



**GLOBAL  
INITIATIVE**  
AGAINST TRANSNATIONAL  
ORGANIZED CRIME

# BATEAUX DE FORTUNE

L'INDUSTRIALISATION DU TRAFIC  
DE MIGRANTS TRANSMANCHE

FÉVRIER 2024

## REMERCIEMENTS

Les recherches et la rédaction de ce rapport ont été menées par une équipe de la Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité transnationale organisée, GI-TOC), comprenant (par ordre alphabétique) Lucia Bird, Giulia D'Amico, Sarah Fares, Alex Goodwin et Tuesday Reitano.

Nous avons bénéficié des précieux apports d'un groupe beaucoup plus large de contributeurs basés en Iraq, en Albanie, en Afghanistan et tout au long de la route vers la France, y compris de membres du réseau d'experts de la GI-TOC, d'ONG basées dans le nord de la France, de journalistes, de chercheurs sur le terrain et d'autres associés. Nous tenons à remercier tout particulièrement Xavier Darrivere, Geri Emiri, Afshin Ismaeli, Allah Mohammad Mohmandzaï et Megan Teo. Un certain nombre de nos contributeurs ont préféré rester anonymes, mais nous leur adressons néanmoins nos plus vifs remerciements.

Des entretiens ont été menés avec des demandeurs d'asile afghans au Royaume-Uni par l'Afghan Institute for Strategic Studies de l'université du Sussex, et nous remercions son équipe pour sa collaboration.

Enfin, nous remercions comme toujours nos merveilleux collègues du Département des publications et de la communication, qui améliorent la qualité et l'impact de notre travail.

© 2024 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.  
Tous droits réservés.

Aucune partie de cette publication ne peut être reproduite ou transmise sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit sans l'autorisation écrite de la Global Initiative.

Couverture: © *Andrew Aitchison*/In Pictures via Getty Images

Veuillez adresser vos demandes de renseignements à  
The Global Initiative Against Transnational Organized Crime  
Avenue de France 23  
Genève, CH-1202  
Suisse  
[www.globalinitiative.net](http://www.globalinitiative.net)

# CONTENU

<b>Résumé : L'industrialisation du trafic de migrants</b> .....	<b>1</b>
<b>Introduction : La terre promise</b> .....	<b>4</b>
<b>Brève histoire du trafic d'êtres humains à travers la Manche</b> .....	<b>6</b>
L'écosystème du trafic avant 2018.....	6
Le nombre croissant de traversées en bateaux.....	8
<b>Les Kurdes prennent le contrôle</b> .....	<b>11</b>
Territoires et géographie.....	13
Payer son passage : le système <i>hawala</i> .....	15
Un business violent.....	16
<b>Anatomie d'un passage</b> .....	<b>17</b>
En attendant le passage.....	17
Préparer le départ.....	19
La traversée.....	20
<b>Réponses : Dissocier la demande de la criminalité organisée</b> .....	<b>23</b>
Notes.....	26



## DU CONCEPT A L'ACTION : UNE DECENNIE D'ANALYSE, DE RUPTURE ET DE RESILIENCE

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (l'Initiative mondiale contre la criminalité organisée transnationale, GI-TOC) a été fondée en 2013. L'objectif était d'élaborer une approche stratégique mondiale de lutte contre la criminalité organisée basée sur le renforcement de la volonté politique d'action, le développement d'une base analytique robuste sur la criminalité organisée, la mise à mal des économies criminelles et le développement de réseaux de résilience au sein des communautés impactées. Dix ans plus tard, la menace que fait peser la criminalité organisée est plus grande que jamais. Il est donc essentiel de continuer à agir en élaborant une réponse mondiale coordonnée.



# RÉSUMÉ : L'INDUSTRIALISATION DU TRAFIC DE MIGRANTS

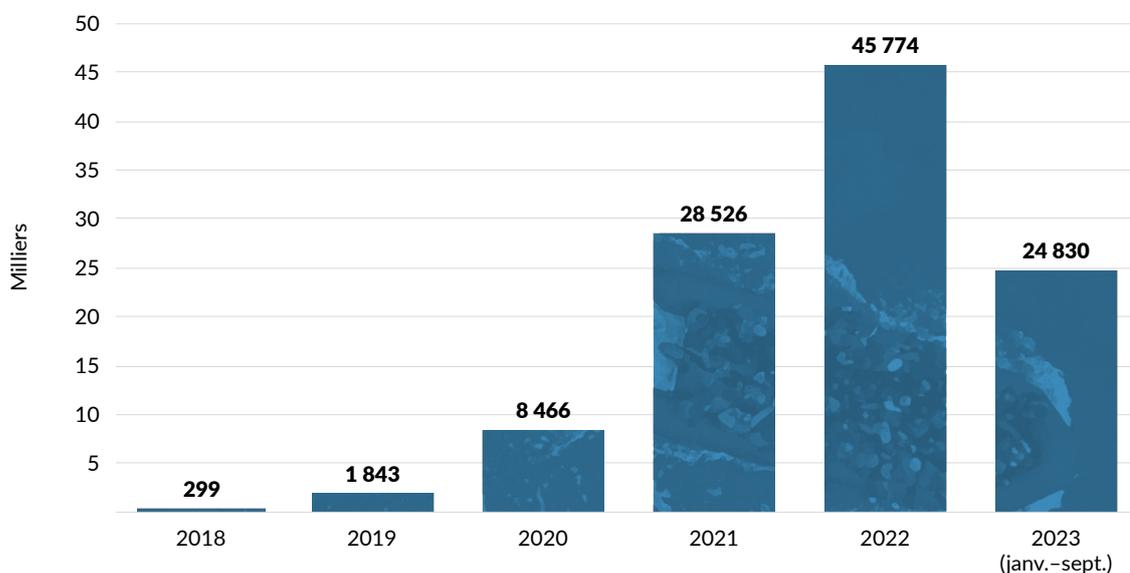
**E**n janvier 2024, plus de 100 000 personnes avaient traversé la Manche à bord de petites embarcations depuis 2018. Le pic a été atteint en 2022, lorsque plus de 45 000 personnes ont été identifiées arrivant illégalement au Royaume-Uni à l'aide de petites embarcations au départ des côtes du nord de la France<sup>1</sup>. Bien que faible par rapport aux flux de migrants qui risquent chaque année la traversée de la Méditerranée pour rejoindre l'Europe, ce chiffre marque un record pour le Royaume-Uni depuis 2018 et le début des relevés<sup>2</sup>. L'augmentation du nombre d'arrivées s'explique en grande partie par « l'industrialisation » d'un système de trafic de migrants par bateau, un processus qui a débuté en 2018.

La traversée sur de petites embarcations est une réponse des passeurs face au renforcement de la sécurité dans le nord de la France depuis la « crise migratoire » des années 2015 à 2018. Les passeurs cherchaient auparavant à dissimuler leurs clients dans des camions empruntant le tunnel sous la Manche. Mais face à la surveillance et à la répression accrues des autorités, les passeurs se sont tournés vers les bateaux, un moyen de transport à la fois simple et efficace, mais bien plus périlleux pour les passagers. Le Brexit et la pandémie de coronavirus ont également pesé sur ce changement de modus operandi : le premier a fait craindre aux migrants un renforcement des contrôles aux frontières, tandis que le Brexit et la pandémie ont augmenté le prix que les migrants devaient payer pour passer par camion (bien que cette méthode continue à être utilisée).

Ces facteurs ne sont pas les seules causes. Les réseaux de passeurs ont commercialisé la route en bateaux, en maintenant des prix compétitifs et en lançant des campagnes de recrutement convaincantes dans les pays d'origine des migrants. Les opérations sont devenues plus sophistiquées et plus efficaces. Les passeurs gèrent aujourd'hui les flux en tenant temporairement les migrants éloignés des côtes, là où se concentre l'attention des forces de l'ordre. Une fois qu'un bateau ou qu'une flottille a quitté la côte, l'embarcation suivante est préparée, les migrants passent ainsi moins de temps dans les camps de fortune le long du littoral et les chances d'être intercepté par la police française sont réduites. Les opérations des forces de l'ordre ont favorisé l'innovation chez les passeurs, qui sont devenus experts dans l'utilisation des petites embarcations, de l'approvisionnement en bateaux à leur mise à l'eau, et le recours à des points de départ qui ne sont pas surveillés par les agences de sécurité.

Des acteurs criminels kurdes iraniens ont été les premiers à organiser des traversées à plus grande échelle, mais le contrôle du trafic dans la région côtière a rapidement été capturé par les groupes kurdes irakiens. Ce sont eux dorénavant qui décident du jour de la traversée et de la plage de départ<sup>3</sup>. Chaque groupe contrôle une zone de départ, la collaboration entre réseaux est courante tout comme des guerres de territoires parfois très violentes. Les passeurs albanais - présentés par

les médias britanniques comme l'acteur le plus important dans cet espace - travaillent sous les auspices d'acteurs kurdes. Au cours des recherches sur le terrain effectuées dans le cadre de cette étude, des



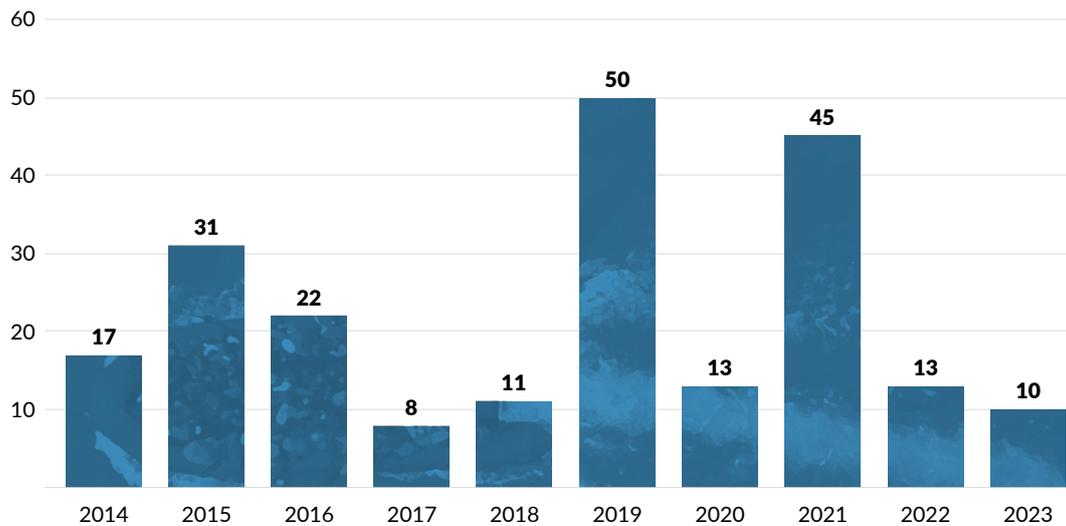
**FIGURE 1** Nombre de migrants détectés en bateaux par les autorités britanniques, de 2018 à septembre 2023.

SOURCE : UK Home Office, *Irregular migration detailed datasets and summary tables*, <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/irregular-migration-detailed-dataset-and-summary-tables#detailed-datasets>

migrants albanais ont déclaré que leur passeur albanais rendait compte à des réseaux kurdes iraqiens, qui contrôlent les départs<sup>4</sup>.

Selon un passeur basé en Allemagne, le réseau se compose généralement de huit à douze personnes<sup>5</sup>. Le chef vit généralement dans un autre pays, avec une personne de confiance à ses côtés qui contrôle le réseau pour lui. (Certains passeurs continuent de gérer leurs réseaux depuis la prison, souvent grâce à un téléphone portable passé en contrebande). Sur la côte française, les autres membres du réseau se voient attribuer des fonctions bien spécifiques : certains guident les migrants jusqu'au point de départ ; d'autres s'occupent de la logistique, notamment du transport des moteurs, des embarcations et du carburant. D'autres enfin surveillent la zone pour détecter la présence de réseaux rivaux et d'agents des forces de l'ordre. Il s'agit d'une activité très lucrative, une source estimant que les réseaux de passeurs peuvent gagner plus d'un million de dollars (environ 920 000 euros) par mois<sup>6</sup>. Xavier Delrieu, directeur de l'Office français de lutte contre le trafic illicite de migrants, a estimé à 150 millions d'euros la valeur de l'industrie du trafic de migrants en 2022<sup>7</sup>.

