51 % au Mali et 24 % au Niger). E. Golovko, Des acteurs aux multiples rôles : L'évolution du rôle des passeurs dans l'industrie de la migration en Afrique de l'Ouest, *Mixed Migration Centre*, 2019, [www.mixedmigration.org/resource/players-of-many-parts/](http://www.mixedmigration.org/resource/players-of-many-parts/)
- 28** T. Reitano et L. Bird, Understanding Contemporary Human Smuggling as a Vector in Migration, *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, 2018, [https://globalinitiative.net/understanding\\_human\\_smuggling/](https://globalinitiative.net/understanding_human_smuggling/).
- 29** P. Tinti et T. Reitano, *Migrant, Refugee, Smuggler, Saviour*, New York : Hurst & Co Publishers, 6 octobre 2016.
- 30** Global Initiative Against Transnational Organized Crime, Monitoring the Political Economy of Libya and the Sahel, juillet 2019.
- 31** T. Reitano et L. Bird, Understanding Contemporary Human Smuggling as a Vector in Migration, *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, 2018, [https://globalinitiative.net/understanding\\_human\\_smuggling/](https://globalinitiative.net/understanding_human_smuggling/).
- 32** Article 3 du Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, additionnel à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée.
- 33** HCR, Aperçu statistique, juin 2019, [www.unhcr.org/fr/aperçu-statistique.html](http://www.unhcr.org/fr/aperçu-statistique.html).
- 34** HCR, Le nombre de personnes déracinées à travers le monde dépasse les 70 millions ; le chef du HCR appelle à davantage de solidarité, 19 juin 2019, [www.unhcr.org/fr/news/press/2019/6/5d08a9954/nombre-personnes-deracinees-travers-monde-depasse-70-millions-chef-hcr.html](http://www.unhcr.org/fr/news/press/2019/6/5d08a9954/nombre-personnes-deracinees-travers-monde-depasse-70-millions-chef-hcr.html).
- 35** Nations unies, Rapport du Haut-Commissaire des Nations unies pour les réfugiés, (A/73/12 (Part II)), Nations unies, New York, 2018, paragraphe 4, [https://www.unhcr.org/gcr/GCR\\_French.pdf](https://www.unhcr.org/gcr/GCR_French.pdf).
- 36** À savoir le Burundi, l'Érythrée, la République centrafricaine, la République démocratique du Congo, la Somalie, le Soudan et le Soudan du Sud. Cependant, il convient de noter que les deux tiers des réfugiés étaient principalement originaires de cinq pays (Syrie, Afghanistan, Soudan du Sud, Myanmar et Somalie), parmi lesquels ne figuraient que deux pays d'Afrique. HCR, Global Trends, 2018, [www.unhcr.org/globaltrends2018/](http://www.unhcr.org/globaltrends2018/).
- 37** HCR, Global Trends, Forced Displacement in 2018, [www.unhcr.org/5d08d7ee7.pdf](http://www.unhcr.org/5d08d7ee7.pdf).
- 38** M. Fitzmaurice, The Practical Working of the Law of Treaties, dans M. D. Evans (éd.), *International Law*, 4<sup>e</sup> éd., Oxford : Oxford University Press, 2014, 166 ; *Ibid.*, 179 ; O. Corten et P. Klein, *The Vienna Conventions on the Law of Treaties: A Commentary*, Oxford : Oxford University Press, 2011, 807.
- 39** Office des Nations unies contre la drogue et le crime, *Legislative Guides for the Implementation of the United Nations Convention against Transnational Organized Crime and the Protocols thereto*, para. 19 UN Sales N° E.05.V.2, 2004, 333.
- 40** À l'exclusion des accords bilatéraux, qui n'ont pas été inclus dans l'analyse. F. Zanker a examiné

- 76 documents d'orientation provenant d'institutions africaines et européennes et liés à la gouvernance des migrations entre 2005 et 2016. F. Zanker, Managing or restricting movement? Diverging approaches of African and European migration governance, *Comparative Migration Studies*, 7:17, 2019, <https://comparativemigrationstudies.springeropen.com/articles/10.1186/s40878-019-0115-9>.
- 41 *Ibid.*
- 42 F. Zanker, Managing or restricting movement? Diverging approaches of African and European migration governance, *Comparative Migration Studies*, 7:17, 2019, <https://comparativemigrationstudies.springeropen.com/articles/10.1186/s40878-019-0115-9>.
- 43 *Ibid.* F. Zanker précise que, si les documents euro-africains sont majoritairement rédigés par l'Union européenne, ce n'est pas vrai pour les documents africains. Par conséquent, cela ne peut expliquer pourquoi le trafic illicite de personnes occupe une si grande place.
- 44 500 migrants subsahariens arrivent quotidiennement sur le territoire national, *El Watan*, 11 avril 2018, [www.elwatan.com/edition/actualite/500-migrants-subsahariens-arrivent-quotidiennement-sur-le-territoire-national-11-04-2018](http://www.elwatan.com/edition/actualite/500-migrants-subsahariens-arrivent-quotidiennement-sur-le-territoire-national-11-04-2018).
- 45 Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, objectif 17, 30 juillet 2018, <https://undocs.org/fr/A/CONF.231/3>.
- 46 T. Reitano, L. Bird et S. Jespersen (éds.), *Militarised Responses to Transnational Organized Crime: the War on Crime*, New York : Palgrave Macmillan, 2018.
- 47 Macron promises €400 million in aid to Niger, *RFI*, 24 décembre 2017, <http://en.rfi.fr/africa/20171224-macron-promises-400-million-aid-niger>.
- 48 J. Carling, A. Gallagher et C. Horwood, Beyond Definitions: Global Migration and the Smuggling-Trafficking Nexus, Regional Mixed Migration Secretariat, PRIO, 2015, [www.mixedmigration.org/resource/beyond-definitions/](http://www.mixedmigration.org/resource/beyond-definitions/).
- 49 Commission européenne, Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions, Un agenda européen en matière de migration, 13 mai 2015, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/HTML/?uri=CELEX:52015DC0240&from=EN>
- 50 D'après l'analyse réalisée par l'auteur du présent rapport des données de fréquence partagées par Franzisca Zanker. Tous les décomptes de fréquence ont été calculés à partir de mentions moyennes par document à une décimale près. Toutes les valeurs booléennes ET toutes les recherches portaient sur deux mots au sein d'une seule phrase (par exemple : « légale » et « migration »). Pour en savoir plus sur la méthodologie utilisée par F. Zanker, se reporter à F. Zanker, Managing or restricting movement? Diverging approaches of African and European migration governance, *Comparative Migration Studies*, 7:17, 2019, <https://comparativemigrationstudies.springeropen.com/articles/10.1186/s40878-019-0115-9>.
- 51 Ce sont deux des quatre piliers de l'approche globale révisée de la question des migrations et de la mobilité (Commission européenne, Approche globale de la question des migrations et de la mobilité, 2011, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:52011DC0743&from=EN>).
- 52 A.-N. Mbiyozo, Aligning South Africa's migration policies with its African vision, Institute for Security Studies, 2018 ; ministère de l'Intérieur sud-africain, White Paper on International Migration for South Africa, 2017, [www.dha.gov.za/WhitePaperonInternationalMigration-20170602.pdf](http://www.dha.gov.za/WhitePaperonInternationalMigration-20170602.pdf).
- 53 F. Zanker, Managing or restricting movement? Diverging approaches of African and European migration governance, *Comparative Migration Studies*, 7:17, 2019, <https://comparativemigrationstudies.springeropen.com/articles/10.1186/s40878-019-0115-9>.
- 54 Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières, objectif 13, 30 juillet 2018, <https://undocs.org/fr/A/CONF.231/3>.
- 55 Union africaine, Agenda 2063 (Aspiration 2), <https://au.int/fr/agenda2063/objectifs>.
- 56 Précédé par le Cadre de politique migratoire de l'UA (2006), la Position commune sur la migration (2015) ; Protocole au Traité instituant la Communauté économique africaine, relatif à la libre circulation des personnes, au droit de séjour et au droit d'établissement (Protocole de l'UA sur la libre circulation des personnes) adopté en 2018.
- 57 Union africaine, Projet de Stratégie de l'Union africaine pour la gouvernance des frontières, novembre 2017, <https://www.peaceau.org/uploads/2018-03-07-aubgs-f.pdf>. Les cinq piliers de la stratégie de l'UA sont les suivants : i) Développement des capacités pour la gouvernance des frontières ; ii) Prévention et résolution des conflits, la sécurité des frontières et des espaces frontaliers ; iii) Mobilité, migration et facilitation du commerce ; iv) Gestion coopérative des frontières ; v) Développement des zones frontalières et engagement communautaire. Le continent cherche depuis longtemps à favoriser la cohésion, comme le montre par exemple la résolution 16(II) de l'UA adoptée au Caire en 1964, par laquelle les États membres s'engagent à respecter les frontières existant au moment où ils ont accédé à l'indépendance.
- 58 Urso, G. et Hakami, A., « Regional Migration Governance in Africa: AU and RECs », Commission européenne, 2018. Publication disponible à l'adresse suivante : [https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112055/african\\_migration\\_governance\\_pubsy.pdf](https://publications.jrc.ec.europa.eu/repository/bitstream/JRC112055/african_migration_governance_pubsy.pdf).
- 59 Union africaine, *Liste des pays qui ont signé, ratifié/adhéré au Protocole au traité instituant la*



- communauté économique africaine, relatif à la libre circulation des personnes, au droit de résidence et au droit d'établissement*, 16 juillet 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://au.int/sites/default/files/treaties/36403-sl-PROTOCOL%20TO%20THE%20TREATY%20ESTABLISHING%20THE%20AFRICAN%20ECONOMIC%20COMMUNITY%20RELAT....pdf>.
- 60** Art. 18 de la Convention de Vienne sur le droit des traités. Disponible à l'adresse suivante : <https://treaties.un.org/doc/Publication/UNTS/Volume%201155/volume-1155-I-18232-french.pdf>.
- 61** Fitzmaurice, M., « The Practical Working of the Law of Treaties », chapitre tiré de l'ouvrage « International Law », 4<sup>e</sup> édition, publié par Evans, M.D., Oxford University Press, 2014 ; Corten, O. et Klein, P., « The Vienna Conventions on the Law of Treaties: A Commentary », Oxford University Press, 2011.
- 62** En 2019, les ressortissants africains pouvaient circuler sans visa dans 25 % des États du continent, marquant une stagnation par rapport à l'année précédente, et une augmentation d'à peine 5 % par rapport à 2016. Banque africaine de développement, *Rapport sur l'indice d'ouverture sur les visas en Afrique 2019*. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [www.afdb.org/fr/documents/2019-visa-openness-index-report](http://www.afdb.org/fr/documents/2019-visa-openness-index-report).
- 63** D'après une étude (laquelle recensait un certain nombre de termes utilisés pour décrire le trafic illicite d'êtres humains) conduite par Anne Gallagher et Fiona David, et s'appuyant sur les décisions et documents de l'Assemblée générale des Nations Unies, du Conseil économique et social des Nations Unies, de la Commission pour la prévention du crime et la justice pénale, du Conseil de l'Europe et du G7/G8. Étude citée dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F., *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, p. 25.
- 64** *Ibid.*
- 65** Assemblée générale des Nations Unies, *Prévention de l'introduction clandestine d'étrangers*, 16 novembre 1993. Disponible à la consultation sur le site de la Bibliothèque numérique des Nations Unies, sous la cote A/C.3/48/L.9/Rev 2, 16. Assemblée citée dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F., *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, p. 29.
- 66** Une mission navale de l'UE, dont le mandat principal est d'identifier, saisir et détruire systématiquement les embarcations et autres ressources utilisées ou suspectées d'être utilisées par les passeurs ou trafiquants d'êtres humains, de sorte à contribuer à l'action menée par l'UE pour prévenir les décès en mer et démanteler le modèle économique des passeurs et des trafiquants d'êtres humains dans la partie sud de la Méditerranée centrale. Voir le site (en anglais) : [www.operationsophia.eu/about-us](http://www.operationsophia.eu/about-us).
- 67** Lettre datée du 16 septembre 1997 adressée au Secrétaire général par le Représentant permanent de l'Autriche auprès des Nations Unies. Disponible à la consultation sur le site de la Bibliothèque numérique des Nations Unies, sous la cote A/52/357. Lettre citée dans Gallagher, A. et David, F., *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014.
- 68** Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, et Protocole contre la fabrication et le trafic illicites d'armes à feu, de leurs pièces, éléments et munitions.
- 69** ONUDC, *Travaux préparatoires des négociations en vue de l'élaboration de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant*, Siège des Nations Unies de New York, 2006, p.317-440, mentionnés par Shawn, M., dans *L'évolution de la place de l'Afrique dans l'économie criminelle mondiale*, ENACT, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://enact-africa.s3.amazonaws.com/site/uploads/2017-12-12\\_ContinentalReport\\_French\\_Research.pdf](https://enact-africa.s3.amazonaws.com/site/uploads/2017-12-12_ContinentalReport_French_Research.pdf).
- 70** La proposition d'une convention distincte a été émise en 1997 par le Gouvernement autrichien dans la lettre datée du 16 septembre 1997, citée par Gallagher, A. et David, F. dans l'ouvrage *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, p. 33.
- 71** ONUDC, *Stratégie régionale de lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite de migrants 2015-2020*. Disponible à l'adresse suivante : [www.unodc.org/documents/human-trafficking/2016/ONUdc\\_Strategie\\_regionale\\_de\\_lutte\\_contre\\_TdP\\_et\\_TiM\\_Afrique\\_de\\_lOuest\\_et\\_du\\_Centre\\_2015-2020.pdf](http://www.unodc.org/documents/human-trafficking/2016/ONUdc_Strategie_regionale_de_lutte_contre_TdP_et_TiM_Afrique_de_lOuest_et_du_Centre_2015-2020.pdf).
- 72** Tennant, I., « Vienna Calling: A briefing to the incoming head of the UNODC », Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée, décembre 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/12/UNODC.web\\_11.12.v2-revised.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/12/UNODC.web_11.12.v2-revised.pdf).
- 73** Données consultables à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=en](https://treaties.un.org/Pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=en), et recueillies pour l'élaboration, dans le cadre du programme ENACT, de *l'Indice de criminalité organisée*, disponible (en anglais) à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/organised-crime-index-africa-2019/>.
- 74** ONUDC, *Rapport mondial sur la traite des personnes 2018*, janvier 2019. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLOTIP\\_2018\\_BOOK\\_web\\_small.pdf](http://www.unodc.org/documents/data-and-analysis/glotip/2018/GLOTIP_2018_BOOK_web_small.pdf).
- 75** Botti, D. et Phillips, M., « Record numbers of refugees and migrants arrive in Yemen amidst intensifying and complicated war », Mixed Migration Centre, août 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.mixedmigration.org/articles/record-numbers-of-refugees-and-migrants-arrive-in-yemen-amidst-intensifying-and-complicated-war/](http://www.mixedmigration.org/articles/record-numbers-of-refugees-and-migrants-arrive-in-yemen-amidst-intensifying-and-complicated-war/).