Alors que les bateaux sont souvent surchargés de passagers pour maximiser les profits des passeurs, ce sont les migrants qui prennent tous les risques: physique, psychologique et juridique. Certains traversent la Manche avec succès, d'autres sont interceptés, mais beaucoup se noient en mer. Selon le projet *Missing Migrants* de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), entre 2014 et septembre 2023, 220 migrants et réfugiés sont portés disparus ou sont morts, y compris des enfants, en tentant de traverser la Manche<sup>8</sup>. La majorité des décès, près de 60 %, s'est produite depuis 2019 (voir figure 2)<sup>9</sup>.



**FIGURE 2** Décès de migrants dans la Manche, par année.

SOURCE : IOM, *Missing Migrants*

Ce rapport étudie la façon dont la Manche est devenue un itinéraire commercialisé du trafic d'êtres humains. Il analyse le changement de mode de transport du terrestre au maritime, des camions utilisant le tunnel sous la Manche aux bateaux semi-rigides<sup>10</sup>. Il explore la manière dont les réseaux de passeurs gèrent les paiements des migrants, assurent le contrôle des zones côtières et se fournissent en embarcations. Ce rapport décrit également en détail les étapes d'une traversée typique, soulignant la nature complexe de ces déplacements, et fournit des recommandations visant à dissocier la demande constante parmi les migrants d'atteindre le Royaume-Uni des réseaux criminels de passeurs qui organisent les traversées.

Le rapport s'appuie sur des recherches de terrain réalisées auprès des personnes impliquées dans le trafic de migrants. Ces recherches ont été menées au Royaume-Uni, en France, en Belgique, en Afghanistan, en Iraq et en Albanie en 2022 et 2023. Le rapport s'appuie également sur des entretiens réalisés avec des migrants et des chercheurs qui ont eux-mêmes fait la traversée, sur l'examen de procédures judiciaires et sur une analyse documentaire.



# INTRODUCTION : LA TERRE PROMISE

La dernière étape d'un long et difficile voyage : une étendue d'eau large d'une trentaine de kilomètres. À la tombée de la nuit, les migrants à Calais peuvent apercevoir les lumières lointaines de leur destination finale, le Royaume-Uni. Il ne reste plus que la dernière étape, la traversée de la Manche.

Pour ces migrants, les motivations sont multiples : la perspective d'être réuni avec leur famille, les opportunités qu'offre le marché informel britannique, ainsi que la relative facilité d'apprentissage de l'anglais, pour ceux qui ne le parlent pas déjà. Pour beaucoup, malgré les difficultés et les souffrances liées au voyage, la qualité de vie au Royaume-Uni représente une nette amélioration par rapport aux perspectives dans leur pays d'origine<sup>11</sup>. Ces puissants facteurs d'attraction, ainsi que les facteurs de répulsion, tels que les troubles civils, les conflits ou le manque d'opportunités économiques dans leur pays d'origine, expliquent pourquoi les migrants continuent d'arriver sur les côtes anglaises. Ce lien évident apparaît dans les données relatives aux arrivées : le nombre annuel de migrants en provenance d'Afghanistan a été multiplié par six en 2022, après le retour au pouvoir des Talibans en août 2021<sup>12</sup>.

Depuis 2015 environ, un nombre croissant de migrants se tournent vers les petites embarcations pour atteindre le Royaume-Uni. Bien que les données ne soient disponibles que depuis 2018, l'augmentation a été spectaculaire. Selon les chiffres officiels, près de 110 000 migrants ont tenté de traverser la Manche entre 2018 et septembre 2023<sup>13</sup>.

L'augmentation générale de l'immigration illégale dans le monde au cours des deux dernières décennies, et la « crise des petites embarcations » (comme certains ont l'habitude de décrire le phénomène) en particulier, ont placé l'immigration illégale au centre du débat public et politique au Royaume-Uni. Le Parti conservateur a exploré plusieurs moyens de dissuader les migrants irréguliers, notamment en relocalisant certains d'entre eux vers le Rwanda. Le Premier Ministre britannique Rishi Sunak s'est engagé à « arrêter les bateaux » parmi ses cinq grandes priorités présentées au début de l'année 2023. En décembre 2022, M. Sunak a annoncé un nouveau programme visant à renvoyer les migrants albanais en Albanie et a déclaré que le taux de rejet actuel de 45 % des demandes d'asile émanant de ressortissants albanais était bien inférieur à celui de plusieurs pays européens et qu'il « ne devait pas continuer ». Dans sa déclaration, le Premier Ministre du Royaume-Uni a indiqué que les directives rendraient la grande majorité de ces demandes « clairement infondées »<sup>14</sup>. La pièce maîtresse de l'arsenal législatif du Parti conservateur, l'Illegal Migration Act, a reçu le consentement royal en juillet 2023, supprimant le droit d'asile pour les personnes entrées illégalement dans le pays après avoir transité par un autre pays où elles ne risquaient pas d'être persécutées, quelle que soit leur situation personnelle<sup>15</sup>.



Des migrants prennent la mer depuis les côtes françaises à bord d'un bateau pneumatique, juin 2023. © Volke/DeFodi Images via Getty Images

Dans le débat sur les arrivées par bateaux, les autorités ont souligné le rôle de la criminalité organisée, à juste titre. En décembre 2022, M. Sunak a déclaré au Parlement : « Aujourd'hui, un trop grand nombre des bénéficiaires de la générosité [du Royaume-Uni] ne sont pas des personnes fuyant directement des zones de guerre ou qui risquent d'être persécutées, mais des personnes traversant la Manche sur de petites embarcations. ... Leurs voyages ne sont pas improvisés à la dernière minute ... mais coordonnés par des criminels organisés impitoyables »<sup>16</sup>.

Il est toutefois ironique de constater que le rôle central de coordination joué par le crime organisé dans les traversées par petits bateaux vers le Royaume-Uni découle en grande partie des efforts antérieurs de l'État pour sécuriser la Manche contre l'immigration irrégulière. De ce fait, et conformément aux leçons tirées ailleurs, les efforts du Royaume-Uni et de la France pour renforcer les obstacles à la migration auront très probablement pour effet de resserrer l'étau de ces « criminels organisés impitoyables » dont parle M. Sunak, et non de le briser.

Les chiffres indiquent que, malgré des années de discours politique hostile et des centaines de millions d'euros dépensés pour dissuader les migrants, ils continuent d'arriver. Alors que le gouvernement britannique a tenu à souligner la baisse du nombre de migrants détectés faisant la traversée sur de petites embarcations en 2023 et l'attribue à ses stratégies d'intervention en amont et en aval<sup>17</sup>, un porte-parole de l'Union des services d'immigration du Royaume-Uni a cité le mauvais temps comme cause de cette baisse, et a déclaré qu'il s'attendait à ce que les chiffres augmentent à nouveau en 2024<sup>18</sup>.

Cependant, même si les passeurs subissent une pression accrue, ils s'adaptent et continuent d'innover. Comme l'explique la section suivante, cette industrie illicite de plusieurs millions d'euros s'est professionnalisée et centralisée au cours des cinq dernières années, et la demande n'a pas diminué. Si le gouvernement continue de rehausser les barrières aux migrations légales, rendant de plus en plus difficile la traversée de la Manche, les passeurs agiles continueront de mettre au point de nouvelles méthodes et leurs profits ne feront qu'augmenter.

Comme l'a dit un pêcheur français interrogé dans le cadre de cette étude, la seule solution est de déplacer le Royaume-Uni et de le mettre au milieu de l'Atlantique : « même si les bateaux essaieront toujours de s'y rendre »<sup>19</sup>.

# BRÈVE HISTOIRE DU TRAFIC D'ÊTRES HUMAINS À TRAVERS LA MANCHE

**D**epuis 2015 environ, le trafic d'êtres humains dans la Manche a radicalement changé. L'industrie du trafic, qui s'appuyait auparavant sur le transport de migrants vers le Royaume-Uni par camions, a été complétée, mais pas complètement remplacée, par une nouvelle approche : les traversées maritimes à l'aide de petites embarcations. Parallèlement, les réseaux de passeurs de différentes nationalités qui contrôlaient le secteur, et dont les clients étaient généralement des compatriotes, ont été largement remplacés par un système plus structuré dominé par des groupes kurdes, depuis longtemps des acteurs majeurs du secteur. Les raisons derrière cette évolution du trafic d'êtres humains, explorées ci-dessous, sont diverses : la demande croissante, les réponses des États, le Brexit, la pandémie ainsi que les développements technologiques.

## L'écosystème du trafic avant 2018

Le trafic d'êtres humains à grande échelle pour traverser la Manche n'est pas un phénomène nouveau. En 2005, par exemple, une opération d'envergure menée par la Metropolitan Police britannique a mis au jour un vaste réseau de trafic d'êtres humains dirigé par des Kurdes turcs, qui avait aidé des dizaines de milliers de compatriotes à atteindre le Royaume-Uni par camion, par ferry, en voiture et en petit avion<sup>20</sup>. Jusqu'en 2018, se cacher dans des véhicules empruntant le tunnel sous la Manche et les trains était le moyen le plus courant d'introduire clandestinement des migrants au Royaume-Uni. Les traversées en bateau de petite taille, une méthode inaugurée par des Kurdes iraniens, étaient alors rares et semblaient avoir un faible taux de réussite<sup>21</sup>.

Au début des années 2010, les migrants cherchant à atteindre le Royaume-Uni utilisaient généralement les services de passeurs de la même nationalité<sup>22</sup>. À cette époque, les itinéraires vers Calais et Dunkerque étaient contrôlés par des Kurdes irakiens et des réseaux vietnamiens, mais aucun groupe ne contrôlait à lui seul les principaux points de départ sur la côte. Il existait toutefois des signes de collaboration entre différents groupes ethniques : en 2011, une opération d'Europol a permis de découvrir qu'un réseau de passeurs vietnamiens coopérait avec des passeurs kurdes irakiens dans un camp de migrants de la banlieue de Dunkerque<sup>23</sup>.



La « jungle » près de Calais, où des milliers de migrants campaient dans l'attente de leur traversée, jusqu'à ce qu'elle soit fermée par les autorités en 2016. © Moment Open via Getty Images

## Efforts bilatéraux : Lutte contre les migrations irrégulières

L'ouverture du tunnel sous la Manche en mai 1994 a transformé le transport entre le Royaume-Uni et l'Europe continentale. Le protocole bilatéral de Sangatte, entré en vigueur en août 1993, visait à recalibrer les contrôles aux frontières au vu du nouvel arrangement. Mais l'immigration irrégulière continuant d'être un problème persistant, les gouvernements britannique et français ont conclu d'autres accords, notamment le traité du Touquet (2003) et des accords bilatéraux en 2009, 2010 et 2014, qui ont, de fait, rendu la France responsable de l'interception des migrants irréguliers tentant de passer au Royaume-Uni. Ce dernier s'est mis à financer les mesures de sécurité aux frontières sur le sol français, à hauteur d'au moins 232 millions de livres sterling entre 2014 et la fin de l'exercice financier 2022/23<sup>24</sup>.

La migration irrégulière s'étant reportée vers les petites embarcations et le rôle du crime organisé s'étant accru,

d'autres accords ont été conclus, notamment le traité de Sandhurst de 2018 et la Déclaration conjointe de novembre 2022 des ministres de l'intérieur des deux pays. Plus tard, une déclaration conjointe des dirigeants du Royaume-Uni et de la France en mars 2023 s'est engagée à poursuivre la coopération « pour saper le modèle économique des passeurs d'êtres humains » et augmenter le nombre de traversées interceptées<sup>25</sup>. Le Royaume-Uni a promis un financement de 541 millions de livres sterling au cours des trois prochains exercices financiers, quelques 500 agents supplémentaires et des infrastructures et équipements de surveillance additionnels. La France et le Royaume-Uni se sont tous deux engagés à recourir davantage au partage de renseignements confidentiels et à mener « des efforts conjoints pour s'attaquer à la chaîne d'approvisionnement en matériel qui permet les traversées dangereuses et illégales des petits bateaux. »<sup>26</sup>

Des migrants montent à bord d'un camion à destination de la Grande-Bretagne à l'entrée du tunnel sous la Manche à Calais, décembre 2020.  
© Denis Charlet/AFP via Getty Images



Le déclenchement de la guerre en Syrie et l'exode de millions de réfugiés qui en a résulté ont précipité ce qui a été appelé la « crise migratoire » de 2015 à 2018, transformant la structuration du trafic d'êtres humains. Les camps de migrants, tels que le tristement célèbre « jungle » de Calais où vivaient jusqu'à 10 000 migrants et réfugiés, ont connu une forte augmentation du nombre de personnes qui s'y regroupaient.

Face à cette situation, les gouvernements britannique et français ont renforcé la sécurité dans les principaux ports français, en augmentant la surveillance, en installant des détecteurs de chaleur, de rythme cardiaque et de dioxyde de carbone, et en ajoutant des kilomètres de barrières de sécurité supplémentaires<sup>27</sup>. Des tranchées ont également été creusées, des barbelés posés le long de la voie ferrée, et des barrières de détection de mouvement ont été installées. Les stations-service ont été entourées de murs de béton de sept



La sécurité a été renforcée le long des lignes du tunnel sous la Manche pour dissuader les migrants à la suite de la « crise migratoire » de 2015. Photo fournie

mètres de haut pour empêcher les migrants d'accéder aux camions<sup>28</sup>. La « jungle de Calais » a été fermée en octobre 2016 par les autorités françaises, qui ont ensuite institué une politique de « zéro point de fixation », selon laquelle les camps de fortune des migrants à Calais devaient être systématiquement démantelés toutes les 48 heures afin d'empêcher que les campements informels ne deviennent pérennes<sup>29</sup>.

Pour échapper à la détection, les passeurs albanais et kurdes ont de plus en plus eu recours à des méthodes plus risquées, notamment la dissimulation des migrants dans des conteneurs et des camions frigorifiques<sup>30</sup>. Dans certains cas, ces méthodes ont abouti à des tragédies, notamment l'incident du camion retrouvé dans l'Essex en 2019, où 39 personnes sont mortes d'asphyxie ou de froid pendant le voyage<sup>31</sup>.

C'est à cette époque que les passeurs ont commencé à industrialiser une méthode encore plus risquée : le déploiement de petites embarcations pour effectuer la traversée<sup>32</sup>.

## Le nombre croissant de traversées en bateaux

Traverser la Manche sur une petite embarcation est une entreprise très dangereuse. Bien que la distance soit relativement courte, la navigation peut être périlleuse, à la fois en raison des conditions météorologiques en mer mais aussi parce que la Manche est la route maritime la plus fréquentée au monde, empruntée par 500 à 600 navires chaque jour.

Ces obstacles expliquent aussi pourquoi les traversées en bateaux sont restées un marché relativement restreint au début des années 2010 (rappelons également que les données officielles n'ont commencé qu'en 2018). Entre juillet 2014 et mai 2016, le Home Office britannique n'a recensé que neuf traversées<sup>33</sup>.

En 2018, 299 personnes, principalement des Iraniens et quelques Iraquiens, ont été recensés sur les plages anglaises<sup>34</sup>. Des migrants et des réfugiés syriens et afghans commencent à emprunter cet itinéraire, ainsi que des individus d'autres nationalités, principalement d'Afrique, en plus petit nombre<sup>35</sup>. En novembre 2019, les traversées à bord de bateaux pneumatiques semi-rigides sont devenues la principale méthode utilisée par les réseaux de passeurs proposant ces services entre l'UE et le Royaume-Uni. Environ 8 500 personnes sont arrivées au Royaume-Uni à bord de petites embarcations en 2019, soit six fois plus que l'année précédente. En 2020, les traversées par petits bateaux représentaient 50 % de toutes les arrivées irrégulières au Royaume-Uni, contre 11 % l'année précédente<sup>36</sup>. La demande augmentant, les passeurs ont commencé à chercher des points d'embarquement plus éloignés, notamment à Zeebrugge, en Belgique, et à Petit Caux, à environ 150 kilomètres au sud de Calais<sup>37</sup>.

Les dynamiques économiques des traversées en bateaux ont également évolué, rendant cette option plus attrayante pour les migrants que l'itinéraire par camion d'un point de vue financier, au fur et à mesure que la demande augmentait. Avant 2018, le prix d'une traversée en petit bateau était beaucoup plus élevé (14 000 euros par personne selon les informations disponibles) mais deux événements majeurs allaient bientôt modifier ce calcul<sup>38</sup>. Tout d'abord, la mise en œuvre des contrôles frontaliers post-Brexit a fait grimper le prix déjà élevé du voyage par camion<sup>39</sup>, tandis que la pandémie de coronavirus a fait chuter le nombre de camions, faisant de la voie maritime l'option la plus viable. En conséquence, la traversée par bateau est devenue

comparativement moins chère (entre 3 000 et 4 700 €)<sup>40</sup> que la traversée par camion, pour laquelle les prix ont atteint entre 23 600 et 29 500 € pour les migrants albanais, bien que pour les autres nationalités, le prix maximum signalé ait été de 20 000 €<sup>41</sup>.

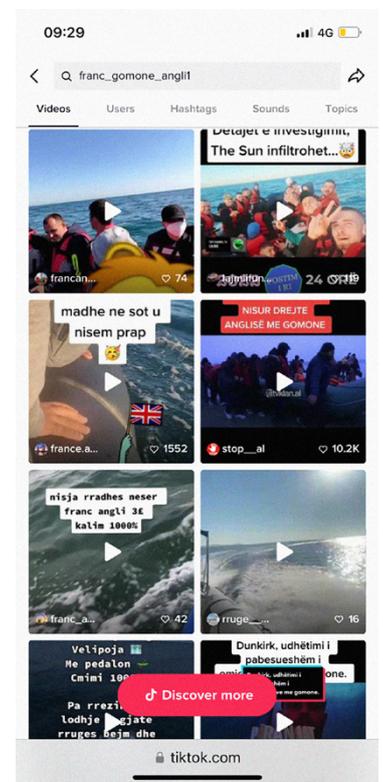
Pour maximiser leurs profits, les passeurs ont augmenté le nombre de personnes à bord<sup>42</sup>. Selon le Directeur central de la Police aux frontières, il y avait 27 personnes en moyenne par bateau en 2021, contre 12 en 2019<sup>43</sup>. D'après nos recherches en 2023, ces chiffres ont atteint 45 à 65 personnes entassées par bateau<sup>44</sup>. En partie, cela peut s'expliquer par le fait que les passeurs se tournent vers des bateaux plus grands (voir la section « Acheter un bateau » ci-dessous), mais dans la majorité des cas, les passeurs se contentent simplement d'entasser de plus en plus de personnes sur chaque bateau, ce qui augmente dramatiquement le risque de chavirement. Le risque est d'autant plus grand que la qualité structurelle des bateaux est généralement très médiocre. Un sauveteur côtier français a noté que « les poignées se détachent très vite et le plancher du bateau est très fragile. »<sup>45</sup> Selon la National Crime Agency (NCA) britannique, des matériaux de qualité inférieure sont souvent utilisés pour renforcer le plancher (afin de permettre au bateau de transporter plus de personnes), ce qui fait que le plancher cède parfois en mer, plongeant les passagers dans l'eau<sup>46</sup>.

En ce qui concerne les acteurs impliqués dans les traversées, les passeurs kurdes iraniens ont été les premiers à utiliser massivement de petites embarcations au début du phénomène. Comme c'est souvent le cas, de nombreux passeurs iraniens étaient eux-mêmes des migrants à Calais en 2018-2019, et se sont tournés vers le trafic lorsqu'ils ont vu les gains financiers<sup>47</sup>. Les réseaux de passeurs kurdes ont joué un rôle déterminant dans l'expansion des traversées en bateaux en 2019-2020, en aidant les migrants et les réfugiés d'Iraq, d'Iran et de Syrie, qui comptent d'importantes populations kurdes.

À partir de 2021, les réseaux criminels albanais se sont également de plus en plus impliqués dans les traversées en semi-rigides. Le nombre de migrants albanais empruntant cet itinéraire a atteint plus de 12 000 en 2022, selon le gouvernement britannique, soit plus que toute autre nationalité effectuant la traversée cette année-là<sup>48</sup>. Selon les autorités britanniques, cette augmentation « exponentielle » était « due au fait que les gangs criminels albanais se sont enracinés dans le nord de la France. »<sup>49</sup> Toutefois, il se peut que les tactiques en amont des passeurs aient également eu une influence sur la demande. Les recruteurs (qui postent sous de fausses identités) ciblent la clientèle potentielle en Albanie en utilisant les réseaux sociaux, en particulier TikTok, avec des messages optimistes : « Pour l'Angleterre. 4 000 GBP. Avec bateaux. Tous les jours », ou « Londres. 100% sûr, aucune chance d'échec. Ce sont les meilleurs prix du marché. »<sup>50</sup> Les passeurs ont également joué sur la crainte que le renforcement des contrôles aux frontières après le Brexit ne rende plus difficile l'accès au Royaume-Uni sans l'aide d'un passeur.

La baisse du prix des traversées en bateau peut également avoir ouvert le marché à un plus grand nombre de migrants albanais. Auparavant, lorsque les passages en camion, très coûteux, étaient la seule option, les Albanais devaient contracter des emprunts, vendre leurs terres ou leur bétail, ou s'endetter auprès de passeurs ou de membres de leur famille<sup>51</sup>.

Mais contrairement à la perception dominante au Royaume-Uni que les Albanais contrôlent le trafic transmanche, notre travail sur le terrain a révélé que, bien que les Albanais soient présents en tant que groupe organisé dans la chaîne d'approvisionnement, ils sont en réalité des clients et des intermédiaires pour les acteurs dominants dans le trafic : les Kurdes.



Chaîne Tiktok en albanais proposant des services de trafic transmanche entre la France et le Royaume-Uni.

Photo fournie

## Achat d'un bateau

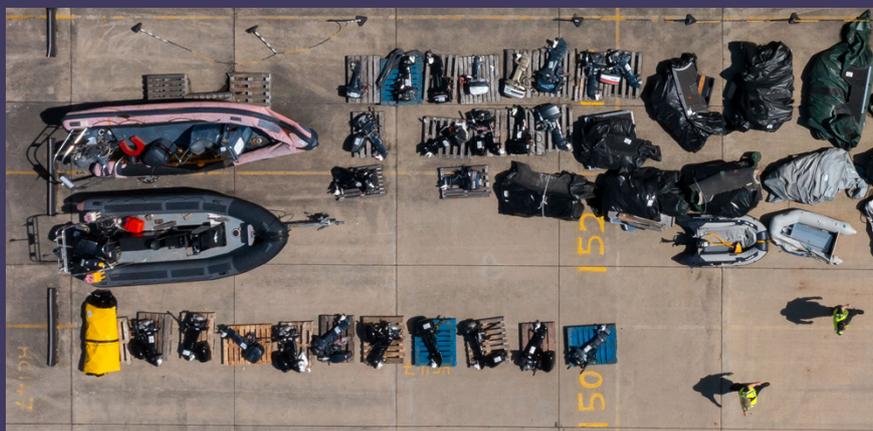
Les migrants qui tentent de faire la traversée sans l'aide d'un passeur utilisent les embarcations qu'ils peuvent se procurer : des canots pneumatiques, des bateaux de piscine, des kayaks ou des bateaux à rames. Des embarcations de fortune utilisées surtout par des Soudanais dont les moyens financiers sont limités. Certains, dont le budget le permet, parviennent à convaincre un passeur et payent 700 euros en échange de travail non rémunéré<sup>52</sup>. Cette situation a conduit les magasins Décathlon à refuser de stocker ces articles dans les zones où les migrants sont connus pour tenter la traversée, les obligeant à les acheter plus loin, y compris à Paris.