- 76** « Ethiopians Abused on Gulf Migration Route », Human Rights Watch, 15 août 2019. Article disponible à l'adresse suivante : [www.hrw.org/news/2019/08/15/ethiopians-abused-gulf-migration-route](http://www.hrw.org/news/2019/08/15/ethiopians-abused-gulf-migration-route). Tweet du ministre de l'Intérieur saoudien, 2 août 2019. Consultable à l'adresse suivante : <https://twitter.com/MOISaudiArabia/status/1157305680912637953?s=20>.
- 77** La population de Bahreïn, d'Oman, du Qatar et des Émirats arabes unis est constituée en grande majorité de migrants, ceux-ci représentant plus de 80 % de la population du Qatar et des Émirats arabes unis. Source : <https://www.amnesty.org/fr/latest/news/2018/12/mena-governments-must-end-discriminatory-crackdowns-and-abuse-of-migrants/>.
- 78** Source : <https://reliefweb.int/report/ethiopia/ethiopia-s-new-migration-policy-positive-step-continued-scrutiny-needed>. L'Éthiopie poursuit en parallèle ses négociations avec les Émirats arabes unis, le Koweït et le Sultanat d'Oman en vue de parvenir à des accords bilatéraux relatifs à la mobilité professionnelle. Voir le rapport 2019 du Gouvernement des États-Unis sur la traite de personnes (US TIP 2019 report).
- 79** Proclamation no 923/2016 du Gouvernement éthiopien sur l'emploi à l'étranger (application partielle).
- 80** « Ethiopia intensifies repatriation amid ongoing efforts to curb illegal migration », Xinhua, 5 août 2018. Disponible à l'adresse suivante : [http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/05/c\\_138283450.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/05/c_138283450.htm).
- 81** « Un nouvel accord de coopération entre les États d'Afrique de l'Est et de la Corne de l'Afrique traite de l'exploitation des travailleurs à l'étranger », OIM, 24 janvier 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.iom.int/fr/news/un-nouvel-accord-de-cooperation-entre-les-etats-dafrique-de-lest-et-de-la-corne-de-lafrique>.
- 82** « S Africa beefs up deportation of illegal immigrants », Xinhua, 11 septembre 2019. Disponible à l'adresse suivante : [xinhuanet.com/english/2019-09/11/c\\_138384161.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-09/11/c_138384161.htm).
- 83** Alfaro-Velcamp, T. et Shaw, M., « Please GO HOME and BUILD Africa: Criminalising Immigrants in South Africa », *Journal of Southern African Studies*, volume 42, no 5, p. 983-998, DOI: 10.1080/03057070.2016.1211805, avril 2015.
- 84** « Borders: Guns, Drugs, People », *Eye Witness News*, 2019. Reportage disponible à l'adresse suivante : <https://ewn.co.za/features/borders-episode-1-guns-drugs-and-people>.
- 85** Mbiyozo, A-N., « Aligning South Africa's migration policies with its African vision », Institute for Security Studies. Disponible à l'adresse suivante : <https://issafrica.org/research/policy-brief/aligning-south-africas-migration-policies-with-its-african-vision>. Ministère des Affaires intérieures sud-africain, *Livre blanc sur la migration internationale pour l'Afrique du Sud*, 2017. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://www.gov.za/sites/default/files/gcis\\_document/201707/41009gon750.pdf](https://www.gov.za/sites/default/files/gcis_document/201707/41009gon750.pdf).
- 86** Entretien téléphonique avec un expert en droit international spécialisé dans le trafic illicite d'êtres humains, lequel a participé aux discussions menées par le Gouvernement sud-africain autour de la ratification du Protocole contre le trafic illicite de migrants ainsi qu'à l'élaboration de la législation nationale de plus de sept pays pour les problématiques relatives au trafic illicite de migrants, 11 septembre 2019.
- 87** Voir par exemple : Saferworld, *Partners in crime? The impacts of Europe's outsourced migration controls on peace, stability and rights*, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights](http://www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights).
- 88** ODI, *Europe's Refugees and Migrants, hidden flows, tightened borders and spiralling costs*, septembre 2016. Disponible à l'adresse suivante : [www.odi.org/publications/10558-europe-s-refugees-and-migrants-hidden-flows-tightened-borders-and-spiralling-costs](http://www.odi.org/publications/10558-europe-s-refugees-and-migrants-hidden-flows-tightened-borders-and-spiralling-costs).
- 89** Le non-refoulement est un principe fondamental du droit international. Il interdit le renvoi d'individus vers des pays où ils seraient exposés à la torture, à des peines ou des traitements cruels, inhumains ou dégradants ou à d'autres préjudices irréparables. Le non-respect, par l'accord UE-Turquie, du principe de non-refoulement, est notamment mis en avant dans les sources suivantes : Carrera, S., Den Hertog, L., et Stefan, M., « It wasn't me! The Luxembourg Court Orders on the EU-Turkey Refugee Deal », CEPS, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [www.ceps.eu/system/files/EU-Turkey%20Deal.pdf](http://www.ceps.eu/system/files/EU-Turkey%20Deal.pdf). Collet, E., « The Paradox of the EU-Turkey Refugee Deal », Institut des politiques migratoires, mars 2016. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.migrationpolicy.org/news/paradox-eu-turkey-refugee-deal>.
- 90** ODI, *Europe's Refugees and Migrants, hidden flows, tightened borders and spiralling costs*, septembre 2016. Disponible à l'adresse suivante : [www.odi.org/publications/10558-europe-s-refugees-and-migrants-hidden-flows-tightened-borders-and-spiralling-costs](http://www.odi.org/publications/10558-europe-s-refugees-and-migrants-hidden-flows-tightened-borders-and-spiralling-costs).
- 91** Saferworld, *Partners in crime? The impacts of Europe's outsourced migration controls on peace, stability and rights*, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights](http://www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights).
- 92** *Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières*, objectif 21, paragraphe 37, 13 juillet 2018. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713\\_agreed\\_outcome\\_global\\_compact\\_for\\_migration.pdf](https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713_agreed_outcome_global_compact_for_migration.pdf).
- 93** Saferworld, *Partners in crime? The impacts of Europe's outsourced migration controls on peace, stability and rights*, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights](http://www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights).

- saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights.
- 94** Les milices janjaouid opèrent au Soudan occidental et dans l'Est du Tchad.
- 95** Amnesty International, *Forcés à partir : histoires de migrants victimes d'injustices en Algérie*, 2017. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.amnesty.org/download/Documents/MDE2895122018FRENCH.PDF>. « Algeria must stop arbitrary expulsion of West African migrants in desert: UN migration rights expert », ONU Info, 11 octobre 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://news.un.org/en/story/2018/10/1022832>.
- 96** « Algeria will not agree to host illegal immigrant centres », Algérie presse service, 15 juillet 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.aps.dz/en/algeria/25185-algeria-will-not-agree-to-host-illegal-immigrant-centres](http://www.aps.dz/en/algeria/25185-algeria-will-not-agree-to-host-illegal-immigrant-centres).
- 97** Commission européenne, *Fiche d'information sur le cadre de partenariat pour les migrations*. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet\\_ec\\_format\\_migration\\_partnership\\_framework\\_update\\_2.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_ec_format_migration_partnership_framework_update_2.pdf).
- 98** *Projet de budget de l'UE pour 2018 — questions et réponses*, Commission européenne. Disponible à l'adresse suivante : [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/MEMO\\_17\\_1430](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/MEMO_17_1430).
- 99** « Migrations et aide au développement : l'Union européenne fait-elle fausse route ? », Conseil européen pour les relations internationales, 8 octobre 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://ecfr.eu/paris/publication/migrations\\_et\\_aide\\_au\\_developpement\\_lunion\\_europeenne\\_fait\\_elle\\_fausse\\_rout/](https://ecfr.eu/paris/publication/migrations_et_aide_au_developpement_lunion_europeenne_fait_elle_fausse_rout/). Howden, D., Zandonini, G., « Niger: Europe's Migration Laboratory », *News Deeply*, 22 mai 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.newsdeeply.com/refugees/articles/2018/05/22/niger-europes-migration-laboratory](http://www.newsdeeply.com/refugees/articles/2018/05/22/niger-europes-migration-laboratory).
- 100** Commission européenne, *Fiche d'information sur le cadre de partenariat pour les migrations*. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet\\_ec\\_format\\_migration\\_partnership\\_framework\\_update\\_2.pdf](https://eeas.europa.eu/sites/eeas/files/factsheet_ec_format_migration_partnership_framework_update_2.pdf).
- 101** *Ibid.*
- 102** D'après les données recueillies par le Mécanisme de suivi des migrations mixtes, 48 % des réfugiés et migrants interviewés transitant par le Niger ont cité l'Europe comme premier choix de destination, contre moins d'un tiers (31 %) de ceux qui transitent par le Mali. Cette différence peut en partie s'expliquer par le fait que l'Algérie a toujours été un pays de destination par excellence pour les migrants de travail, notamment grâce à un régime d'exemption de visa entre le Mali et l'Algérie. Golovko, E., « Players of many parts: The evolving role of smugglers in West Africa's migration economy », mai 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://data2.unhcr.org/fr/documents/details/70619>.
- 103** Hirsch, A., « Niger migrants died from thirst, after stranding in Sahara desert », *The Guardian*, 31 octobre 2013. Disponible à l'adresse suivante : [www.theguardian.com/world/2013/oct/31/niger-migrants-found-dead-sahara-desert](http://www.theguardian.com/world/2013/oct/31/niger-migrants-found-dead-sahara-desert).
- 104** Lewis, D., « Special Report: Despite deaths, crackdown, Sahara migrant trail thrives », 15 mai 2014. Disponible à l'adresse suivante : [www.reuters.com/article/us-europe-immigration-niger-specialreport/special-report-despite-deaths-crackdown-sahara-migrant-trail-thrives-idUSBREA4E08W20140515](http://www.reuters.com/article/us-europe-immigration-niger-specialreport/special-report-despite-deaths-crackdown-sahara-migrant-trail-thrives-idUSBREA4E08W20140515).
- 105** Version longue de l'entretien en arabe d'un général à la retraite de l'armée égyptienne, mené par l'Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée au moyen d'un système de messagerie instantanée sécurisée, octobre 2019.
- 106** Tinti, P., et T Reitano, T., *Migrant, Refugee, Smuggler, Saviour*, New York, Éditions Hurst & Co, 6 octobre 2016.
- 107** « Migrant crisis: Europol to investigate Egypt mass drowning », *BBC*, 6 décembre 2016. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.bbc.com/news/world-38211588>.
- 108** Ismail, A., « Boat carrying 600 migrants sinks off Egypt, killing at least 43 », *Reuters*, 21 septembre 2016. Disponible à l'adresse suivante : [www.reuters.com/article/us-europe-migrants-egypt/boat-carrying-600-migrants-sinks-off-egypt-killing-at-least-43-idUSKCN11R1LO](http://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-egypt/boat-carrying-600-migrants-sinks-off-egypt-killing-at-least-43-idUSKCN11R1LO).
- 109** Il convient également de noter que les discussions autour de ce projet de loi avaient déjà été entamées au moment du lancement du Fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne pour l'Afrique, lequel a permis de mobiliser une nouvelle série de financements pour les problématiques migratoires.
- 110** Malakooti, A., « The Political Economy of Migrant Detention in Libya: Understanding the players and the business models », Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée, avril 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/Final-Report-Detention-Libya.pdf>.
- 111** Il convient également de noter que les discussions autour de ce projet de loi avaient déjà été entamées au moment du lancement du Fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne pour l'Afrique, lequel a permis de mobiliser une nouvelle série de financements pour les problématiques migratoires.
- 112** En juin 2012, l'Éthiopie a signé le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer, en complément de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée ainsi que du Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants. Le Protocole contre le Trafic illicite de migrants par terre, air et mer, additionnel à la Convention des Nations Unies contre la