Les équipements et la chaîne d'approvisionnement utilisés par les réseaux sont plus complexes. La plupart des semi-rigides sont fabriqués en Chine. Si les bateaux varient en taille, ils mesurent généralement environ 8 mètres de long et un peu moins de 2 mètres de large. En 2022, les types de moteurs couramment utilisés étaient des Yamabisi (30 ou 40 chevaux) fabriqués en Chine, qui sont disponibles sur la plateforme en ligne chinoise Alibaba pour environ 1 300 euros<sup>53</sup>. Depuis la Chine, l'équipement pour bateaux est envoyé par conteneur en Turquie, avant d'être acheminé vers l'Europe. Les bateaux sont transportés depuis l'Allemagne, la Belgique ou les Pays-Bas jusqu'à la côte française dans des camionnettes, des utilitaires ou des camping-cars. L'Allemagne est un point de transit particulièrement important sur ces itinéraires, car de nombreux chauffeurs sont des demandeurs d'asile en Allemagne qui gagnent généralement entre 300 et 2 000 euros pour transporter un bateau jusqu'en France<sup>54</sup>. Les enquêtes menées sur les réseaux de passeurs ont également permis d'identifier un certain nombre de lieux de stockage pour les bateaux en Allemagne<sup>55</sup>. Selon l'agence de presse allemande DPA, 90 % du matériel utilisé pour traverser la Manche est transporté depuis l'Allemagne<sup>56</sup>.

Récemment, la Roumanie est devenue une plaque tournante pour les bateaux en provenance de Chine<sup>57</sup>.

Dans certains cas, des groupes de transporteurs de bateaux semblent fournir leurs services à plusieurs réseaux de passeurs. À Lille, un groupe de 30 jeunes majoritairement français, issus de quartiers défavorisés, aurait effectué en moyenne quatre livraisons de bateaux à la côte chaque nuit par beau temps<sup>58</sup>. Ce groupe aurait approvisionné plusieurs réseaux différents, avec un forfait de 200 euros par livraison de bateau. Leur entrepôt a été fermé par les autorités françaises en 2022, qui ont également saisi 700 gilets de sauvetage<sup>59</sup>. Dans le cadre de ses efforts pour perturber les chaînes d'approvisionnement des passeurs, en novembre 2022, la NCA a mené une opération conjointe avec la police française pour démanteler un groupe criminel qui avait été impliqué dans la fourniture d'embarcations pouvant transporter jusqu'à 60 personnes, ce qui a donné lieu à 18 arrestations<sup>60</sup>.

Le prix d'un bateau, y compris les coûts logistiques, est d'environ 10 000 euros<sup>61</sup>. Cet investissement relativement modeste se traduit par un potentiel de profit extraordinaire : si 50 personnes remplissent le bateau, chacune payant 2 000 euros, un seul voyage peut générer 100 000 euros (bien que le passeur ait évidemment d'autres frais à payer que le matériel utilisé pour la traversée)<sup>62</sup>. Ce niveau de rentabilité a d'ailleurs donné naissance à un nouveau business criminel, identifié en 2023 : les réseaux criminels jouent le rôle de facilitateurs pour des individus souhaitant monter leur propre opération de trafic. Pour 10 000 euros, un passeur en herbe peut acheter son propre semi-rigide, livraison comprise jusqu'à la côte, bien que les réseaux kurdes conservent un contrôle global sur qui est autorisé à traverser et quand. ■



Des bateaux pneumatiques et des moteurs hors-bord sur un site de l'autorité portuaire à Douvres en mars 2023. Ils auraient été utilisés par des migrants pour faire la traversée.

© Daniel Leal/AFP via Getty Images



## LES KURDES PRENNENT LE CONTRÔLE

Les recherches sur le terrain menées pour cette étude ont révélé un changement des dynamiques de nationalité liées au contrôle de l'itinéraire maritime. Depuis 2019-2020, les passeurs kurdes irakiens ont pris le contrôle des principaux points d'embarquement côtiers dans le nord de la France, au détriment d'acteurs criminels kurdes iraniens. Bien que les Iraniens continuent d'opérer, leur portion de la côte est clairement délimitée (Figure 3). Calais et les zones situées à l'est de la ville sont désormais contrôlées par les réseaux kurdes irakiens, ils sont les plus puissants et détiennent la plus grande part de marché. Les autres nationalités (ressortissants de pays africains et afghans) travaillant sous leurs ordres (bien que Dunkerque soit sous le contrôle total des Kurdes irakiens)<sup>63</sup>. La zone située à l'ouest de Calais est principalement contrôlée par des Kurdes iraniens<sup>64</sup>. Le long de la côte, le territoire est divisé en fonction des régions d'origine des passeurs : Erbil, Sulaimaniya, Ranya, Sharazoor, au Kurdistan irakien, et Sardasht en Iran, chaque groupe de passeurs contrôlant un point exclusif. Les passeurs de Ranya contrôlèrent une grande partie du territoire de Calais et de Dunkerque. Des conflits éclatent lorsque des passeurs rivaux empiètent sur ces frontières territoriales<sup>65</sup>.

Bien que les acteurs kurdes soient impliqués dans le trafic de migrants vers le Royaume-Uni depuis des décennies, ils ont moins attiré l'attention au Royaume-Uni ces dernières années que les réseaux albanais, peut-être en raison de la forte augmentation du nombre de migrants albanais en 2021, qui a dominé la couverture médiatique. Jusqu'à présent, l'évolution et l'économie politique des groupes kurdes en Europe, notamment en ce qui concerne leurs liens avec l'Iraq, la Turquie, l'Iran et la Syrie - des pays où vivent d'importantes minorités kurdes - restent très flous.

Pourtant, à d'autres égards, l'importance des Kurdes dans le trafic d'êtres humains n'est peut-être pas surprenante. Les Kurdes ont toujours été dans une situation précaire : en tant que minorité forte de millions de personnes et aspirant à un État indépendant, ils mènent souvent une existence difficile dans leurs pays d'origine, comme le révèle un dicton kurde qui dit « qu'ils n'ont d'autres amis que les montagnes. » Au fil des ans, ces dynamiques ont donné lieu à diverses formes de répression et de persécution, ce qui a entraîné un exode des Kurdes (souvent facilité par des passeurs) vers l'Europe et ailleurs, créant des communautés diasporiques qui engendrent une impression positive et d'autres vagues de migration. Une fois qu'une communauté est établie dans un nouveau pays, il devient plus facile pour les nouveaux migrants de

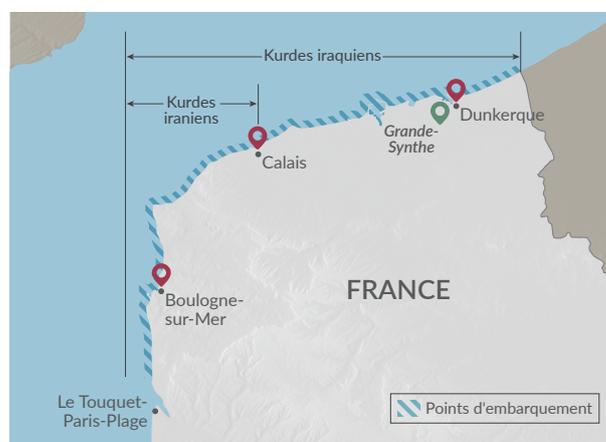


FIGURE 3 Territoires d'embarquement des passeurs kurdes.

s'intégrer, bien qu'ils soient souvent à la merci de leurs passeurs pour trouver un travail et un logement dans le nouveau pays<sup>66</sup>.

L'implication actuelle des Kurdes dans le trafic d'êtres humains peut également s'expliquer par la géographie. Leur présence dans le croissant qui traverse la Turquie, le nord-ouest de la Syrie, le nord de l'Irak (où les Kurdes ont leur propre région autonome) et les monts Zagros en Iran peut également expliquer leur prééminence dans le trafic d'êtres humains, car cette région se trouve sur les itinéraires terrestres des migrations en provenance d'Afghanistan, du Pakistan, de l'Inde et de l'Iran. Pour les acteurs kurdes du trafic, la guerre en Syrie a très probablement donné un coup de stimulant, car de nombreux migrants syriens fuyant le conflit ont tenté d'entrer en Turquie et, dans une moindre mesure, au Kurdistan iraquien<sup>67</sup>.

Ils ont peut-être « appris le métier » dans leur pays, mais aujourd'hui, les passeurs kurdes ne se limitent pas à leur propre pays. Ils opèrent partout où les affaires sont florissantes. En décembre 2021, par exemple, il a été rapporté que des passeurs kurdes accueillaient des migrants africains et du Moyen-Orient à Minsk, en Biélorussie, avant de les guider vers l'Europe occidentale<sup>68</sup>. Notre travail sur le terrain a également confirmé l'utilisation du Bélarus comme plaque tournante de transit avant l'invasion russe de l'Ukraine en février 2022<sup>69</sup>.



**FIGURE 4** Zones à forte population kurde.

SOURCE : Adapté de *The Kurdish Project*, <https://thekurdishproject.org/kurdistan-map/>

Il est également clair que, même si de nombreux chefs sont basés en Europe occidentale, le lien avec le Kurdistan reste fort dans certains cas. Une partie des bénéfices tirés du trafic en Europe serait réinvestie dans les pays d'origine des passeurs (dans l'immobilier, par exemple). Dans le cas des passeurs iraqiens, ce processus est facilité par le fait que leurs gains sont conservés dans un bureau fiduciaire en Iraq et qu'ils ont généralement un membre de leur famille qui peut s'occuper des affaires locales<sup>70</sup>. Les recherches menées dans le district de Sharazoor, au Kurdistan iraquien, ont permis de découvrir une luxueuse villa construite dans la zone de Said Sadiq, dont le propriétaire serait connu pour avoir fait fortune dans le trafic de migrants à Calais<sup>71</sup>. Il serait également propriétaire d'un garage de réparation automobile, qui sert également de guichet pour les migrants cherchant à se rendre à Londres. Les drapeaux de l'Union Jack et de l'Union européenne hissés au-dessus de l'entreprise donnent une idée de sa double vocation (voir photo)<sup>72</sup>.

Certains passeurs investiraient les profits réalisés en France dans d'autres économies illicites, telles que le trafic de drogue et d'armes, mais des recherches supplémentaires sont nécessaires pour étayer ces liens et déterminer dans quelle mesure ces groupes maintiennent une présence en Europe<sup>73</sup>.



La maison et le garage d'un passeur présumé au Kurdistan iraquien.

*Photos fournies*

Au cours des recherches effectuées dans le cadre de ce rapport, plusieurs caractéristiques ont émergé concernant la structure et la nature des groupes kurdes opérant sur la côte française : l'importance du territoire, l'utilisation du système *hawala* pour faciliter les paiements des migrants et le rôle de la violence pour imposer leur contrôle sur les migrants et défier d'autres groupes pour des parts de marché.

## Territoires et géographie

Les réseaux kurdes de passeurs sur la côte nord de la France ne sont pas coordonnés de manière centralisée. En d'autres termes, il n'existe pas de groupes de type mafieux kurdes exerçant une domination totale sur le trafic d'êtres humains le long de la côte française. Le paysage du trafic de migrants ressemble plutôt à la nature territoriale du trafic de drogue, en ce sens que chaque groupe kurde iraquien et iranien possède son propre territoire ; si un groupe tente d'usurper la plage d'un autre, la violence s'ensuit souvent, y compris jusqu'au meurtre<sup>74</sup>. Cela dit, les intérêts financiers partagés, y compris les avantages de la coopération, font contrepoids aux différends.

Et, comme c'est le cas pour le trafic de drogue, les têtes de réseaux restent généralement loin de la zone d'activité. Les recherches de terrain menées en juin 2023 suggèrent qu'ils résident généralement dans l'un des principaux pays d'origine des migrants et des réfugiés (principalement l'Iraq, l'Iran, l'Afghanistan ou l'Albanie) ; d'autres résident au Royaume-Uni ou en Allemagne<sup>75</sup>. De nombreux chefs de réseaux vivent en Turquie, où Istanbul canalise les migrants du Moyen-Orient et d'Asie, et où il y a également une importante population kurde<sup>76</sup>. Cette répartition géographique peut également refléter l'orientation des activités : les réseaux de passeurs qui se concentrent principalement sur la traversée maritime seront basés en Europe occidentale, tandis que ceux qui se concentrent sur les itinéraires terrestres seront basés dans les pays d'origine. Cependant, comme l'illustre le cas de Karwan (voir profil ci-dessous), il existe également des liens étroits entre les passeurs en Europe occidentale et ailleurs qui permettent au modèle « tout inclus » de fonctionner.

## Profil d'un passeur

**K**arwan (nom fictif) est un passeur bien établi, qui travaille dans ce secteur depuis cinq ans et supervise une équipe de 15 personnes à Calais<sup>77</sup>. Originaire de Sulaimaniya, dans la région du Kurdistan iraquien, il est aujourd'hui basé au Royaume-Uni. Si son groupe comprend des membres de différentes nationalités, comme des Albanais et des Arabes, ceux qui sont chargés de la surveillance sont originaires de sa ville natale, ce qui souligne l'importance de la confiance pour les postes plus importants.

Son vaste réseau d'alliances comprend des passeurs basés en Iraq, en Turquie et en Grèce, qui fournissent les migrants souhaitant se rendre au Royaume-Uni. Les paiements sont généralement effectués par l'intermédiaire d'un bureau fiduciaire au Kurdistan. À l'arrivée des migrants en France, les hommes de Karwan stationnés à Paris se chargent d'acheminer les migrants jusqu'à Calais.

Pour se protéger des réseaux rivaux, l'équipe de Karwan est bien équipée en armes automatiques et en armes de poing (il nous a affirmé en plaisantant qu'ils avaient plus d'armes que l'OTAN à Calais). Ses armes proviennent de contacts dans les Balkans ; un autre passeur a déclaré que son groupe se procure tout ce dont il a besoin (y compris des pistolets, des AK-47 et des munitions) sur le marché noir en France grâce à des contacts en Afrique du Nord<sup>78</sup>. Les bateaux sont achetés à des associés, notamment des Allemands, qui récupèrent et transportent parfois les migrants jusqu'au point de départ. Pour éviter d'être repérés, les membres du groupe changent fréquemment de téléphone et utilisent des numéros WhatsApp provenant de leurs pays d'origine (selon Karwan, il est de notoriété publique que les numéros de téléphone locaux sont surveillés : il utilise un numéro WhatsApp provenant d'Iraq). Les membres arrêtés bénéficient d'une assistance juridique. ■

Malgré le territorialisme, si un groupe a un surplus de migrants et pas assez de bateaux pour les transporter, il peut transférer certains migrants à un autre groupe. Les passeurs albanais et vietnamiens travaillent également avec les passeurs kurdes, qu'ils utilisent comme fournisseurs de bateaux et de migrants. Il existe donc une flexibilité organique dans la nature des opérations sur la côte, qui se marie de manière intéressante avec des moyens sophistiqués de réguler l'arrivée des groupes de migrants depuis les zones d'attente à l'intérieur des terres (voir ci-dessous « Anatomie d'un passage »).

Selon des témoignages de migrants, des dizaines de passeurs opèrent sur la côte avec des territoires clairement délimités<sup>79</sup>. Les réseaux sont décrits comme étant divisés en plusieurs « unités » ayant des fonctions différentes : ceux qui emmènent les migrants d'une ville comme Paris ou Bruxelles au camp ; ceux qui emmènent les migrants du camp à la côte, ceux qui cuisinent et ceux qui accompagnent les migrants jusqu'au point de départ sur la plage<sup>80</sup>. Du point de vue des migrants, il n'est pas évident de savoir qui dirige le trafic et, comme c'est généralement le cas pour les opérations de trafic dans le monde, il est rare que les migrants rencontrent les chefs de ces réseaux criminels, même s'ils sont bien connus (voir « Profil d'un caïd iranien du trafic de migrants »)<sup>81</sup>. Il n'est pas certain non plus que ceux que les migrants et les employés subalternes décrivent comme les caïds soient les organisateurs suprêmes du trafic ou ceux qui fournissent le soutien financier. Souvent, le sommet de la chaîne n'est jamais connu ni vu.

## Profil d'un caïd iranien du trafic de migrants

**C**hacun des quatre principaux réseaux iraniens que nous avons identifiés serait dirigé par une personne spécifique. Le plus célèbre d'entre eux est surnommé « Apple ». Il aurait un accent kurde-iranien et utiliserait un numéro WhatsApp britannique (les autres utilisent des numéros français ou iraniens). Certains iraniens sont plus soucieux de leur réputation (et de leurs clients) que les Kurdes, car ils savent qu'il s'agit d'un argument de vente

clé auprès des clients (et qu'ils peuvent donc facturer plus cher). Apple est connu pour utiliser des bateaux et des moteurs de bonne qualité et pour ne pas surcharger les bateaux. Moyennant un supplément de 1 000 à 1 500 euros, il coordonne également l'assistance juridique si un migrant est arrêté à son arrivée. Apple est également connu pour utiliser la violence à l'encontre de ceux qui échouent à le payer. ■

## Payer son passage : le système *hawala*

Les passeurs kurdes proposent à la fois des services « tout inclus » depuis les pays d'origine (principalement l'Iraq et l'Iran) ou de transit (essentiellement via la Turquie ou l'Allemagne), et des services individuels de traversée de la Manche. En réalité, ces forfaits sont exécutés par un large éventail de passeurs, depuis ceux situés dans les pays d'origine jusqu'aux intermédiaires en Allemagne et en France, en passant par ceux chargés de la traversée proprement dite dans le nord de la France.

Les forfaits « tout inclus » comprennent parfois des documents frauduleux ou obtenus illégalement. La plupart des faux passeports seraient fabriqués en Turquie, bien que, selon une source, les passeports les plus chers et de la meilleure qualité sont de faux passeports israéliens fabriqués en Thaïlande et qui ne sont généralement pas contestés par les fonctionnaires des douanes<sup>82</sup>. De tels forfaits sont souvent publicisés en ligne, y compris sur des services cryptés tels que Telegram. Une chaîne Telegram proposait aux migrants iraniens et iraqiens un forfait complet via la Turquie et la Biélorussie (avant l'invasion russe de 2022) vers l'Allemagne pour un prix fixe de 8 000 euros. De nombreuses vidéos et photos du voyage d'une semaine accompagnaient l'annonce. Telegram est également utilisé par les migrants pour trouver des informations et des passeurs (la chaîne « Calais Dunkerque » en farsi est bien connue).

Les réseaux informels de transfert d'argent sont utilisés par des migrants et des réfugiés de diverses nationalités, notamment des Iraniens, des Iraquiens, des Soudanais et des Afghans, pour effectuer les paiements aux réseaux tout au long du voyage, soit dans le cadre d'un forfait complet, soit à la carte. Le système de paiement *hawala*, qui repose sur un réseau fiable d'agents en charge des transferts pour effectuer des paiements en dehors du système bancaire, est largement utilisé pour faciliter le paiement des voyages des migrants d'Europe continentale vers le Royaume-Uni<sup>83</sup>.

Avec le système des forfaits « tout inclus », les voyageurs en Iran, en Iraq ou en Turquie déposent généralement leurs paiements auprès d'agences de transfert (connues sous le nom de Sarafi) alliées aux réseaux de passeurs. Les réseaux communiquent à l'avance à leurs clients une liste d'agences alliées. Les *hawaladars* sont présents dans les pays d'origine, à des points nodaux tout au long du voyage (y compris dans et près des camps de transit dans les zones côtières) et au Royaume-Uni<sup>84</sup>. Un migrant a déclaré à la presse que les passeurs demandent au client dans quel pays il souhaite payer, avec l'option de le faire en Allemagne, aux Pays-Bas, au Kurdistan, en Iraq, en Syrie ou en Turquie. Une fois le choix effectué, le client reçoit le numéro du *hawaladar* concerné pour effectuer le paiement<sup>85</sup>.

Le réseau de *hawaladars* permet non seulement d'effectuer des paiements aux membres du réseau de passeurs le long de la route, mais aussi aux migrants et aux réfugiés de collecter de l'argent lors d'étapes ultérieures du voyage. Les *hawaladars* peuvent jouer un rôle dans les stratégies de recrutement des réseaux. En Iraq, par exemple, ils mettent souvent en relation des clients potentiels avec des réseaux proposant la traversée de la Manche par voie maritime. Les migrants déclarent qu'ils préfèrent ne pas avoir à transporter de grandes quantités d'argent liquide et que ce mode de paiement réduit le risque d'escroquerie ou de vol<sup>86</sup>. Le réseau de paiement, qui fonctionne en grande partie sans trace écrite facilement traçable, aide les passeurs à



Les chercheurs ont rencontré un ancien soldat afghan des forces spéciales qui séjournait sur ce site près de l'hôpital de Calais en attendant de faire la traversée. Photo fournie

dissimuler les transactions aux autorités et à éviter les risques inhérents au transport d'argent liquide à travers les frontières.

D'après nos recherches sur le terrain, les frais semblent toutefois relativement élevés pour ces services de paiement, avec des commissions allant jusqu'à 10 % comme l'a mentionné un agent de transfert d'argent iranien opérant à Créteil, près de Paris, qui fournirait également d'autres services aux migrants et aux réfugiés, notamment un hébergement et de faux documents. Ces frais élevés sont à noter, car le *hawala* est généralement une méthode moins coûteuse que d'autres services de transfert de fonds, qui facturent des frais plus élevés ou ont des taux de change moins favorables<sup>87</sup>. Les transferts d'argent sont parfois effectués par le biais du système *hawaladar*, mais la plateforme en ligne de Western Union est également utilisée.

## Un business violent

Le contrôle par la violence est une caractéristique déterminante de l'écosystème kurde du trafic sur la côte française. La nature très lucrative de l'activité signifie que la concurrence entre les réseaux et à l'intérieur de ceux-ci est parfois féroce. Depuis 2020, les médias couvrent fréquemment les fusillades<sup>88</sup>. Une enquête menée en 2023 par la GI-TOC en Iraq a révélé que deux groupes principaux kurdes d'Erbil et de Sharazoor s'étaient disputé le contrôle de la route migratoire à Dunkerque. La faction de Sharazoor a fini par l'emporter et l'activité du groupe d'Erbil aurait diminué<sup>89</sup>. Des violences associées à un groupe kurde iraquien pour le contrôle du trafic a donné lieu à deux tentatives d'assassinat, en Allemagne et en France<sup>90</sup>.

Nos recherches sur le terrain ont également révélé que les Kurdes iraqiens embauchent des tiers, communément appelés par le terme générique de « mafia », qui peuvent être armés d'AK-47, de grenades et de revolvers<sup>91</sup>. Il est courant de trouver des douilles d'armes à feu dans les zones proches du camp de Loon-Plage<sup>92</sup>. Par le passé, seuls les membres seniors dans la hiérarchie du réseau étaient armés, mais plus récemment, des armes ont été distribuées aux échelons inférieurs, notamment à des fins d'intimidation et en raison des tensions croissantes entre les réseaux. Cette tendance à l'armement généralisé pourrait également être une indication de l'augmentation des profits générés par le trafic de migrants depuis 2020. Quoi qu'il en soit, les incidents violents entre « mafias » concurrentes sont devenus plus fréquents. Selon certaines sources, des coups de feu sont fréquemment entendus dans les zones proches du camp de Grande-Synthe, en particulier en fin de journée, bien que ce ne soit pas nécessairement toujours un signe d'hostilités : la libération d'un passeur ou une traversée réussie peuvent être célébrées par des rafales de coups de feu dans l'air<sup>93</sup>.

La violence est également utilisée pour contrôler les migrants. L'une des personnes interrogées, une migrante afghane, a raconté l'histoire poignante d'un mineur qui souffrait de la faim et du froid et qui est décédé : « Il a été battu par les passeurs. Il ne pouvait plus marcher et nous l'avons perdu. Je n'arrive toujours pas à oublier cette scène, qui est comme un cauchemar pour moi. Ce garçon disait : « Je veux aller en Europe et travailler dur. Je veux envoyer de l'argent à ma famille pour qu'elle ait une vie meilleure. Je veux gagner de l'argent pour que ma vieille mère ne travaille pas comme domestique, et travailler pour payer les soins médicaux de mon père »<sup>94</sup>. Pendant les recherches sur le terrain, d'autres migrants ont confirmé que ceux qui ne payaient pas encouraient le risque d'être tués par la mafia<sup>95</sup>.