- criminalité transnationale organisée est disponible à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-b&chapter=18&clang=_fr). Le Protocole des Nations Unies visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, est disponible à l'adresse suivante : [https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg\\_no=XVIII-12-a&chapter=18&clang=\\_fr](https://treaties.un.org/pages/ViewDetails.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XVIII-12-a&chapter=18&clang=_fr).
- 113** Échange de courriers électroniques avec Zelalem Woldermichael, professeur adjoint à la Faculté de droit de Jimma, Éthiopie, juillet 2019.
- 114** Le Code pénal ne fixait aucune peine minimum pour le crime de trafic d'êtres humains sans circonstances aggravantes et offrait même la possibilité de payer une amende comme alternative à l'exécution d'une peine. Le trafic d'êtres humains aggravé était quant à lui punissable de 15 ans d'emprisonnement « à régime sévère ».
- 115** En 2015, l'équipe interministérielle chargée de rédiger le texte de la Proclamation n° 909/2015 a pu bénéficier d'une assistance technique mise à disposition par l'ONUDC. « New Ethiopian Law on Human Trafficking and Migrant Smuggling », ONUDC, 2015. Disponible à l'adresse suivante : [www.unodc.org/easternafrika/en/Stories/new-ethiopian-law-on-human-trafficking-and-migrant-smuggling.html](http://www.unodc.org/easternafrika/en/Stories/new-ethiopian-law-on-human-trafficking-and-migrant-smuggling.html).
- 116** Entretien téléphonique avec une organisation internationale spécialisée dans les questions relatives à la migration et au trafic d'êtres humains en Afrique du Sud, 28 juillet 2019.
- 117** *Rapport 2014 des États-Unis sur la traite des personnes* (US TIP Report 2014). Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/243559.pdf>.
- 118** *Rapport 2015 des États-Unis sur la traite des personnes* (US TIP Report 2015). Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : <https://2009-2017.state.gov/documents/organization/258879.pdf>. Il convient de noter que cette hausse du nombre d'enquêtes enregistré peut également être due à une augmentation du nombre d'enquêtes rapporté (plutôt que réel). Cependant, dans les deux cas, c'est l'amélioration de la performance qui est visée.
- 119** Djibouti : Art. 19 de la Loi N° 133/AN/16/7<sup>ème</sup> L portant sur la lutte contre la traite des personnes et le trafic illicite des migrants ; Eswatini : Art. 9 de la Loi de 2009 sur la traite des personnes et le passage clandestin aux frontières (interdiction) ; Guinée : Art. 334-340 du Code pénal de 2016 ; Libye : Art. 2, 4 et 5 de la Loi N° 19 de 2010 ; Mauritanie : Art. 1 de la Loi N° 2010— 021 du 10 février 2010 relative à la lutte contre le trafic illicite de migrants ; Mozambique : Art. 416 de la Loi N° 35/2014 portant révision du Code pénal ; Namibie : Sect. 1 et 16 de la Loi de 2004 sur la prévention du crime organisé ; Niger : Art. 3 et 10 de la Loi N° 2015/36 ; Nigéria : Art. 65 et 66 de la loi sur l'immigration de 2015, et Art. 26 de la Loi de 2015 portant exécution et administration de la législation sur la traite des personnes (interdiction) ; République centrafricaine : Sect. 256 à 258 du Code pénal de 2010 ; Zambie : Sect. 9 de la Loi de 2008 contre la traite d'êtres humains.
- 120** Algérie : Art. 303 bis 30 du Code pénal de 2012 ; Botswana : Sect. 3 de la Loi de 2018 contre la traite des êtres humains (modification) ; Burkina Faso : Art. 10-12 de la Loi No 029/2008/AN portant lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées ; Égypte : Loi No 82/2016 ; Éthiopie : Sect. 2 et 5 de la Proclamation No 909/201 ; Ghana : Sect. 52A de la Loi de 2012 relative à l'immigration (modification) ; Guinée Bissau : Art. 3 de la Loi du 6 mai 2019 relative à la lutte contre le trafic de migrants ; Guinée équatoriale : Art. 1 de la Loi de 2004 sur le trafic illicite de migrants et la traite des personnes ; Kenya : Art. 2 et 53 de la Loi de 2011 sur la citoyenneté et l'immigration ; Lesotho : Sect. 12 de la Loi de 2011 contre la traite des personnes ; Mali : Art. 13 de la Loi N° 2012-023 ; Sénégal : Loi N° 2005-06 du 10 mai 2005 relative à la lutte contre la traite des personnes et pratiques assimilées et à la protection des victimes.
- 121** Art. 6(1)(c) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 122** Art. 6(2)(a) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 123** Art. 6(1)(b) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 124** Art. 6(3) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 125** Il convient de noter que, bien qu'un alignement sur le Protocole contre le trafic illicite de migrants soit souhaitable, l'adoption, dans certaines juridictions, de dispositions exagérément similaires à celles établies par le Protocole, pourrait suggérer que celles-ci résultent d'un simple exercice de copier-coller, plutôt que d'une véritable transposition des protocoles dans la législation nationale.
- 126** *Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières*, 13 juillet 2018. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713\\_agreed\\_outcome\\_global\\_compact\\_for\\_migration.pdf](https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713_agreed_outcome_global_compact_for_migration.pdf).
- 127** ONUDC, *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, document de travail, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 128** ONUDC, *Travaux préparatoires des négociations en vue de l'élaboration de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée et des Protocoles s'y rapportant*, 2008, paragraphe 88, p. 469. Document disponible sous la cote A/55/383/Add 1.



- 129** Voir l'Annexe 2 du document de travail de l'ONUDC, *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 130** Art. 51-52 du Dahir N° 1-03-196 du 16 Ramadan 1424 (11 novembre 2003) portant promulgation de la Loi N° 02-03 relative à l'entrée et au séjour des étrangers au Royaume du Maroc, à l'émigration et l'immigration irrégulières.
- 131** Entretien téléphonique avec un expert en droit international spécialisé dans le trafic illicite d'êtres humains, lequel a participé aux discussions menées par le Gouvernement marocain autour de la ratification du Protocole contre le trafic illicite de migrants ainsi qu'à l'élaboration de la législation nationale pour les problématiques relatives au trafic illicite de migrants, septembre 2019.
- 132** Botswana, Loi de 2018 contre la traite des êtres humains (modification). Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : <https://botswanalaws.com/Botswana2018Pdf/13of2018.pdf>.
- 133** ONUDC, *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, document de travail, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 134** *Ibid.*
- 135** Art. 1(3)(10) de la Loi No 82/2016.
- 136** ONUDC, *Loi type contre le trafic illicite de migrants*, 2011. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model\\_Law\\_SOM\\_F\\_ebook\\_V1052716.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model_Law_SOM_F_ebook_V1052716.pdf). *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, document de travail, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 137** ONUDC, *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, document de travail, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 138** ONUDC, Guide législatif pour l'application du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air (Protocole contre le trafic illicite de migrants). Disponible à l'adresse suivante : <https://www.unodc.org/unodc/fr/treaties/CTOC/legislative-guide.html#smuggli.g>.
- 139** ONUDC, *The Concept of 'Financial or Other Material Benefit' in the Smuggling of Migrants Protocol*, document de travail, 2017. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC\\_Issue\\_Paper\\_The\\_Profit\\_Element\\_in\\_the\\_Smuggling\\_of\\_Migrants\\_Protocol.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Migrant-Smuggling/Issue-Papers/UNODC_Issue_Paper_The_Profit_Element_in_the_Smuggling_of_Migrants_Protocol.pdf).
- 140** Commission européenne, Évaluation, au titre du programme REFIT, du cadre juridique de l'Union européenne contre l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers: le train de mesures relatives aux passeurs (directive 2002/90/CE et décision-cadre 2002/946/JAI), Annexe 2, Question 9 : « L'aide à l'entrée ou au transit doit-elle être incriminée uniquement lorsque commise en vue d'en tirer un avantage financier ? ».
- 141** Commission européenne, Évaluation, au titre du programme REFIT, du cadre juridique de l'Union européenne contre l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers: le train de mesures relatives aux passeurs (directive 2002/90/CE et décision-cadre 2002/946/JAI). D'après les données recueillies par Europol dans le cadre de son rapport sur le trafic illicite de migrants au sein de l'UE (*Migrant smuggling in the EU*), en 2015, moins de 10 % des enquêtes relatives au trafic illicite de migrants ont permis d'obtenir des renseignements sur des opérations monétaires suspectes ou des activités de blanchiment d'argent.
- 142** Comité européen pour les problèmes criminels, *Législations nationales relatives au trafic de migrants dans les États membres du conseil de l'Europe*, 70<sup>e</sup> réunion plénière tenue à Strasbourg du 27 au 30 juin 2016, document de travail, 2016, p. 6.
- 143** Par exemple, la Suède, dans sa Loi sur les étrangers (Swedish Aliens Act / Utll), à la Section 9 du Chapitre 20, prévoyant les dispositions relatives aux peines.
- 144** Kingsley, P., « Hungary Criminalizes Aiding Illegal Immigrants », *New York Times*, 20 juin 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.nytimes.com/2018/06/20/world/europe/hungary-stop-soros-law.html](http://www.nytimes.com/2018/06/20/world/europe/hungary-stop-soros-law.html).
- 145** Les cadres juridiques qui régissaient l'immigration au Botswana, en Gambie, au Ghana et en Tunisie avant la réforme de 2012 reflétaient notamment cette conception de l'aide à la migration.
- 146** Haut-Commissariat des Nations unies aux droits de l'homme, *Principes et directives recommandés sur les droits de l'homme aux frontières internationales*. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Migration/OHCHR\\_Recommended\\_Principles\\_Guidelines\\_FR.pdf](https://www.ohchr.org/Documents/Issues/Migration/OHCHR_Recommended_Principles_Guidelines_FR.pdf).
- 147** Conseil des droits de l'homme des Nations unies, *Rapport annuel du Groupe de travail sur la détention arbitraire*, 13<sup>e</sup> session, 18 janvier 2010, document enregistré sous la cote A/HRC/13/30, paragraphe 58.
- 148** Articles 2 et 4 de la Loi N° (19) de 1378 (2010) contre l'immigration illégale.