*« Je veux envoyer de l'argent à ma famille pour qu'elle ait une vie meilleure. »*



## ANATOMIE D'UN PASSAGE

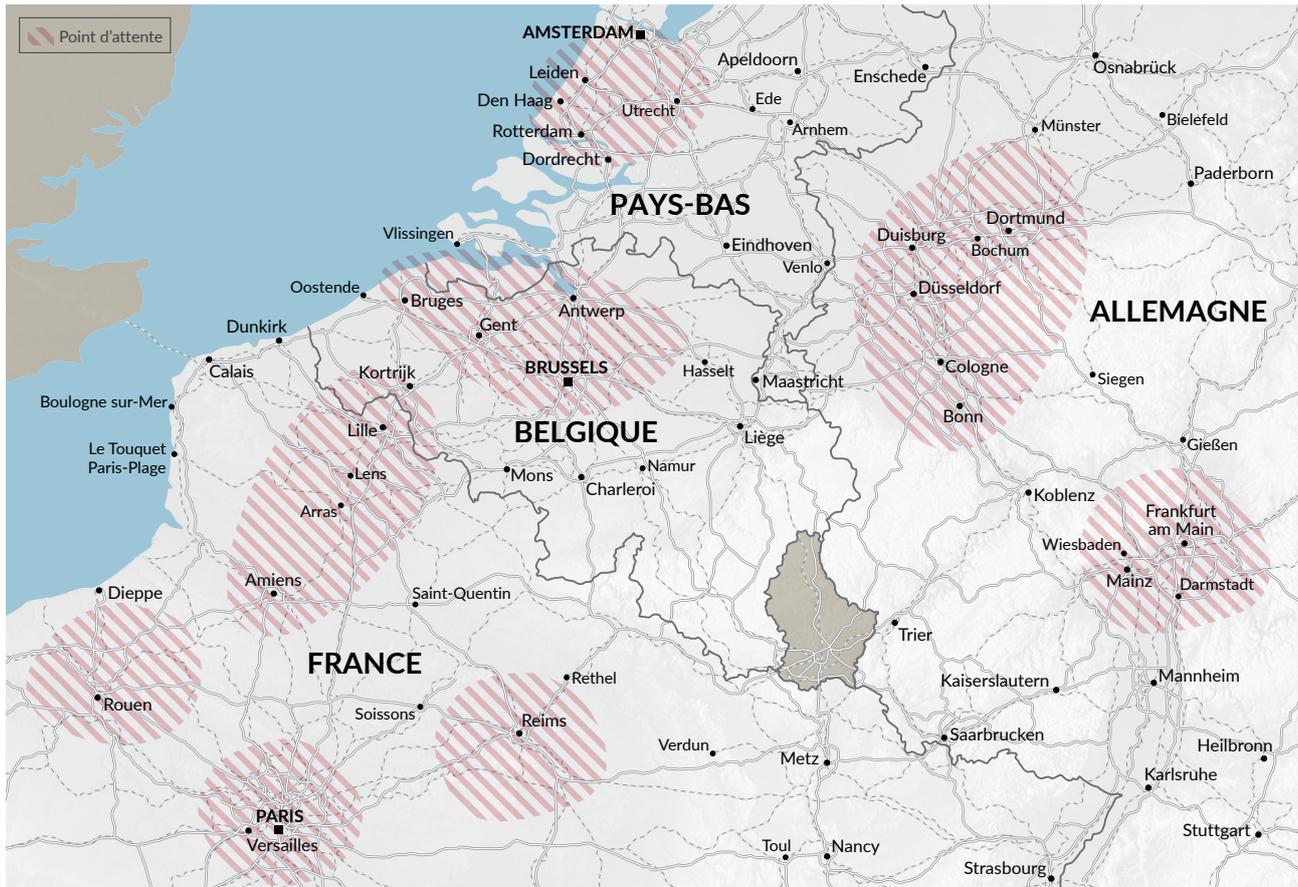
La principale préoccupation des passeurs est sans doute la gestion de leur « stock » de clients. Compte tenu des mesures de sécurité importantes mises en place par les autorités dans les zones de départ, le système antérieur où les migrants attendaient pendant des mois dans de grands camps sur la côte (comme dans la tristement célèbre « jungle de Calais » qui a existé entre 2015 et 2016) n'est plus tenable. En réponse, l'économie du trafic de migrants a développé une « extension », essentiellement une « route vers le marché », les migrants étant hébergés principalement à l'intérieur des terres à distance des points de départ avant d'être repositionnés lorsque les conditions deviennent favorables.

Cette gestion en flux tendu du « stock de migrants » nécessite une coordination entre les réseaux de passeurs et les intermédiaires travaillant en tandem pour gérer le flux. Elle repose également sur des réponses organiques pour faire face aux hausses de la demande, par exemple comme lorsque les passeurs transfèrent des clients à un autre passeur s'ils n'ont pas assez de bateaux.

En ce sens, l'économie industrialisée du trafic de migrants est similaire à d'autres formes de criminalité organisée, tel que le trafic de drogue, mêlant une excellente maîtrise de la logistique internationale, une acuité commerciale adaptée aux dynamiques locales, dans un contexte violent et chaotique. En bas de la chaîne d'approvisionnement de cette activité se trouvent les migrants eux-mêmes, qui sont en réalité des clients mais qui, dans certains cas, pilotent également les bateaux (travail qu'ils effectuent en échange d'une réduction des frais ou d'un passage gratuit). Au-dessus d'eux se trouvent les hommes de main qui font le travail de base en escortant les migrants jusqu'à la plage ; les rabatteurs qui mettent les migrants en contact avec les passeurs dans les centres de transit ; les passeurs sur le terrain et les intermédiaires plus éloignés, qui gèrent les « stocks de migrants ». Au sommet de cette chaîne d'approvisionnement lucrative se trouvent les chefs des réseaux qui, comme nous l'avons mentionné précédemment (voir la section sur les Kurdes), résident souvent à l'étranger.

### En attendant le passage

Les migrants qui espèrent faire la traversée maritime vers le Royaume-Uni doivent d'abord attendre que les conditions en mer soient favorables. Avant 2016, les migrants à Calais attendaient souvent pendant des mois dans des camps de fortune, mais dans le cadre de la politique française de « zéro point de fixation », ces camps à Calais font désormais l'objet de démantèlements menés par la police française toutes les 48 heures. Les personnes qui attendent autour de Dunkerque font également l'objet de raids fréquents, ce qui rend impossible le regroupement massif (« fixation ») des migrants pendant de longues périodes dans les zones de transit proches de la côte.



**FIGURE 5** Points d'attente couramment utilisés à l'intérieur des terres pour les migrants en France, en Belgique, en Allemagne et aux Pays-Bas.

Pour surmonter ce défi, les passeurs ont mis au point une série de solutions pour héberger les migrants plus loin, en ne les amenant sur la côte que lorsque les conditions sont réunies. Les migrants attendent à une certaine distance de la côte en France (notamment à Paris, Reims, Rouen, Arras, Lille et Cambrai), en Belgique (à Bruxelles et dans les villes proches de la frontière française) et en Allemagne (notamment à Francfort, Essen, Düsseldorf et Cologne). Le passeur loue un logement dans ces villes et le remplit de migrants, ou utilise un intermédiaire qui peut fournir un logement. Les centres d'accueil et d'examen de situation administrative (CAES), qui offrent un hébergement temporaire et évaluent le statut d'une personne, constituent d'autres points d'attente<sup>96</sup>. Ces centres sont également des lieux de recrutement pour les réseaux de passeurs<sup>97</sup>. Il peut s'agir d'une activité lucrative, aux dires d'un recruteur afghan pour un réseau kurde qui déclarait : « Je gagne entre 100 et 200 euros par passager que j'amène à un passeur. J'amène des passagers qui ont la même nationalité que moi, qui me contactent. »<sup>98</sup>

Certains migrants choisissent toutefois de séjourner plus près des zones côtières, souvent dans des hôtels connus pour héberger presque exclusivement des migrants, des réfugiés et des passeurs subalternes pendant les mois d'été, lorsque les conditions météorologiques sont plus propices à la traversée. Ces hôtels font partie des options les moins chères proposées et, dans certains cas, ils offriraient des services supplémentaires, tels que l'expédition des bagages des migrants au Royaume-Uni à leur arrivée. Ils servent également de centres de recrutement pour les passeurs, et certains hôtels offriraient des réductions pour l'hébergement des clients des passeurs. Étant donné qu'ils seraient étroitement liés à l'industrie du trafic, il est arrivé à maintes reprises que des hôteliers soient accusés et jugés par les tribunaux pour avoir facilité le voyage des migrants, et certains hôtels ont été fermés par la police<sup>99</sup>.

## Préparer le départ

Pour surveiller les conditions maritimes dans la Manche, les passeurs utilisent l'application Windy, qui fournit des informations en direct sur les vents et les conditions météorologiques. Les tentatives de traversée atteignent leur apogée en été<sup>100</sup>. Lorsque les conditions en mer sont bonnes - c'est-à-dire que la houle est inférieure à 0,7 mètre et le vent inférieur à 15 nœuds<sup>101</sup> - les migrants et les réfugiés se rendent (soit de manière indépendante, soit avec le soutien du réseau de passeurs) aux centres de transit autour de Calais et de Dunkerque (figure 6). Les migrants non accompagnés préfèrent utiliser le réseau ferroviaire du Transport Express Régional (TER), où les contrôles des passagers sont moins stricts que dans les TGV, qui contrôle les passagers à l'enregistrement. Les services ferroviaires locaux sont bon marché : la plupart des destinations des migrants dans la région sont accessibles pour seulement 1 euro par TER. Les bus sont également gratuits à Dunkerque et à Calais et, en été, ils sont souvent bondés de migrants.

D'autres sont transportés vers les centres de transit par le réseau de passeurs. Les ONG ont vu des voitures avec des plaques d'immatriculation belges, allemandes ou néerlandaises à Grande-Synthe, ce qui suggère la portée transnationale de l'activité (bien que la plupart des véhicules soient immatriculés en banlieue parisienne et dans les villes périphériques). Une source a indiqué avoir vu 15 taxis français arriver en même temps à Loon-Plage, et même un autocar rempli de migrants<sup>102</sup>. Les chauffeurs de taxi de Lille ont mentionné les trajets réguliers qu'ils effectuent en transportant des migrants. Selon les chauffeurs, lorsque les migrants quittent l'aéroport, ils connaissent déjà le prix du trajet jusqu'à Calais. Leurs passeurs leur ont fourni ces informations. « Nous ne posons pas de questions. Ce n'est pas illégal [de les transporter en France]. »<sup>103</sup>

Selon les migrants albanais et d'autres nationalités, le processus pour retrouver son passeur sur la côte nord de la France est souvent organisé par des intermédiaires. Une fois en France, les migrants contactent leurs connaissances au Royaume-Uni qui les mettent en contact avec le passeur, lequel leur envoie à son tour l'emplacement du point de rencontre à Dunkerque ou à Calais, généralement par WhatsApp<sup>104</sup>. Les passeurs ont tendance à envoyer plusieurs lieux et à les modifier plusieurs fois s'ils soupçonnent que le migrant est suivi par la police<sup>105</sup>. De plus en plus souvent, les migrants ne rencontrent pas l'organisateur de leur voyage en personne, mais seulement les hommes de main des passeurs sur le terrain.

Certains migrants ne cherchent un passeur pour la traversée qu'après avoir atteint un centre de transit comme Grande-Synthe, qui accueille généralement entre 300 et 1 500 personnes. Sur place, les migrants peuvent rencontrer des rabatteurs (souvent d'autres migrants) qui les mettent en contact avec des passeurs. Témoignant d'une rationalisation accrue des opérations des passeurs, les migrants



**FIGURE 6** Points de départ pour les petites embarcations dans le nord de la France.

NOTE : Une seule tentative de traversée à partir de Petit Caux a été signalée.

restent dans les centres de transit pendant des périodes beaucoup plus courtes (de 24 heures à trois semaines) que les deux ou trois mois qui étaient la norme jusqu'au début de l'année 2021. Par beau temps, des centres comme Grande-Synthe sont régulièrement entièrement vidés, tant la prise en charge est rapide. Après avoir lancé les bateaux, les passeurs contactent les migrants inscrits sur la liste d'attente, et le flux suivant commence. Des tentes sont souvent laissées aux nouveaux arrivants, avec des sacs de couchage, des couvertures, des vêtements et du matériel de cuisine.