- 149** Sections 53(1)(j), 53(1)(p) et 53(2) de la Loi sur l'immigration de 2015.
- 150** Les dispositions juridiques actuelles de la Namibie en matière de lutte contre le trafic illicite d'êtres humains sont en passe d'être abrogées, auquel cas – si d'autres dispositions ne sont pas adoptées – le pays ne disposera d'aucun texte de loi pour entraver le trafic illicite de migrants.
- 151** *Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières*, 13 juillet 2018, objectif 9, paragraphe 25. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713\\_agreed\\_outcome\\_global\\_compact\\_for\\_migration.pdf](https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713_agreed_outcome_global_compact_for_migration.pdf).
- 152** Voir par exemple : Conseil de l'Europe, *Cinquième Conférence des Ministres européens responsables des questions de migration*, Athènes, 18 au 19 novembre 1993 ; Organisation maritime internationale, Résolution A.773 (18) intitulée *Renforcement de la sauvegarde de la vie humaine en mer par le biais de la prévention et de l'élimination des pratiques dangereuses liées au transport clandestin de personnes à bord des navires*, 4 novembre 1993. Assemblée citée dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F. « The International Law of Migrant Smuggling », Cambridge University Press, Cambridge, 2014.
- 153** Art. 6(3)(b) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 154** ONUDC, *Loi type contre le trafic illicite de migrants*, Chapitre II. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model\\_Law\\_SOM\\_F\\_ebook\\_V1052716.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model_Law_SOM_F_ebook_V1052716.pdf).
- 155** *Ibid.*
- 156** *Ibid.*
- 157** Argument mis en avant dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F., *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, p. 381.
- 158** Burkina Faso, Loi N° 029/2008/AN portant lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées ; Mali, Loi N° 2012-023 relative à la lutte contre la traite des personnes et les pratiques assimilées ; Sénégal, Loi N° 2005-06 du 10 mai 2005 relative à la lutte contre la traite des personnes et pratiques assimilées et à la protection des victimes.
- 159** En ce qui concerne les infractions relatives au trafic illicite de migrants, se référer aux sources 81 et 82 susmentionnées. En ce qui concerne les infractions relatives à la traite de personnes, voir l'Art. 4 de la Loi N° 029/2008/AN adoptée par le Burkina Faso, la Sect. 7 de la Loi N° 2012-023 adoptée par le Mali, et l'Art. 1 de la Loi N° 2005-06 adoptée par le Sénégal.
- 160** Art. 13, Loi 2012-023.
- 161** Sect. 26 de la Loi de 2015 sur la traite des personnes.
- 162** Sect. 15 (recrutement de personnes aux fins d'exploitation sexuelle) et Sect. 21 (interdiction de l'achat ou la vente d'êtres humains à quelque fin que ce soit) de la Loi de 2015 sur la traite des personnes.
- 163** Sect. 14 (importation et exportation de personnes) de la Loi de 2015 sur la traite des personnes.
- 164** Sect. 65 de la Loi sur l'immigration de 2015.
- 165** Art. 69 de la Loi sur l'immigration de 2015. Toute personne reconnue coupable d'avoir commis une infraction non prévue par la présente Loi, mais régie par d'autres dispositions légales existantes, si celle-ci a été perpétrée aux fins de permettre l'entrée ou le séjour illégal d'un migrant, est passible, nonobstant toute sanction prévue pour cette infraction par ces autres dispositions, d'une peine d'emprisonnement de dix jours et/ou d'une amende d'un million de nairas, à sa condamnation.
- 166** Sect. 2 (1) de la Proclamation N° 909/2015.
- 167** Entretien téléphonique effectué avec un analyste basé à Dakar, Sénégal, spécialisé dans les questions de migrations internationales, novembre 2019 ; informations tirées de courriers électroniques échangés avec un représentant de l'OIM, Dakar, 2019.
- 168** Commission européenne, Évaluation, au titre du programme REFIT, du cadre juridique de l'Union européenne contre l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers : le train de mesures relatives aux passeurs (directive 2002/90/CE et décision-cadre 2002/946/JAI), Annexe 2, Question 7. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [www.europarl.europa.eu/RegData/docs\\_autres\\_institutions/commission\\_europeenne/swd/2017/0117/COM\\_SWD\(2017\)0117\\_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/docs_autres_institutions/commission_europeenne/swd/2017/0117/COM_SWD(2017)0117_EN.pdf).
- 169** Travaux préparatoires, p. 48, p. 461.
- 170** Argument développé dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F., *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2015.
- 171** Se référer au Protocole contre le trafic illicite de migrants et au Protocole contre la traite de personnes.
- 172** Art. 22 de la Loi N° 2012-023 adoptée par le Mali. Les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas applicables à la personne majeure qui, en connaissance de cause, concourt à la réalisation de l'infraction. »
- 173** Il convient de noter que l'Article 22 de la Loi N° 029/2008/AN adoptée par le Burkina Faso prévoit un droit similaire.
- 174** Entretien téléphonique réalisé avec un analyste basé à Dakar, Sénégal, spécialisé dans les questions de migration internationale, novembre 2019.
- 175** Part. 1, Art. 8 du Protocole N° 909/2015.
- 176** Art. 5(2)(a) du Protocole N° 909/2015. L'Article 27 fait également référence aux « victimes [...] de trafic illicite de migrants ».
- 177** Le traitement favorable réservé par la législation éthiopienne aux migrants « objets » de trafic illicite peut en partie s'expliquer par le fait que l'Éthiopie se définit principalement comme un pays d'origine, et souhaite donc garantir davantage de droits aux

- Éthiopiens « victimes » de trafic illicite ou de traite à l'étranger. Cette hypothèse quant à la conception des Éthiopiens en tant que principales « victimes » est étayée par les Article 27 et 28 de la Proclamation et leurs intitulés : le premier, « Rapatriement des victimes », traite exclusivement du cas des victimes éthiopiennes, tandis que le second, « Rapatriement des ressortissants étrangers vers leur pays d'origine », concerne les victimes étrangères.
- 178** Article 5 du Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air, additionnel à la Convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.refworld.org/cgi-bin/texis/vtx/rwmain/opensslpdf.pdf?reldoc=y&docid=4891c27e2>.
- 179** Gallagher, A. et David, F. *The International Law of Migrant Smuggling*, Cambridge University Press, 2014, p. 65.
- 180** *Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières*, 13 juillet 2018, paragraphe 11. Disponible (en anglais) à l'adresse suivante : [https://refugeemigrants.un.org/sites/default/files/180713\\_agreed\\_outcome\\_global\\_compact\\_for\\_migration.pdf](https://refugeemigrants.un.org/sites/default/files/180713_agreed_outcome_global_compact_for_migration.pdf).
- 181** Entretien téléphonique avec un expert en droit international spécialisé dans le trafic illicite d'êtres humains, lequel a participé aux discussions menées par le Gouvernement sud-africain autour de la ratification du Protocole contre le trafic illicite de migrants ainsi qu'à l'élaboration de la législation nationale de plus de sept pays pour les problématiques relatives au trafic illicite de migrants, 11 septembre 2019.
- 182** Le Maroc, qui criminalise explicitement le trafic de migrants indépendamment du fait que celui-ci soit ou non effectué dans l'intention d'en tirer un avantage financier ou autre avantage matériel, ne propose dans son arsenal juridique aucune clause interdisant explicitement les poursuites à l'encontre des migrants. Cette analyse se base sur une étude du texte législatif dans lequel le trafic de migrants est criminalisé. L'éventuel recoupement de ces dispositions avec les dispositions prévues par d'autres instruments juridiques n'ayant pas été analysé, il est possible, bien qu'improbable, que l'interdiction de poursuites ait été intégrée à d'autres lois.
- 183** Sect. 4 de la Loi sur l'immigration de 2015 : « Les personnes victimes d'une infraction liée au trafic illicite d'êtres humains ne sont pas passibles de poursuites pénales à condition d'identifier les passeurs et de témoigner dans le cadre des poursuites engagées à leur encontre [...] »
- 184** L'Algérie, le Burkina Faso, Djibouti, le Ghana, la Guinée, la Guinée équatoriale, le Lesotho, la Libye, le Mozambique, la Namibie, le Niger, la République centrafricaine et la Zambie.
- 185** « Zambia reviews legislation relating to smuggling of migrants », ONUDC, mars 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.unodc.org/unodc/en/human-trafficking/Webstories2020/zambia-reviews-legislation-relating-to-smuggling-of-migrants.html>.
- 186** Commission européenne, Évaluation, au titre du programme REFIT, du cadre juridique de l'Union européenne contre l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers : le train de mesures relatives aux passeurs (directive 2002/90/CE et décision-cadre 2002/946/JAI), Question 7, Annexe 2.
- 187** L'Italie, par exemple, aurait incarcéré plus de 1 400 migrants pour avoir conduit des embarcations servant au trafic illicite de migrants, même lorsque ceux-ci y avaient été contraints sous le joug d'une arme. Campbell, Z., « The Wrong Catch: Italy Imprisons Refugees Who Were Forced to Pilot Smuggling Boats at Gunpoint », *The Intercept*, 16 septembre 2017. Disponible à l'adresse suivante : <https://theintercept.com/2017/09/16/italy-imprisons-refugees-who-were-forced-to-pilot-smuggling-boats-at-gunpoint/>.
- 188** Ce droit est entériné dans de nombreux instruments du droit international, et notamment à l'Article 13(2) de la Déclaration universelle des droits de l'homme (DUDH), à l'Article 12(2) du Pacte international relatif aux droits civils et politiques (PIDCP) et à l'Article 8(1) de la Convention internationale de 2003 sur la protection des droits de tous les travailleurs migrants et des membres de leur famille. DUDH, Art. 13.2 ; PIDCP, Art. 12 ; Cour européenne des droits de l'homme (CEDH), Protocole N° 4, Art. 2 ; Charte africaine des droits de l'homme et des peuples de 1981, Art. 12(2) ; Déclaration américaine des droits et devoirs de l'homme de 1948, Art. VIII ; Convention américaine relative aux droits de l'homme de 1969, Art. 22 ; Charte arabe des droits de l'homme de 1994, Art. 21. Voir également le Document thématique *Le droit de quitter un pays* publié en 2013 par le Commissaire aux droits de l'homme du Conseil de l'Europe.
- 189** Voir les dispositions légales mentionnées aux références 81 et 82.
- 190** Art. 46 de la Loi No 08-11 : « Toute personne qui, directement ou indirectement, facilite ou tente de faciliter l'entrée, la circulation, le séjour ou la sortie de façon irrégulière d'un étranger sur le territoire algérien ».
- 191** Art. 303 bis 30 du Code pénal de 2012 : « Est considéré comme trafic illicite de migrants le fait d'organiser la sortie illégale du territoire national d'une personne ou plus afin d'en tirer, directement ou indirectement, un avantage financier ou tout autre avantage »
- 192** Centre international pour le développement des politiques migratoires, *Enquête sur les politiques migratoires en Afrique de l'Ouest*, janvier 2016.
- Disponible** à l'adresse suivante : [https://publications.iom.int/system/files/pdf/survey\\_west\\_africa\\_fr.pdf](https://publications.iom.int/system/files/pdf/survey_west_africa_fr.pdf).
- 193** Art. 11 de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.
- 194** Commission européenne, Évaluation, au titre du programme REFIT, du cadre juridique de l'Union

- européenne contre l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers: le train de mesures relatives aux passeurs (directive 2002/90/CE et décision-cadre 2002/946/JAI), Question 11, Annexe 2. La majorité des répondants interrogés sur le cadre pénal s'accordaient à dire que les sanctions appliquées, peu importe leur niveau, n'avaient aucun effet dissuasif sur le trafic illicite de migrants.
- 195** Namibie : Sect. 16 de la Loi de 2004 sur la prévention du crime organisé ; Niger : Art. 13 de la Loi 2015/36 ; Éthiopie : Sect. 5 de la Proclamation 909/2015.
- 196** Sect. 243 du Code pénal de 2004 ; Sect. 5 de la Proclamation 909/2015 ; constituent des « circonstances aggravantes » les cas où des enfants, des femmes ou des personnes en situation de handicap sont impliqués dans l'infraction, où il est fait usage d'armes ou de drogues, ainsi que les cas où la victime subit un préjudice corporel grave et où le trafic illicite est effectué à grande échelle par un groupe criminel organisé ; ces deux dernières circonstances pouvant appeler une peine d'emprisonnement à perpétuité.
- 197** Sect. 3 de la Proclamation 909/2015.
- 198** Algérie, Burkina Faso, Djibouti, Éthiopie, Ghana, Guinée, Mali, Mozambique, Niger, République centrafricaine, Sénégal, Zambie.
- 199** La Guinée offre la possibilité de s'acquitter d'une amende en alternative à la peine d'emprisonnement minimale (un an).
- 200** Guinée : Art. 334 de la Loi 2016/0 5 9 portant Code pénal ; Guinée-Bissau : Art. 10 de la Loi 2019-05-06 (*Lei para combater tráfico de migrantes*) ; République centrafricaine : Art. 256 du Code pénal de 2010.
- 201** Éthiopie : Sect. 5 de la Proclamation No 909/2015 ; Lesotho : Sect. 12 de la Loi de 2011 contre la traite des personnes ; Zambie : Sect. 9 de la Loi de 2008 contre la traite de personnes.
- 202** Burkina Faso, Éthiopie, Ghana, Mali, Niger, Sénégal. L'expression « infraction grave » est définie à l'article 3(1) de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée.
- 203** Trotter, A. et Garozzo, M., « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy » (*« Régimes de peines obligatoires et trafic illicite d'êtres humains : enjeux juridiques et politiques »*), MelbULawRw 15, Melbourne University Law Review, vol. 36(2), 2012, p. 553.
- 204** Art. 11(1) de la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée ; et art. 1(3) du Protocole contre le trafic illicite de migrants.
- 205** Tel que détaillé dans l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F. « The International Law of Migrant Smuggling » (*« Droit international en matière de trafic illicite de migrants »*), Cambridge University Press, 2014.
- 206** Département du Procureur général, Proposition N° 17 soumise au Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles, Parlement australien, Demande d'amendement de la Loi sur les migrations (Suppression des peines minimales obligatoires), Projet de loi de 2012, 2. Notons qu'une peine de cinq ans équivaut à la peine d'emprisonnement moyenne prévue par les pays africains en ce qui concerne le trafic illicite d'êtres humains sans circonstances aggravantes (sans l'exigence d'un nombre minimum de cinq migrants faisant l'objet d'un trafic). Citation extraite de l'article de Trotter, A. et Garozzo, M., « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy » (*« Régimes de peines obligatoires et trafic illicite d'êtres humains : enjeux juridiques et politiques »*), MelbULawRw 15, Melbourne University Law Review, vol. 36(2), 2012, p. 553.
- 207** Transcription de procédures judiciaires, R v Ridwan (District Court of Queensland, 918/2011, Martin DCJ, 23 juin 2011) ; Transcription de procédures judiciaires (Condamnation), R v Faeck (District Court of Queensland, 842/2011, Farr ADCJ, 8 juin 2011) 8. Transcriptions mentionnées par Trotter, A. et Garozzo, M., dans leur article « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy » (*« Régimes de peines obligatoires et trafic illicite d'êtres humains : enjeux juridiques et politiques »*), [2012] MelbULawRw 15, Melbourne University Law Review, vol. 36(2), 2012, p. 553.
- 208** Conférence judiciaire australienne (*Judicial Conference of Australia*), Proposition N° 11 soumise au Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles, Parlement australien, Demande d'amendement de la Loi sur les migrations (Suppression des peines minimales obligatoires), Projet de loi de 2012, citée par Trotter, A. et Garozzo, M., dans leur article « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy » (*« Régimes de peines obligatoires et trafic illicite d'êtres humains : enjeux juridiques et politiques »*), [2012] MelbULawRw 15, Melbourne University Law Review, vol. 36(2), 2012, p. 553.
- 209** Département du Procureur général, Proposition N° 17 soumise au Comité sénatorial des affaires juridiques et constitutionnelles, Parlement australien, Demande d'amendement de la Loi sur les migrations (Suppression des peines minimales obligatoires), Projet de loi de 2012, cité par Trotter, A. et Garozzo, M., dans leur article « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy » (*« Régimes de peines obligatoires et trafic illicite d'êtres humains : enjeux juridiques et politiques »*), MelbULawRw 15, Melbourne University Law Review, vol. 36(2), 2012, p. 553-617.
- 210** Houston, A., Aristotle, P. et L'Estrange, M., *Report of the Expert Panel on Asylum Seekers*, 2012 ; Trotter, A. et Garozzo, M., « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy », *Melbourne University Law Review* n° 15, vol. 36(2), 2012, p. 553-617.

- 211** Commonwealth, *Gazette: Government Notices*, No GN 35, 5 septembre 2012, 2318, cité dans l'ouvrage de Trotter, A. et Garozzo, M., « Mandatory Sentencing For People Smuggling: Issues Of Law And Policy », *Melbourne University Law Review* n° 15, vol. 36(2), 2012, p. 553-617.
- 212** The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Monitoring the Political Economy of Libya and the Sahel*, juillet 2019.
- 213** *Ibid.*
- 214** *Ibid.*
- 215** Entretien avec le procureur d'Agadez, Seyni Saidou, en juillet 2019 à Agadez, pour le compte de Global Initiative.
- 216** *Ibid.*
- 217** Entretien téléphonique avec un analyste local basé au Niger, septembre 2019. D'après des recherches sur le terrain menées en juillet 2019 pour le compte de la Global Initiative.
- 218** The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Monitoring the Political Economy of Libya and the Sahel*, juillet 2019.
- 219** Entretien téléphonique avec un analyste local basé au Niger, septembre 2019. D'après des recherches sur le terrain menées en juillet 2019 pour le compte de Global Initiative.
- 220** *Pacte mondial pour des migrations sûres, ordonnées et régulières*, 13 juillet 2018. Document disponible à l'adresse suivante : [https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713\\_agreed\\_outcome\\_global\\_compact\\_for\\_migration.pdf](https://refugeesmigrants.un.org/sites/default/files/180713_agreed_outcome_global_compact_for_migration.pdf).
- 221** Charte africaine des droits de l'homme et des peuples, article 5.
- 222** Statut de la Cour pénale internationale, article 7.
- 223** Algérie (article 303 bis 31 et 32 du Code pénal, 2012), République centrafricaine (s257, Code pénal, 2010), Égypte (article 8, Loi n° 82/2016), Éthiopie (s6 Proclamation n° 909/2015), Guinée (articles 335, 338 et 339 du Code pénal, 2016), Libye (articles 4 et 5, Loi n° 19, 2010), Mali (article 13, Loi n° 2012-023), Niger (article 16, Loi n° 2015/36), Nigéria (articles 65(2) et 66 de la Loi sur l'immigration, 2015), Zambie (article 9(2), Loi contre la traite de personnes, 2008) ; Guinée équatoriale (article 10, Ley de Trafico ilícito de migrantes y trata de personas, 2004) ; Guinée-Bissau (article 9, Lei para combater tráfico de migrantes, 5 juin 2019) ; Lesotho (article 12) ; Mauritanie (article 18, Loi n° 2010-021 du 10 février 2010 relative à la lutte contre le trafic illicite de migrants) ; Eswatini (article 20, The 2009 People Trafficking and People Smuggling [Prohibition] Act).
- 224** Voir les chapitres 2, 3, 4 et 8 de l'ouvrage de Gallagher, A. et David, F., « The International Law of Migrant Smuggling », Cambridge University Press, 2014.
- 225** Protocole relatif au trafic illicite de migrants, article 6(1) (b). L'objectif est de faire en sorte que les migrants clandestins utilisant des documents frauduleux à des fins personnelles ne soient pas poursuivis.
- 226** L'Algérie, le Mozambique et la Namibie font figure d'exception. La vaste portée des dispositions relatives aux infractions liées au trafic illicite couvre l'usage de documents frauduleux à cette fin. Néanmoins aucune référence explicite n'y est faite.
- 227** Burkina Faso, Djibouti, Ghana, Guinée, Libye, Mali, Nigéria, et Sénégal.
- 228** La section 54 de la Loi 12-2011 concerne les infractions documentaires.
- 229** ONUDC, *Loi type contre le trafic illicite de migrants*, p. 42. Disponible à l'adresse suivante : [https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model\\_Law\\_SOM\\_F\\_ebook\\_V1052716.pdf](https://www.unodc.org/documents/human-trafficking/Model_Law_SOM_F_ebook_V1052716.pdf).
- 230** Les organisations internationales intervenant dans l'espace migratoire de l'Afrique de l'Ouest affirment cependant que la promulgation de la Loi 023-12 était conforme aux procédures législatives du Mali.
- 231** Entretien téléphonique avec un analyste international étudiant les questions relatives aux migrations à Dakar, au Sénégal, novembre 2019.
- 232** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/the-human-conveyor-belt-broken-2/> ; Golovko, E., « Des acteurs aux multiples rôles : L'évolution du rôle des passeurs dans l'industrie de la migration en Afrique de l'Ouest », mai 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065\\_briefing-paper\\_smugglers\\_wa\\_french-.pdf](https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065_briefing-paper_smugglers_wa_french-.pdf).
- 233** Voir, par exemple, les interventions militaires menées sous les auspices de la Mission permanente de la France auprès des Nations Unies à New York (2017) ; « Lutte contre le terrorisme au Mali : l'opération Fildjo » cité dans la note de recherche de Golovko, E., « Des acteurs aux multiples rôles : L'évolution du rôle des passeurs dans l'industrie de la migration en Afrique de l'Ouest », mai 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065\\_briefing-paper\\_smugglers\\_wa\\_french-.pdf](https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065_briefing-paper_smugglers_wa_french-.pdf).
- 234** *Ibid.*
- 235** Global Initiative Against Transnational Organized Crime, *Monitoring the Political Economy of Human Smuggling in Libya and the Sahel*, décembre 2019.
- 236** Chiffres publiés dans les éditions 2019, 2018 et 2015 du rapport *Trafficking in Persons Reports* du Département d'État des États-Unis. Disponibles respectivement aux adresses suivantes : [www.state.gov/reports/2019-trafficking-in-persons-report](http://www.state.gov/reports/2019-trafficking-in-persons-report) ; [www.state.gov/reports/2018-trafficking-in-persons-report](http://www.state.gov/reports/2018-trafficking-in-persons-report) ; et <https://2009-2017.state.gov/j/tip/rls/tiprpt/2015/i/index.htm>