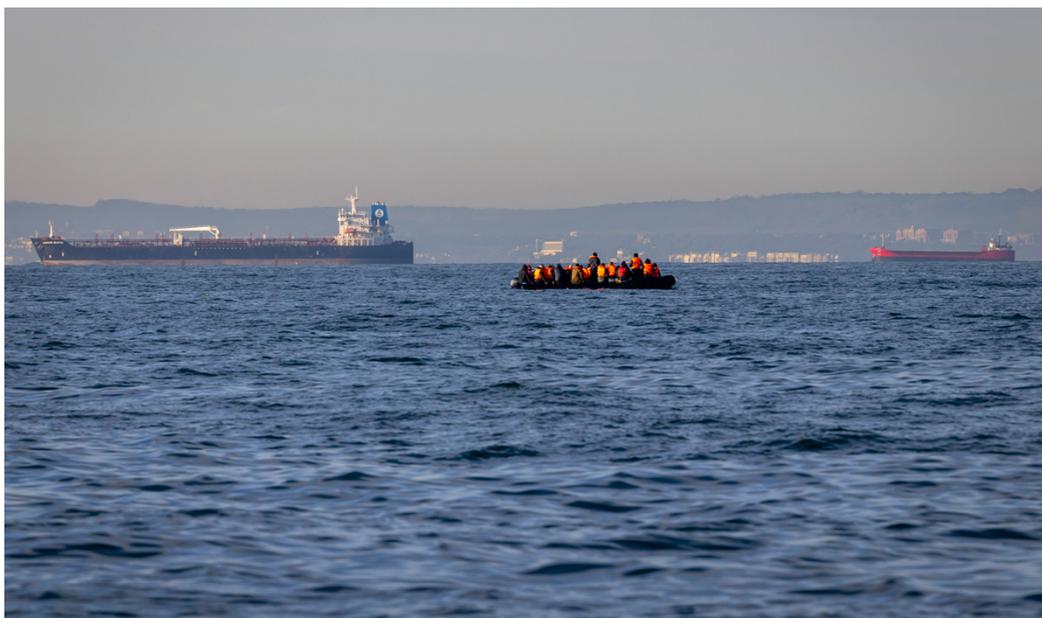
Cependant, les migrants qui n'ont pas payé pour ces services doivent prendre leurs propres dispositions et subvenir à leurs besoins en attendant qu'un bateau se libère. Dans les centres de transit comme Grande-Synthe, cela signifie souvent que les migrants doivent traiter avec la « mafia », en la payant pour avoir le droit de rester dans une tente et d'accéder aux services fournis par les ONG, comme la recharge des téléphones ou la nourriture<sup>106</sup>. Le temps passé dans ces centres peut avoir des conséquences notables sur la santé mentale et physique des migrants. Des cas de violence ont été signalés, dont les migrants et réfugiés afghans seraient plus souvent victimes que les ressortissants albanais, qui paient généralement plus cher pour la traversée et qui sont en mesure d'effectuer le voyage plus rapidement, car ils ont négocié un forfait complet du pays d'origine au pays de destination, et peuvent se déplacer relativement facilement à travers l'Europe. Mais pour les migrants d'Asie centrale et d'Afrique, dont l'apparence les rend plus visibles, l'exploitation est monnaie courante. C'est particulièrement le cas des femmes migrantes, souvent érythréennes et éthiopiennes, qui voyagent seules ou sans hommes, et qui sont souvent contraintes à la prostitution. Les migrants vietnamiens ont, quant à eux, tendance à se tenir à l'écart dans le camp et les ONG ont du mal à les atteindre<sup>107</sup>.

Lorsque les conditions météorologiques sont jugées acceptables, les passeurs donnent l'ordre aux migrants de se rendre sur les plages. Ici, le temps est compté : tout retard ou erreur peut compromettre la traversée.

## La traversée

Une fois la décision prise de tenter la traversée, les hommes de main du passeur conduisent les migrants vers les dunes pour attendre la livraison du bateau, en prenant soin d'éviter les forces de l'ordre. D'après nos recherches, le bateau est livré en voiture ou en camionnette et déchargé en quelques minutes. Les migrants et les hommes de main déchargent ensemble le bateau et l'équipement, gonflent le bateau et assemblent son plancher. Pendant ce temps, d'autres membres de l'équipe de passeurs sont postés pour surveiller les routes et les dunes, à l'affût de tout signe de la police. Toutes les tentatives ne se déroulent pas comme prévu, et les migrants passent souvent plusieurs jours à attendre dans les forêts ou les dunes si les tentatives de départ échouent, par exemple lorsqu'il manque des pièces d'équipement ou que les livraisons de bateaux sont bloquées par des barrages routiers. Les passeurs ont souvent des plans de contingence pour de tels scénarios. Dans un cas, une traversée a été interrompue lorsqu'un bateau, puis un second, ont été interceptés par les forces de l'ordre, mais les passeurs ont persisté et le troisième bateau a réussi à passer<sup>108</sup>. Certains migrants qui ne peuvent pas payer le prix de la traversée attendent dans les dunes et tentent de se faufiler sur les bateaux au point de départ, une tactique qui serait surtout utilisée par de jeunes hommes soudanais.

Les migrants n'emportent généralement qu'un minimum d'effets personnels, se débarrassant parfois même de leur passeport de peur que la police française ne les arrête et ne les expulse. Dans certains cas, les migrants doivent laisser leur téléphone avant d'embarquer, apparemment pour éviter d'être repérés par les autorités, et les réseaux leur fournissent des téléphones prépayés pour faciliter la navigation, parfois avec le numéro d'un service de sauvetage à appeler en cas de problème<sup>109</sup>. Cette pratique serait de moins en moins courante, les migrants conservant souvent leur téléphone, mais n'ayant pas le droit de l'utiliser à bord. Les passeurs leur demandent d'effacer les photos et les



Un bateau de migrants navigue entre les navires entre la France et l'Angleterre, novembre 2022.

© Andrew Aitchison via Getty Images

vidéos du camp, afin que la police britannique ne puisse pas accumuler de preuves ; parfois, on leur demande également de jeter leur téléphone par-dessus bord en cas d'opération de sauvetage en mer<sup>110</sup>. L'application Maps.Me, qui fonctionne hors ligne, est utilisée pour naviguer sur le bateau ou pour atteindre les dunes<sup>111</sup>. Si une tentative de traversée échoue, ils sont contraints de rester dans les dunes, parfois pendant plusieurs jours, avec peu ou pas de nourriture, en attendant la prochaine occasion de traverser. À Leffrinckoucke, près de Dunkerque, un fonctionnaire de la municipalité a trouvé deux moutons tués par les migrants pour se nourrir<sup>112</sup>.

Les passeurs avaient l'habitude de tester les moteurs hors de l'eau, ce qui endommageait le système de refroidissement et augmentait le risque de dysfonctionnement du moteur en mer<sup>113</sup>. Aujourd'hui, cependant, de nombreux équipements ne sont pas testés du tout, ce qui peut entraîner des difficultés à démarrer le moteur. Cela est particulièrement vrai lorsque le « capitaine » du bateau - souvent un migrant ou un réfugié - ne connaît rien aux moteurs de bateau. Un Iranien qui avait été capitaine d'un bateau en échange d'un transit gratuit avait dit au passeur qu'il avait de l'expérience en navigation, mais il a admis plus tard qu'il n'avait que conduit des machines agricoles<sup>114</sup>. Selon les migrants albanais, les capitaines sont généralement des migrants kurdes ou quelqu'un qui peut comprendre les explications des passeurs concernant l'utilisation du bateau et de son équipement. Toutefois, selon les passeurs, les Africains ayant déjà piloté des bateaux sont généralement préférés. Ils sont recrutés s'ils peuvent fournir une preuve vidéo qu'ils ont piloté un bateau entre la Libye et l'Italie ou le Maroc et l'Espagne ; en échange, leur passage est gratuit.

L'une des nouvelles méthodes consiste à utiliser ce que l'on appelle un « bateau-taxi », qui arrive par la mer pour prendre des passagers sur la plage et repart ensuite au Royaume-Uni<sup>115</sup>. Cette méthode permet d'éviter l'attention des forces de l'ordre, qui peuvent détecter les mouvements d'un large groupe et saisir les bateaux au moment où ils sont livrés ou préparés pour être mis à l'eau sur la plage. L'arrivée d'un bateau par la mer rend ces interceptions inopérantes, car la police n'interceptera pas un bateau déjà en mer par crainte de pertes humaines. Une autre approche innovante a été révélée par une enquête de la NCA en août 2023 : un réseau de passeurs albano-britannique avait acheté un bateau qui était amarré dans un port de plaisance au Royaume-Uni et faisait la traversée jusqu'à la côte belge pour prendre des migrants et les ramener au Royaume-Uni<sup>116</sup>.

Les bateaux transportent généralement un mélange de nationalités, bien qu'il y ait des cas signalés de bateaux transportant des passagers d'une seule nationalité parmi les clients les plus riches, tels que les Iraniens et les Albanais. Comme l'a déclaré un passeur, « lorsqu'il y a de l'argent à gagner, la question de savoir si l'on est iraquien ou iranien n'a plus d'importance. »<sup>117</sup> Les migrants et les réfugiés sont souvent trompés sur le nombre de passagers avec lesquels ils voyageront. Les bateaux sont généralement surchargés - ils transportent parfois jusqu'à 65 passagers - ce qui signifie qu'ils sont au ras de l'eau et que les passagers doivent souvent évacuer l'eau pour éviter de couler. Les données du Home Office britannique indiquent une augmentation constante du nombre de passagers par bateau depuis 2018<sup>118</sup>. Dans certains cas, la responsabilité de cette surcharge incombe aux intermédiaires engagés par les passeurs, et non aux passeurs eux-mêmes. Certains intermédiaires, généralement afghans ou africains, ajoutent des passagers supplémentaires aux bateaux et empochent les paiements additionnels. Comme cela entraîne souvent la mort de migrants, les responsables subissent parfois de graves répercussions pour cette activité<sup>119</sup>.

La police française déploie des efforts concertés pour perturber et intercepter les passeurs sur la terre ferme dans le nord de la France, notamment en perçant les bateaux. Aucune arrestation n'est cependant effectuée, en partie parce qu'il n'est pas illégal de monter à bord d'un bateau en France, mais cette réponse suit également le Protocole contre le trafic illicite de migrants, qui empêche la criminalisation des migrants dans le cadre du trafic<sup>120</sup>. En mer, les garde-côtes français s'approchent parfois des bateaux, vérifient que les migrants sont en sécurité et escortent les bateaux jusqu'à la limite des eaux territoriales françaises en cas d'accident, mais les garde-côtes n'interviennent généralement pas en raison du risque d'accidents potentiels<sup>121</sup>. Les migrants menacent parfois de sauter du bateau si les garde-côtes français s'approchent trop près.

Les réseaux de passeurs travaillent souvent ensemble pour envoyer des « flottilles » de petites embarcations à travers la Manche afin de submerger les capacités des forces de l'ordre. Les passeurs sont également connus pour utiliser des bateaux leurres afin de détourner l'attention de la police et d'augmenter les chances de passage d'autres bateaux. Les migrants se trouvant sur les bateaux leurres se verraient offrir une réduction pour la prochaine tentative de traversée<sup>122</sup>.

La traversée de la Manche peut prendre entre quatre et huit heures, selon les compétences de la personne à la barre<sup>123</sup>. Si certains bateaux terminent le voyage et atteignent les côtes britanniques, beaucoup, notamment en cas de difficultés avec le bateau, appellent les services d'urgence britanniques une fois qu'ils pensent être dans les eaux anglaises. Pour beaucoup d'autres, cependant, le voyage se termine en tragédie.



Une fois sur terre, les fonctionnaires du Home Office britannique hébergent les migrants dans un premier logement - généralement des hôtels - avant qu'ils ne soient transférés ailleurs ou que leurs droits à l'asile ne soient évalués. En raison des retards accumulés dans le traitement des arrivées, cette mesure temporaire peut durer des mois.

**Un mémorial à Calais en l'honneur des migrants vietnamiens morts en tentant de traverser la Manche. *Photo fournie***



## RÉPONSES : DISSOCIER LA DEMANDE DE LA CRIMINALITÉ ORGANISÉE

Il n'est pas difficile de reconnaître la complexité du défi consistant à « arrêter les bateaux », comme l'a promis M. Sunak au début de l'année 2023<sup>124</sup>, ou le compromis pragmatique nécessaire des États lorsque des groupes criminels organisés sont impliqués, et lorsque les pressions des impératifs politiques sont considérables.