- 237** Entretien téléphonique avec un représentant, établi à Nairobi, d'une organisation internationale qui s'occupe des questions de la traite et du trafic illicite de personnes en Afrique de l'Est, septembre 2019 ; entretien téléphonique avec un analyste indépendant établi au Kenya, août 2019.
- 238** Par exemple, l'annonce du bureau de l'emploi et des affaires sociales de l'État d'Amhara concernant l'interception de 882 personnes pendant l'exercice 2018-2019. « Ethiopia intercepts trafficking of over 880 nationals ». *Xinhua*, 8 juin 2019. Disponible à l'adresse suivante : [http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/06/c\\_138285970.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-08/06/c_138285970.htm) ; l'annonce a également été relayée dans le blog « Ethiopian legal brief ». Disponible à l'adresse suivante : <https://chilot.me/2019/08/ethiopia-intercepts-trafficking-of-over-880-nationals/>.
- 239** Si l'économie éthiopienne a affiché pendant plusieurs années une croissance annuelle moyenne de 10 %, en 2018, sa progression était inférieure à 8 % – « IMF country focus », décembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.imf.org/en/News/Articles/2018/12/04/na120418-ethiopia-remarkable-progress](http://www.imf.org/en/News/Articles/2018/12/04/na120418-ethiopia-remarkable-progress).
- 240** Signalons, entre autres, la série de communiqués destinés à la diaspora éthiopienne, dont celui que le premier ministre, M. Abiy Ali, a conclu par ces mots « Bienvenue chez vous en Éthiopie », en avril 2019. Le document est disponible à l'adresse suivante : [www.ethioembassy.org.uk/prime-minister-abiy-message-to-ethiopian-youth-and-children-in-the-diaspora/](http://www.ethioembassy.org.uk/prime-minister-abiy-message-to-ethiopian-youth-and-children-in-the-diaspora/)
- 241** La préoccupation soulevée par la détention de nombreux migrants éthiopiens au Kenya et en Tanzanie est l'une des raisons d'être des réunions trilatérales tenues entre l'Éthiopie, le Kenya et la Tanzanie début 2019 afin de définir la feuille de route de la lutte contre la migration irrégulière sur la route du Sud. Reconnaisant les failles des réformes législatives nationales et poursuivant une réponse régionale, « l'harmonisation des lois contre... le trafic illicite au sein des trois pays » est l'une des 27 recommandations formulées. Sur les trois pays, la législation nationale de la Tanzanie est la seule à ne pas aborder le trafic illicite. L'Initiative conjointe UE-OIM pour la protection et la réintégration des migrants dans la Corne de l'Afrique a financé les réunions. Voir <https://www.iom.int/fr/news/la-tanzanie-lethiopie-et-le-kenya-saccordent-sur-une-feuille-de-route-pour-lutter-contre-la>.
- 242** Entretien téléphonique avec un représentant, établi à Nairobi, d'une organisation internationale qui s'occupe des questions de la traite et du trafic illicite de personnes en Afrique de l'Est, août 2019.
- 243** *Ibid.*
- 244** Entretien téléphonique avec un analyste indépendant établi au Kenya, août 2019.
- 245** Daghar, M., « Kenya now a key transit point for south-bound migrants », *ENACT*, 30 juillet 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://enactafrica.org/enact-observer/kenya-now-a-key-transit-point-for-south-bound-migrants>.
- 246** D'après l'examen de médias, des entretiens avec des analystes et des journalistes locaux étudiant le trafic illicite de migrants et la traite de personnes, ainsi que les retours formulés à la suite d'un entretien avec le procureur général à Nairobi en avril 2019.
- 247** Entretien téléphonique avec un expert de l'application des lois, établi au Kenya, qui étudie le trafic illicite de migrants et la traite de personnes, août 2019. Entretien avec Kituo Cha Sheria, Nairobi, décembre 2019. « Kenyan police arrest 22 Ethiopians for being in Kenya illegally ». *Xinhua*, 16 mai 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.xinhuanet.com/english/2019-05/16/c\\_138063854.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2019-05/16/c_138063854.htm).
- 248** Rawlence, B., *City of Thorns: Nine Lives in the World's Largest Refugee Camp*, Thorndike Press, Waterville, Maine, 2016.
- 249** Barasa, N. et Fernandez, L., « Kenya's implementation of the Smuggling Protocol in response to the irregular movement of migrants from Ethiopia and Somalia », *Law, Democracy & Development*, vol. 19, 2015. Disponible à l'adresse suivante : [www.ajol.info/index.php/ldd/article/view/122207](http://www.ajol.info/index.php/ldd/article/view/122207).
- 250** Entretien avec Kituo Cha Sheria, Nairobi, décembre 2019.
- 251** Entretien téléphonique avec un chercheur spécialiste de la traite et du trafic illicite de personnes établi à Nairobi, 8 janvier 2020.
- 252** Entretien téléphonique avec un analyste spécialiste du crime organisé établi à Nairobi, 19 juillet 2019.
- 253** Entretien téléphonique avec un analyste spécialiste du crime organisé, établi à Nairobi, qui s'intéresse de près à la traite et au trafic illicite de personnes, 8 janvier 2020. Daghar, M., « Kenya now a key transit point for south-bound migrants ». *ENACT*, 30 juillet 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://enactafrica.org/enact-observer/kenya-now-a-key-transit-point-for-south-bound-migrants>.
- 254** « Kenyan military begins search for human traffickers from Ethiopia border ». *Standard Digital*, 2015. Disponible à l'adresse suivante : [www.standardmedia.co.ke/article/2000184264/kenyan-military-begins-search-for-human-traffickers-from-ethiopia-border/?articleID=2000184264&story\\_title=kenyan-military-begins-search-for-human-traffickers-from-ethiopia-border&pageNo=1](http://www.standardmedia.co.ke/article/2000184264/kenyan-military-begins-search-for-human-traffickers-from-ethiopia-border/?articleID=2000184264&story_title=kenyan-military-begins-search-for-human-traffickers-from-ethiopia-border&pageNo=1) ; cité dans l'ouvrage de Frouws, B., et Horwood, C., « Smuggled South: An updated overview of mixed migration from the Horn of Africa to southern Africa with specific focus on protections risks, human smuggling and trafficking », Document d'information du secrétariat régional sur les migrations mixtes (RMMS), mars 2017.
- 255** Daghar, M., « Kenya now a key transit point for south-bound migrants ». *ENACT*, 30 juillet 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://enactafrica.org/enact-observer/kenya-now-a-key-transit-point-for-south-bound-migrants>.



- observer/kenya-now-a-key-transit-point-for-south-bound-migrants.
- 256** Entretien téléphonique avec un analyste spécialiste du crime organisé, établi à Nairobi, qui s'intéresse de près à la traite et au trafic illicite de personnes, 8 janvier 2020.
- 257** À titre d'exemple, le 20 mai 2019, la direction des enquêtes criminelles du Kenya a annoncé sur Twitter l'arrestation de quatre ressortissants kényans impliqués dans la traite de personnes et de « 22 victimes [érythréennes] de la traite de personnes ». Si les données disponibles ne permettent pas de déterminer la nature exacte de l'infraction, le fait que les arrestations se soient produites sur la route du Sud suggère que l'affaire relèverait plutôt du trafic illicite de personnes. L'annonce est disponible à l'adresse suivante : [https://twitter.com/DCI\\_Kenya/status/1130538992724844544](https://twitter.com/DCI_Kenya/status/1130538992724844544).
- 258** Daghar, M., « Kenya's reforms are not protecting its people from trafficking ». *ENACT*, 14 janvier 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://enactafrica.org/enact-observer/kenyas-reforms-are-not-protecting-its-people-from-trafficking>.
- 259** Entretien avec un conseiller juridique, Kituo Cha Sheria, décembre 2019, Nairobi.
- 260** Échange de messages cryptés avec un chercheur de Global Initiative établi à Nairobi, Kenya, janvier 2020.
- 261** Données recueillies pour l'établissement de l'Indice de la criminalité organisée, ENACT. Les chercheurs ont examiné les articles de journaux publiés au Kenya entre 2000 et 2017 dans le catalogue en ligne de LexisNexis. Ils se sont centrés sur les déclarations des responsables gouvernementaux ci-après : i) président/premier ministre ; ii) vice-président/vice-premier ministre ; iii) ministre de l'Intérieur/secrétaire d'État à l'intérieur ; iv) ministre de la Justice/secrétaire d'État à la justice ; v) chef de la police nationale/directeur général de la police.
- 262** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel. Si l'Algérie figure dans l'accord instituant le fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne pour l'Afrique parmi les pays avec lesquels l'UE « renforcera sa coopération » et mènera des « interventions régionales », elle n'est cependant pas citée dans le rapport de suivi de juin 2019. En outre, aucune donnée ne suggère que le fonds fiduciaire ait mené des interventions en Algérie, dont le gouvernement prend soin d'assurer l'indépendance de son architecture de surveillance. Commission européenne, annexe 4 de l'accord instituant le fonds fiduciaire d'urgence de l'Union européenne en faveur de la stabilité et de la lutte contre les causes profondes de la migration irrégulière et du phénomène des personnes déplacées en Afrique, et ses règles internes. Disponible à l'adresse suivante : <https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/t05-eutf-noa-reg-05.pdf> ; rapport de suivi « EU Emergency Trust Fund For Stability And Addressing The Root Causes Of Irregular Migration And Displaced Persons In Africa, North Africa Window », juin 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/eutf\\_noa\\_report\\_web\\_2019-10-11.pdf](https://ec.europa.eu/trustfundforafrica/sites/euetfa/files/eutf_noa_report_web_2019-10-11.pdf).
- 263** HCR, « Refugee & Migrant Arrivals to Europe in 2019 (Mediterranean): January to June 2019 », 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/70494.pdf>.
- 264** Boukhars, A., « Barriers Versus Smugglers: Algeria and Morocco's Battle for Border Security ». *Carnegie Endowment for International Peace*, 19 mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://carnegieendowment.org/2019/03/19/barriers-versus-smugglers-algeria-and-morocco-s-battle-for-border-security-pub-78618>.
- 265** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf).
- 266** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 267** Chikhi, L., « Algeria shuts southern borders to Syrians over security fears ». *Reuters*, 2 janvier 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://uk.reuters.com/article/uk-algeria-security-syria/algeria-shuts-southern-borders-to-syrians-over-security-fears-idUKKCN1OW1FQ>.
- 268** *Ibid.*
- 269** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel ; « Les migrants "amènent le crime, la drogue et plusieurs autres fléaux" : un ministre crée un tollé en Algérie ». *L'Obs*, 10 juillet 2017. Disponible à l'adresse suivante : [www.nouvelobs.com/monde/20170709.OBS1847/les-migrants-amenent-le-crime-la-drogue-et-](http://www.nouvelobs.com/monde/20170709.OBS1847/les-migrants-amenent-le-crime-la-drogue-et-)

- plusieurs-autres-fleaux-un-ministre-cree-un-tolle-en-algerie.html.
- 270** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 271** *Ibid.*
- 272** *Ibid.*
- 273** *Ibid.*
- 274** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 275** HCR, « Mixed Movements in West Africa », mars-avril 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://data2.unhcr.org/en/documents/download/69994>.
- 276** Bredeloup, S., « Expulsion des ressortissants ouest-africains au sein du continent africain (1954-1995) », *Mondes en Développement*, vol. 23, n° 91, 1995, p. 117-221 ; voir également G Émmanuelle, *Touaregs du Niger : Le destin d'un mythe*. Karthala, Paris, 1999.
- 277** Ligue algérienne pour la défense des droits de l'homme (LADDH), Situation des droits de l'homme, Algérie 2018. *Les droits humains à l'épreuve de l'impasse politique*, 10 décembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.droits-laddh.org/IMG/pdf/rapport-laddh-2018.pdf](http://www.droits-laddh.org/IMG/pdf/rapport-laddh-2018.pdf).
- 278** ONU Info, « Algeria must stop arbitrary expulsion of West African migrants in desert: UN migration rights expert », octobre 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://news.un.org/en/story/2018/10/1022832> ; Human Rights Watch, « Algérie : Des migrants expulsés vers le Mali, puis rançonnés », 14 mars 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.hrw.org/fr/news/2018/03/14/algerie-des-migrants-expulses-vers-le-mali-puis-ranconnes>
- 279** Radio Algérienne, Hacene Kacimi, Directeur d'étude chargé de la migration au ministère de l'Intérieur, YouTube, 23 avril 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.youtube.com/watch?v=KIRWplptGns](http://www.youtube.com/watch?v=KIRWplptGns).
- 280** Hinnant, L., « Walk or die: Algeria Strands 13 000 migrants in the Sahara », *Associated Press*, 25 juin 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://apnews.com/9ca5592217aa4acd836b9ee091ebfc20>.
- 281** « Le Mali rappelle son ambassadeur en Algérie », *BBC*, 19 avril 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.bbc.com/afrique/region-43823786](http://www.bbc.com/afrique/region-43823786) ; *Africaguinee.com*, « Alpha Condé rappelle son ambassadeur en Algérie ». *Médias24*, 15 janvier 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.medias24.com/MAROC/Les-plus-de-Medias-24/179700-Alpha-Conde-rappelle-son-ambassadeur-a-Alger-medias.html](http://www.medias24.com/MAROC/Les-plus-de-Medias-24/179700-Alpha-Conde-rappelle-son-ambassadeur-a-Alger-medias.html).
- 282** Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 283** « Ahmed Ouyahia verse dans le discours raciste », *TSA*, 9 juillet 2017. Disponible à l'adresse suivante : [www.tsa-algerie.com/ahmed-ouyahia-verse-dans-le-discours-raciste/](http://www.tsa-algerie.com/ahmed-ouyahia-verse-dans-le-discours-raciste/) ; « Algérie : le ministre des Affaires étrangères qualifie les migrants de "menace". Disponible à l'adresse suivante : [www.youtube.com/watch?v=eypytuYYdvo](http://www.youtube.com/watch?v=eypytuYYdvo).
- 284** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 285** *Ibid.*
- 286** Il est possible de définir des tendances en fonction des nationalités. Ainsi, les Guinéens ont tendance à passer par l'Algérie pour se rendre au Maroc, tandis que les Maliens sont nombreux à vouloir rester dans le sud de l'Algérie.
- 287** *Ibid.*
- 288** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf).
- 289** Entretien téléphonique avec un journaliste enquêtant sur le trafic illicite de personnes au Niger à la suite d'un travail sur le terrain mené pour le compte de Global Initiative en juillet 2019, octobre 2019.
- 290** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.

- 291 *Ibid.*
- 292 *Ibid.*
- 293 *Ibid.*
- 294 *Ibid.*
- 295 *Ibid.*
- 296 *Ibid.*
- 297 *Ibid.*
- 298 *Ibid.*
- 299 *Ibid.*
- 300 *Ibid.*
- 301 *Ibid.*
- 302 Données du 18 juillet 2019, date à laquelle l'équipe de terrain de Global Initiative a visité la prison d'Agadez.
- 303 Plusieurs sources interrogées par l'équipe de terrain de Global Initiative au Niger ont fait allusion à ces liens, sans que leur existence ait pu être prouvée.
- 304 Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 305 *Ibid.*
- 306 Entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un fonctionnaire de police égyptien basé dans le nord du pays, octobre 2019 ; entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un militaire égyptien retraité, octobre 2019.
- 307 Entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un militaire égyptien retraité, octobre 2019.
- 308 « IOM official says illegal immigration in Egypt almost disappeared ». *Egypt Today*, 24 janvier 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.egypttoday.com/Article/1/79952/IOM-official-says-illegal-immigration-in-Egypt-almost-disappeared](http://www.egypttoday.com/Article/1/79952/IOM-official-says-illegal-immigration-in-Egypt-almost-disappeared).
- 309 Entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un fonctionnaire de police égyptien basé dans le nord de l'Égypte, octobre 2019 ; entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un militaire égyptien retraité, octobre 2019 ; entretiens avec des informateurs clés travaillant dans le domaine de la migration en Égypte, septembre 2019.
- 310 Données recueillies pour l'établissement de l'Indice de la criminalité organisée, ENACT. Les chercheurs ont examiné les articles de journaux publiés au Kenya entre 2000 et 2017 dans le catalogue en ligne de LexisNexis. Ils se sont centrés sur les déclarations des responsables gouvernementaux ci-après : i) président/premier ministre ; ii) vice-président/vice-premier ministre ; iii) ministre de l'Intérieur/secrétaire d'État à l'intérieur ; iv) ministre de la Justice/secrétaire d'État à la justice ; v) chef de la police nationale/directeur général de la police.
- 311 Global Detention Project, *Immigration Detention in Egypt: Military Tribunals, Human Rights Abuses, Abysmal Conditions, and EU Partner*, 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.globaldetentionproject.org/immigration-detention-egypt>.
- 312 Entretiens de Global Initiative avec des informateurs clés (notamment des organisations internationales qui travaillent sur les problèmes de migration en Égypte), établis au Caire, juillet 2019. Les délais croissants de délivrance de papiers exposent davantage les migrants aux arrestations – en septembre 2019, il fallait compter trois mois pour obtenir un rendez-vous auprès du HCR, qui gère les demandes d'asile en Égypte. Pendant cette période, les demandeurs d'asile n'ont aucun document officiel autorisant leur présence dans le pays, comme un permis de séjour par exemple. Nombre d'entre eux déclarent avoir été arrêtés en amont de leur rendez-vous auprès du HCR.
- 313 Entretiens avec des représentants de la société civile et d'organisations internationales en Égypte, juillet 2019.
- 314 Entretien, au moyen d'une application de messagerie sécurisée, avec un militaire égyptien retraité, octobre 2019.
- 315 Les intentions des migrants empruntant ces routes au lieu de passer par la Libye ne sont pas claires. L'Égypte est, de plus en plus, une destination peu favorable à la plupart des migrants en situation irrégulière. La législation nationale ne leur accorde aucun droit, ils ne peuvent pas régulariser leur situation, il leur est officiellement interdit de travailler, et les Africains d'origine subsaharienne font l'objet de discriminations. Puisque l'Égypte a cessé d'être un point d'embarquement vers l'Europe – compte tenu de la vitesse à laquelle les informations circulent à travers les réseaux de trafic illicite et les routes de migration, les migrants en route vers l'Égypte en sont certainement conscients – on s'interroge sur les raisons qui les poussent à poursuivre leur chemin. Si des réinstallations vers des pays tiers sont en cours, leur nombre diminue et les délais d'attente sont longs. Il semblerait que certains Érythréens, face à la difficulté inattendue des réinstallations, décident de se rendre en Libye. D'autres Érythréens sont conduits clandestinement en Égypte et à la frontière septentrionale de la Libye, évitant ainsi le sud du pays tombé dans l'anarchie. D'autres mouvements secondaires de migrants d'Afrique de l'Est entrés clandestinement en Égypte, parmi lesquels on trouve

- des Soudanais (dont le nombre s'est accru depuis les troubles politiques de 2018) et des Somaliens, semblent privilégier la permanence dans le pays.
- 316** À quelques exceptions près, les réseaux égyptiens n'interviennent pas en Libye, mais remettent les migrants aux réseaux de trafic illicite libyens.
- 317** « Human trafficking gangs between Sudan and Egypt active despite tightening the noose ». *Al-Sharq al-Awsat*, 12 août 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://aawsat.com/home/article/1854936/%D8%B9%D8%B5%D8%A7%D8%A8%D8%A7%D8%AA-%D8%AA%D9%87%D8%B1%D9%8A%D8%A8-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%B4%D8%B1-%D8%AA%D9%86%D8%B4%D8%B7-%D8%A8%D9%8A%D9%86-%D8%A7%D9%84%D8%B3%D9%88%D8%AF%D8%A7%D9%86-%D9%88%D9%85%D8%B5%D8%B1-%D8%B1%D8%BA%D9%85-%C2%AB%D8%AA%D8%B6%D9%8A%D9%8A%D9%82-%D8%A7%D9%84%D8%AE%D9%86%D8%A7%D9%82%C2%BB>.
- 318** « 71 arrested for committing migrant smuggling ». *Egypt Today*, 5 février 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.egypttoday.com/Article/1/64314/71-arrested-for-committing-migrant-smuggling](http://www.egypttoday.com/Article/1/64314/71-arrested-for-committing-migrant-smuggling).
- 319** « Egypt's Attorney General detains 22 for people smuggling ». *Egypt Today*, 7 février 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.egypttoday.com/Article/1/64364/Egypt-s-Attorney-General-detains-22-for-people-smuggling](http://www.egypttoday.com/Article/1/64364/Egypt-s-Attorney-General-detains-22-for-people-smuggling).
- 320** « Egyptian court jails 56 over migrant boat shipwreck ». *Reuters*, 26 mars 2017. Disponible à l'adresse suivante : [www.reuters.com/article/us-europe-migrants-egypt/egyptian-court-jails-56-over-migrant-boat-shipwreck-idUSKBN16X0HN](http://www.reuters.com/article/us-europe-migrants-egypt/egyptian-court-jails-56-over-migrant-boat-shipwreck-idUSKBN16X0HN).
- 321** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 322** Il importe de noter que des ONG situées en Égypte observent une augmentation des mineurs non accompagnés arrivant en Égypte, sans que les raisons de ce phénomène soient clairement définies. Auparavant, la législation italienne autorisant les mineurs à demeurer dans le pays, un nombre disproportionnellement élevé de mineurs étaient candidats au départ : même si cet objectif continuait de pousser de nombreux jeunes à traverser la frontière, leur démarche reposerait sur l'idée erronée que l'Égypte continue d'être un point d'embarquement, ce qui semble improbable.
- 323** Entretien avec une Érythréenne âgée de 32 ans, au centre d'accueil initial de Marsa, à Malte, 12 août 2019.
- 324** ENACT, « Africa Organized Crime Index, Algeria Country Profile ». ENACT, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://ocindex.enactafrica.org/assets/downloads/ocindex\\_profile\\_algeria.pdf](https://ocindex.enactafrica.org/assets/downloads/ocindex_profile_algeria.pdf) ; et documents internes à l'appui.
- 325** Reitano, T. et Bird, L., *Understanding Contemporary Human Smuggling as a Vector in Migration*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2018. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/understanding\\_human\\_smuggling/](https://globalinitiative.net/understanding_human_smuggling/).
- 326** Les possibilités de réponse suggérées dans le questionnaire du projet 4Mi peuvent se voir affectées par les interprétations des enquêteurs et des personnes interrogées, ainsi que par le contexte local. Golovko, E., « Des acteurs aux multiples rôles : L'évolution du rôle des passeurs dans l'industrie de la migration en Afrique de l'Ouest », Note de recherche. Centre de Recherche sur les migrations mixtes. Disponible à l'adresse suivante : [https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065\\_briefing-paper\\_smugglers\\_wa\\_french-.pdf](https://mixedmigration.org/wp-content/uploads/2019/11/065_briefing-paper_smugglers_wa_french-.pdf).
- 327** *Ibid.*
- 328** Entretien téléphonique avec un chercheur étudiant le trafic illicite de personnes au Niger à la suite d'un travail sur le terrain mené pour le compte de Global Initiative en juillet 2019, octobre 2019. Micallef, M., Farrah, R., Bish, A., et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, 2019 ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 329** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, 2019 ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 330** *Ibid.*
- 331** *Ibid.*
- 332** *Ibid.*
- 333** *Ibid.*
- 334** Par exemple, le 16 juillet 2018, à Zouara, des passeurs ont abandonné un camion qu'il conduisaient sous le couvert de la nuit jusqu'à un point d'embarquement à l'ouest de la ville ; sur les 98 clandestins s'entassant à l'arrière, 11 sont morts asphyxiés. Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/wp->



- content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\_March-2019.pdf.
- 335** Reitano T., Tini, P., Shaw, M. et Bird, L., *Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mai 2017. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/05/global-initiative-human-smuggling-from-the-horn-of-africa-may-2017-web.pdf>.
- 336** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf).
- 337** OIM, 2015, p. 71 et OIM, 2017, p. 427. Cela peut en partie être lié à l'intensification des patrouilles de l'OIM dans la région. Tubiana, J., Warin, C. et Saeneen, GM., *Multilateral Damage: The impact of EU migration policies on central Saharan routes, 2. Effects of EU policies in Niger*. Clingendael Institute, septembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2018-09/multilateral-damage.pdf>.
- 338** D'après des données recueillies par le HCR, citées dans l'ouvrage de Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf).
- 339** *Ibid* ; Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 340** Des passeurs interrogés entre juillet et octobre 2019 ont déclaré avoir versé entre 200 000 FCFA et 500 000 FCFA (quelque 300 € à 760 €) pour retrouver leur liberté après avoir été interceptés par des patrouilles militaires dans le désert.
- 341** *Ibid*.
- 342** Columb, S., « Organ trafficking in Egypt: They locked me in and took my kidney ». *The Guardian*, 9 février 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.theguardian.com/global-development/2019/feb/09/trafficking-people-smugglers-organs-egypt-mediterranean-refugees-migrants](http://www.theguardian.com/global-development/2019/feb/09/trafficking-people-smugglers-organs-egypt-mediterranean-refugees-migrants).
- 343** *Ibid*.
- 344** Tinti, P., *Migrant Smuggling Paths from the Horn of Africa to Yemen and Saudi Arabia*, Institut d'études de sécurité, 2017. Disponible à l'adresse suivante : <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/aitwr-7.pdf>.
- 345** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf).
- 346** Tubiana, J., Warin, C. et Saeneen, GM., *Multilateral Damage: The impact of EU migration policies on central Saharan routes*. Clingendael Institute, septembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.clingendael.org/sites/default/files/2018-09/multilateral-damage.pdf](http://www.clingendael.org/sites/default/files/2018-09/multilateral-damage.pdf).
- 347** Columb, S., « Organ trafficking in Egypt: They locked me in and took my kidney ». *The Guardian*, 9 février 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.theguardian.com/global-development/2019/feb/09/trafficking-people-smugglers-organs-egypt-mediterranean-refugees-migrants](http://www.theguardian.com/global-development/2019/feb/09/trafficking-people-smugglers-organs-egypt-mediterranean-refugees-migrants). Columb, S., *Trading Life: Organ Trafficking, Illicit Networks, and Exploitation*, (à paraître), Stanford University Press.
- 348** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf).
- 349** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; entretiens de Global Initiative avec des informateurs clés en Égypte, septembre 2019.
- 350** Entretiens de Global Initiative avec 53 migrants clandestins et réfugiés détenus à des fins de rançon sur le territoire libyen, Malte, juillet-novembre 2018.
- 351** Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf).
- 352** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019.



- Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf).
- 353** « Egypt: 40 defendants referred to trial for human smuggling ». *Al-Arabiya*, 23 mai 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.alarabiya.net/arab-and-world/egypt/2018/05/23/%D9%85%D8%B5%D8%B1-%D8%A5%D8%AD%D8%A7%D9%84%D8%A9-40-%D9%85%D8%AA%D9%87%D9%85%D8%A7-%D9%84%D9%84%D9%85%D8%AD%D8%A7%D9%83%D9%85%D8%A9-%D8%A8%D8%AA%D9%87%D9%85%D8%A9-%D8%AA%D9%87%D8%B1%D9%8A%D8%A8-%D8%A7%D9%84%D8%A8%D8%B4%D8%B1-html>.
- 354** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*, 2019 ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 355** *Ibid.*
- 356** Mansour, M., « Manifestation à l'Ouest du Pays/À l'image des Marocains, les chômeurs de Maghnia et de Tlemcen protestent ». *Algérie Focus*, 8 février 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.algerie-focus.com/2018/02/manifestation-a-louest-pays-a-limage-marocains-chomeurs-de-maghnia-de-tlemcen-protestent/](http://www.algerie-focus.com/2018/02/manifestation-a-louest-pays-a-limage-marocains-chomeurs-de-maghnia-de-tlemcen-protestent/) ; Berriah, C., « Tlemcen : Les communes frontalières en détresse économique ». *El Watan*, 16 décembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : [www.elwatan.com/regions/ouest/tlemcen/tlemcen-les-communes-frontalieres-en-detresse-economique-16-12-2018](http://www.elwatan.com/regions/ouest/tlemcen/tlemcen-les-communes-frontalieres-en-detresse-economique-16-12-2018).
- 357** « Développement des zones frontalières : une priorité nationale pour l'émergence de nouveaux pôles ». *Algérie presse service*, 14 octobre 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.aps.dz/economie/79490-developpement-des-zones-frontalieres-une-priorite-nationale-pour-l-emergence-de-nouveaux-poles](http://www.aps.dz/economie/79490-developpement-des-zones-frontalieres-une-priorite-nationale-pour-l-emergence-de-nouveaux-poles).
- 358** Tinti, P., et Westcott, T., « The Niger-Libya Corridor: Smugglers' perspectives ». *The Global Initiative Against Transnational Organized Crime / Institute for Security Studies*, 1<sup>er</sup> décembre 2016. Disponible à l'adresse suivante : [https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/paper299\\_2.pdf](https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/paper299_2.pdf).
- 359** Tubiana, J., Warin, C. et Saeneen, GM., *Multilateral Damage: The impact of EU migration policies on central Saharan routes, 2. Effects of EU policies in Niger*. Clingendael Institute, septembre 2018. Disponible à l'adresse suivante : <https://www.clingendael.org/sites/default/files/2018-09/multilateral-damage.pdf>.
- 360** *Ibid.*
- 361** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf).
- 362** Tinti, P., « In Niger, anti-smuggling efforts risk trading one crisis for another ». *African Arguments*, 13 janvier 2017. Disponible à l'adresse suivante : <http://africanarguments.org/2017/01/13/in-niger-anti-smuggling-efforts-risk-trading-one-crisis-for-another/>.
- 363** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 364** OIM, *Libya – Migrant Report 26 (June - July 2017)*. Disponible à l'adresse suivante : <https://displacement.iom.int/reports/libya---migrant-report-11-june---july-2017> ; OIM, *Libya – Migrant Report 26 (June - July 2019)*. Disponible à l'adresse suivante : <https://dtm.iom.int/reports/libya---migrant-report-26-june-july-2019>.
- 365** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 366** *Ibid.*
- 367** Reitano, T. et Bird, L., *Understanding Contemporary Human Smuggling as a Vector in Migration*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2018. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/understanding\\_human\\_smuggling/](https://globalinitiative.net/understanding_human_smuggling/).
- 368** Reitano, T. et Tinti, P., *Survive and Advance: The Economics of Migrant Smuggling into Europe*. The Global Initiative against Transnational Organized Crime / Institute for Security Studies, 1<sup>er</sup> décembre 2015. Disponible à l'adresse suivante : <http://globalinitiative.net/survive-and-advance-the-economics-of-smuggling-refugees-and-migrants-into-europe/>.

- 369** Entretiens avec des organisations internationales et des organisations de la société civile locale s'occupant des migrations et du bien-être des réfugiés au Caire, en Égypte, en juillet 2019.
- 370** Entretien en arabe (forme longue) avec un général égyptien à la retraite mené par Global Initiative par le biais d'une application de messagerie sécurisée, octobre 2019.
- 371** *Ibid.*
- 372** Algérie (art. 303 bis 32 du Code pénal, 2012) ; Égypte (s6(4) de la Loi n° 82, 2016) ; Niger (art. 16 de la Loi XXX) ; Éthiopie (s6 Proclamation n° 909/2015) ; Libye (art. 4 de la Loi n° 19, 2010).
- 373** Voir, par exemple, Carling, J., Paasche, E. et Siegel, M., « Finding Connections: The Nexus between Migration and Corruption ». *Migration Information Source*, 12 mai 2015. Disponible à l'adresse suivante : [www.migrationpolicy.org/article/finding-connections-nexus-between-migration-and-corruption](http://www.migrationpolicy.org/article/finding-connections-nexus-between-migration-and-corruption).
- 374** Tinti, P., *Migrant Smuggling Paths from the Horn of Africa to Yemen and Saudi Arabia*, Institut d'études de sécurité, 2017. Disponible à l'adresse suivante : <https://issafrica.s3.amazonaws.com/site/uploads/aitwr-7.pdf>.
- 375** Travail de terrain effectué par Global Initiative au Niger entre juillet 2018 et juillet 2019.
- 376** D'après 30 entretiens menés par Global Initiative à Malte avec des réfugiés et des migrants clandestins originaires de différents pays africains, ayant voyagé par voie terrestre, entre juillet 2018 et juillet 2019, Malte. La taille de l'échantillon est trop réduite pour fournir des données quantitatives, environ un tiers des migrants interrogés déclarent n'être passés par aucun poste de contrôle officiel.
- 377** Entretiens de Global Initiative avec des responsables de l'application de la loi, juillet 2019 ; les fonctionnaires de police ont déclaré que leur salaire n'avait pas été augmenté (mais ils n'ont pas fourni de chiffres exacts).
- 378** Les flux financiers de l'UE étant directement perçus par le gouvernement et non indirectement par l'intermédiaire de programmes d'aide (comme au Soudan), le gouvernement a été plus enclin à renoncer à certaines sources de revenus.
- 379** Micallef, M., Farrah, R., Bish, A. et Tanner, V., *After the storm: Organized crime across the Sahel-Sahara following upheaval in Libya and Mali*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After\\_the\\_storm\\_GI-TOC.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/11/After_the_storm_GI-TOC.pdf) ; Micallef, M. et Bish, A., *The Human Conveyor Belt Broken, Assessing the collapse of the human smuggling industry in Libya and the central Sahel*, mars 2019. Disponible à l'adresse suivante : [https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken\\_March-2019.pdf](https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2019/04/Global-Initiative-Human-Conveyor-Belt-Broken_March-2019.pdf) ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel.
- 380** Voir l'analyse du marché des stupéfiants dans l'ouvrage de Wainwright, T., *Narconomics: How to Run a Drug Cartel*. Random House, 2016.
- 381** Carling, J., « How Should Migrant Smuggling be Confronted? », in M McAuliffe et MK Solomon (coordonnateurs), *Ideas to Inform International Cooperation on Safe, Orderly and Regular Migration*, Genève, OIM, 2017.
- 382** Zancker, F., « Managing or restricting movement? Diverging approaches of African and European migration governance ». *Comparative Migration Studies*, 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://comparativemigrationstudies.springeropen.com/articles/10.1186/s40878-019-0115-9>.
- 383** Cet accord a entraîné une baisse importante des migrants égyptiens adultes arrivant en Italie, mais également une forte augmentation des mineurs non accompagnés candidats au départ.
- 384** Entretiens menés par Global Initiative avec plus de 20 migrants et réfugiés, au centre d'accueil initial de Marsa, à Malte, juillet-septembre 2019.
- 385** Entretien de Global Initiative avec un migrant soudanais âgé de 24 ans, au centre d'accueil initial de Marsa, à Malte, 13 septembre 2019.
- 386** Carling, J., « How Should Migrant Smuggling be Confronted? », in M McAuliffe et MK Solomon (coordonnateurs), *Ideas to Inform International Cooperation on Safe, Orderly and Regular Migration*, Genève, OIM, 2017.
- 387** Le chiffre est cité dans l'ouvrage de Crépeau, F., « Towards a Mobile and Diverse World: 'Facilitating Mobility' as a Central Objective of the Global Compact on Migration ». *International Journal of Refugee Law*, vol. 30, n° 4, décembre 2018, p. 650-656. DOI : <https://doi.org/10.1093/ijrl/eey054>.
- 388** Cible 7 de l'ODD 10.
- 389** Dans le contexte de la crise migratoire en Europe, il semble que les politiques gouvernementales deviennent de plus en plus insensibles aux critiques externes émanant des organisations internationales ou du secteur du développement, et que les dirigeants ne soient pas tenus de rendre compte ni des résultats des politiques relatives aux migrations ni de leurs coûts financiers. Ce sujet est abordé dans l'ouvrage suivant : *Saferworld, Partners in Crime? The impacts of Europe's outsourced migration controls on peace, stability and rights*. Juillet 2019. Disponible à l'adresse suivante : [www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights](http://www.saferworld.org.uk/resources/publications/1217-partners-in-crime-the-impacts-of-europeas-outsourced-migration-controls-on-peace-stability-and-rights).
- 390** Voir également les arguments avancés dans l'ouvrage de Reitano T., Tini, P., Shaw, M. et Bird, L., *Integrated Responses to Human Smuggling from the Horn of Africa to Europe*. The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, mai 2017. Disponible

à l'adresse suivante : <http://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2017/05/global-initiative-human-smuggling-from-the-horn-of-africa-may-2017-web-1.pdf>.

- 391** Bird, L., « Smuggling in the time of Covid-19: The impact of the pandemic on human-smuggling dynamics and migrant-protection risks ». The Global Initiative Against Transnational Organized Crime, avril 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2020/04/GIATOC-Policy-Brief-003-Smuggling-COVID-28Apr0930-proof-4.pdf>.
- 392** « The Disaster Management Act » (Loi sur la gestion des catastrophes), 2002, Amendment of Regulations issued in terms of section 27(2), 2020 ; « Government to erect R37m fence at Beitbridge border ». *South African Government News Agency*, 19 mars 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.sanews.gov.za/south-africa/government-erect-r37m-fence-beitbridge-border](http://www.sanews.gov.za/south-africa/government-erect-r37m-fence-beitbridge-border).
- 393** Pappas, G., Kiriaze, IJ., Giannakis, P. et Falagas, ME., « Psychosocial consequences of infectious diseases », *Clinical Microbiology and Infection*, vol. 15, n° 8, 2009 p. 743-747. DOI : 10.1111/j.1469-0691.2009.02947.x.
- 394** Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel et en Afrique du Nord.
- 395** Tembe, J., « Mozambique announces coronavirus state of emergency ». *BBC*, 31 mars 2020. Disponible à l'adresse suivante : [www.bbc.co.uk/news/topics/cjnw18q4x1lt/mozambique](http://www.bbc.co.uk/news/topics/cjnw18q4x1lt/mozambique).
- 396** Civil Society Observatory of Illicit Economies in Eastern and Southern Africa, « Risk Bulletin ». *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, vol. 6, mars-avril 2020. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/esaobs-risk-bulletin-6/> ; Bird, L., « 39 found dead in truck: A tragedy, but not an isolated incident ». *Global Initiative Against Transnational Organized Crime*, 25 octobre 2019. Disponible à l'adresse suivante : <https://globalinitiative.net/39-found-dead-in-truck-a-tragedy-but-not-an-isolated-incident/> ; Global Initiative a assuré un suivi continu du trafic illicite de personnes et du crime organisé au Sahel et en Afrique du Nord.



## À propos de l'auteur

Lucia Bird est analyste senior au sein de la Global Initiative Against Transnational Organized Crime, et exerce également comme avocate. Par le passé, elle a travaillé comme conseillère juridique et stratégique auprès du ministère de la Planification et du Développement du gouvernement du Pendjab, au Pakistan, et du ministère des Finances du Ghana, en particulier sur les questions liées à la gouvernance, aux réformes institutionnelles, au renforcement des processus politiques, ainsi qu'aux pratiques législatives et d'adjudication des contrats.

## À propos d'ENACT

Le projet ENACT renforce les connaissances et les compétences afin d'aider l'Afrique à apporter des réponses plus efficaces en matière de criminalité transnationale organisée. ENACT analyse l'influence du crime organisé sur la stabilité, la gouvernance, l'état de droit et le développement en Afrique et s'attelle à en atténuer les effets.

ENACT est mis en œuvre par l'Institut d'études de sécurité (ISS) et INTERPOL, conjointement avec la Global Initiative Against Transnational Organized Crime.

Image de couverture © Riccardo Niels Mayer – Adobe Stock.

Le contenu de la présente publication relève de la seule responsabilité de ses auteurs et ne peut en aucun cas être interprété comme reflétant les opinions ou la position de l'Union européenne ou des partenaires d'ENACT. Les auteurs contribuent aux publications d'ENACT à titre personnel. © 2020, ENACT. Les droits d'auteur sur la totalité du volume appartiennent à ENACT, à ses partenaires, à l'UE et aux auteurs, et aucune partie ne peut être reproduite en tout ou partie sans le consentement exprès, par écrit, des auteurs et des partenaires d'ENACT.

ENACT est mis en œuvre par l'Institut d'études de sécurité (<https://issafrica.org/fr>) et INTERPOL (<https://www.interpol.int/fr>),  
en collaboration avec la Global Initiative against Transnational Organized Crime (<http://globalinitiative.net>).