Toutes les expériences et études internationales montrent cependant que les mesures sécuritaires et punitives ont peu de chances d'atteindre les objectifs souhaités. La législation visant à empêcher les migrants de rester dans le pays, le renforcement de la sécurité dans le nord de la France et les accords conclus en amont avec des pays d'origine tels que l'Albanie peuvent, à première vue, constituer une perspective décourageante pour les migrants potentiels, mais en réalité, ils ne représentent probablement qu'une nouvelle itération du cycle qui, en fin de compte, fait le jeu des passeurs. Plus l'obstacle est élevé, plus les gens se tourneront vers les passeurs qui, à leur tour, feront payer davantage pour des approches plus risquées afin d'infiltrer leurs clients au Royaume-Uni.

Un fait incontestable est que la demande d'accès au Royaume-Uni restera élevée. Les mesures renforcées mises en place par le Royaume-Uni et la France pour freiner l'immigration illégale peuvent avoir un effet inhibiteur sur la capacité des migrants à traverser la Manche ou, s'ils y parviennent, sur leur capacité à rester au Royaume-Uni. Mais la politique menée à Westminster n'est pas forcément prise en compte par ceux qui, à Kaboul, Bagdad, Tirana ou Damas, entreprennent leur voyage et pour qui les obstacles juridiques à l'entrée au Royaume-Uni ne sont rien en comparaison à la perspective de rester dans leur pays. En effet, le fait que les migrants continuent à venir au Royaume-Uni malgré la crise du coût de la vie qui a été largement médiatisée et qui a frappé le Royaume-Uni plus durement que ses voisins européens, indique que l'attrait pour le Royaume-Uni est persistant, multiforme et profondément enraciné. Cette demande est à l'origine des réseaux de passeurs qui, dans leur quête de profit, placent des personnes très vulnérables dans des situations de risque extrême.

*Cette base ancrée de demande est à l'origine des réseaux de passeurs.*

La criminalité organisée est désormais prise en compte dans les réponses des autorités. Mais malgré les dépenses très élevées, notamment du Royaume-Uni, le coût d'une fermeture totale de la frontière serait considérable. Pour éviter les contrôles, il suffit par exemple au passeur de placer un bateau quelque part le long du littoral du nord de la France (ou, plus rarement, de la Belgique) où les migrants

attendent, une côte de plus de 250 kilomètres de long, qui inclue parfois des endroits éloignés et inaccessibles (comme le montre l'utilisation de Petit-Caux, par exemple). L'acheminement du bateau jusqu'au site de mise à l'eau peut constituer un défi logistique, mais comme le montre la méthode du « bateau-taxi » les passeurs sont toujours habiles à trouver de nouveaux moyens qui permettent de contourner les forces de l'ordre. Il en va de même pour la sphère digitale, le Royaume-Uni ayant fermé certains canaux de communication digitale utilisés par les passeurs pour interagir et attirer des clients, mais il est facile d'établir de nouveaux canaux.

Dans ces conditions caractérisées par l'impossibilité d'une répression totale et la certitude de la demande, comment faire face au trafic d'êtres humains en tant que dimension de la migration irrégulière ?

Il est plus important de reconnaître aujourd'hui, premièrement, que le modèle commercial du trafic de migrants a évolué vers une stratégie de marché de masse : un grand nombre de migrants désireux de traverser la Manche est nécessaire pour que le trafic de migrants reste rentable et, deuxièmement, que cet itinéraire spécifique est désormais largement consolidé par un ensemble d'acteurs criminels travaillant dans le cadre de relations bien établies. Cela explique pourquoi les groupes kurdes des plages et des bateaux sont prêts à travailler avec d'autres groupes criminels capables de recruter un grand nombre de migrants, comme l'ont fait les Albanais. C'est pourquoi il convient de concentrer les efforts sur les principaux points de recrutement, en adoptant une approche stratégique nuancée et prédictive, plutôt que réactive.

La clé de cette approche est de dissocier la migration de la demande pour les services des passeurs. Les nationalités prévoyant de faire du Royaume-Uni leur destination finale sont généralement celles qui disposent de groupes diasporiques déjà établis, et c'est donc au sein de ces communautés que des programmes de coopération solides doivent être mis en place. Les migrants qui traversent la Manche sur de petites embarcations sont issus d'un ensemble varié de groupes démographiques, que l'on peut répartir en quelques catégories, avec des stratégies pour chacune d'entre elles.

Il y a d'abord les migrants économiques, comme les Albanais, qui finissent souvent par travailler dans le secteur de la construction au Royaume-Uni<sup>125</sup>. Comme le montrent les données relatives aux arrivées, les nationalités ayant une longue histoire de migration vers le Royaume-Uni, telles que les Indiens et les Pakistanais, ont été recrutées de manière opportuniste par des réseaux de passeurs en amont pour profiter des coûts réduits de la traversée comme d'une occasion sans précédent de traverser la Manche. Le contrôle minutieux des chantiers de construction pour identifier ces migrants serait un moyen à forte intensité de main-d'œuvre de s'attaquer à ce problème démographique, mais la légalisation de leur travail pourrait être beaucoup plus efficace. L'octroi de visas de courte durée ou saisonniers faciles à renouveler permettrait aux migrants économiques d'exercer un travail légal et de générer des revenus légaux qu'ils pourraient envoyer chez eux. Faire respecter les limites des visas nécessiterait bien sûr des ressources importantes, mais beaucoup moins que la détection des travailleurs « invisibles », et ce modèle pourrait être conçu pour répondre à des pénuries spécifiques dans la main-d'œuvre interne. En outre, le fait d'offrir de telles opportunités aux travailleurs économiques pourrait également réduire l'incitation à faire venir leurs familles et à s'installer au Royaume-Uni, étant donné que les transferts de fonds en provenance du Royaume-Uni auraient invariablement un pouvoir d'achat plus élevé dans les pays d'origine des migrants.

La seconde catégorie est celle des migrants qui sont susceptibles d'avoir des demandes d'asile légitimes, tels que les réfugiés fuyant l'Afghanistan et peut-être l'Iraq, la Libye, le Soudan et la Somalie. Si le Royaume-Uni peut se soustraire à ses obligations internationales en matière de droits de l'homme en les obligeant à demander l'asile dans le premier pays où ils sont en sécurité, le problème de l'entrée irrégulière subsistera tant que leur destination finale préférée sera le Royaume-Uni, où ils ont plus de

chances de s'intégrer. Cela signifie inévitablement que les groupes criminels organisés engrangeront encore plus de bénéficiaires, ce qui peut entraîner des menaces beaucoup plus graves pour la sécurité intérieure. Par conséquent, pour épargner aux demandeurs d'asile le voyage difficile et dangereux par voie terrestre et maritime, ces groupes devraient pouvoir déposer des demandes d'asile dans des lieux sûrs plus proches de leur pays d'origine, ce qui contribuerait à les empêcher d'entrer dans l'écosystème du trafic d'êtres humains et permettrait au Royaume-Uni de mieux filtrer, planifier et soutenir la transition de ceux qui sont jugés éligibles. Cela a été la pierre angulaire d'efforts fructueux, tels que l'accord UE-Turquie de 2016, pour lutter contre la migration irrégulière dans un certain nombre de couloirs migratoires où il existe des liens étroits avec la diaspora.

Dans les deux cas, il est nécessaire de penser de manière proactive. Le Soudan est un pays où la migration vers le Royaume-Uni existe depuis longtemps, où il y a un conflit en cours et où une infrastructure du trafic est bien développée. Comme l'a déclaré un analyste de la police, « nous ne devons pas sous-estimer les Soudanais, ils arrivent en force, mais avec 30 ans de retard. Ils forment une communauté et voudraient rester ensemble s'ils le peuvent. »<sup>126</sup> Une industrie soudanaise du trafic de migrants pourrait commencer à se développer en s'associant à des passeurs kurdes pour exploiter cet itinéraire de plus en plus établi, et c'est un risque que les décideurs politiques devraient prévoir, car il est plus facile de prévenir que d'arrêter les poussées migratoires.

La mise en place de procédures sûres et légales pour ces deux catégories de migrants réduirait considérablement le nombre de clients potentiels pour les réseaux de passeurs voraces qui ont besoin d'un marché de masse pour assurer la réussite de leur modèle économique. La réduction de la taille de ce marché réduirait également les niveaux de profit visibles qui attirent aujourd'hui les groupes criminels qui n'ont auparavant montré qu'une activité limitée en Europe.

Le dernier élément de la stratégie doit être de s'attaquer spécifiquement aux groupes de passeurs kurdes dominants. Contrairement aux Albanais ou à d'autres groupes, ils ne sont pas actuellement des acteurs criminels de premier plan en Europe. Les services répressifs européens ont une connaissance et une expérience limitées de la criminalité organisée kurde, de son évolution, de sa structure et de son économie politique, et il serait bon qu'ils progressent dans ce domaine. Une enquête approfondie est nécessaire pour comprendre les marchés dans lesquels les Kurdes sont impliqués et les réseaux de protection qui favorisent leur croissance.



## NOTES

- 1 *How many people cross the Channel in small boats and how many claim asylum in the UK*, BBC, 30 août 2023, <https://www.bbc.com/news/uk-53699511>. UK Home Office, *Irregular migration to the UK, year ending December 2022: Official statistics*, 23 février 2023, <https://www.gov.uk/government/statistics/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-december-2022/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-december-2022#how-many-migrants-were-detected-arriving-in-the-uk-via-small-boats>.
- 2 Par comparaison, selon les statistiques de l'OIM, qui surveille les flux migratoires mixtes, il y a eu environ 190 000 arrivées de migrants en Europe en 2022 ; en 2023, ce chiffre est passé à un peu plus de 281 000. Voir IOM UN Migration, *Displacement tracking Matrix*, <https://dtm.iom.int/europe/arrivals>.
- 3 Basé sur un travail de terrain dans le nord de la France, au Royaume-Uni et en Belgique, y compris des entretiens avec les forces de l'ordre, des migrants et des passeurs, et des organisations de la société civile, 2022 et 2023.
- 4 Entretien avec un intermédiaire du trafic albanais en novembre 2022. Le constat d'une telle influence des réseaux criminels kurdes est notable. La GI-TOC a l'intention de mener davantage d'études sur le terrain en Iraq et ailleurs afin de mieux comprendre le fonctionnement de ces réseaux.
- 5 Entretien avec un passeur basé en Allemagne, par téléphone, septembre 2023.
- 6 D'après des entretiens téléphoniques avec des passeurs, septembre 2023.
- 7 Louis Chahuneau, *Inside France's battle against migrant smugglers : A closer look*, InfoMigrants, 4 août 2023, <https://www.infomigrants.net/en/post/50834/inside-frances-battle-against-migrant-smugglers-a-closer-look>.
- 8 Voir IOM, [https://missingmigrants.iom.int/region/europe?region\\_incident=All&route=3896&incident\\_date%5Bmin%5D=&incident\\_date%5Bmax%5D=](https://missingmigrants.iom.int/region/europe?region_incident=All&route=3896&incident_date%5Bmin%5D=&incident_date%5Bmax%5D=).
- 9 *Six dead after refugee boat capsizes in English Channel*, Al Jazeera, 12 août 2023, <https://www.aljazeera.com/news/2023/8/12/six-dead-after-migrant-boat-capsizes-crossing-from-france-to-uk>.
- 10 Il convient toutefois de noter que le trafic d'êtres humains par véhicule est encore largement utilisé par les passeurs.
- 11 Même ceux qui trouvent que la réalité ne répond pas à leurs attentes, font rarement part de leur déception, compte tenu des sacrifices consentis par les membres de leur famille pour les aider à atteindre le Royaume-Uni.
- 12 Le nombre de migrants afghans a atteint 9 088 en 2022, contre 1 437 en 2021. Voir Faye Brown, *Over 100,000 people now likely to have crossed Channel in small boats since records began*, Sky News, 10 août 2023, <https://news.sky.com/story/over-100-000-people-now-likely-to-have-crossed-channel-in-small-boats-since-records-began-12937171> ; entretien avec un migrant afghan, Calais, juin 2022.
- 13 UK Home Office, *Irregular migration detailed datasets and summary tables*, <https://www.gov.uk/government/statistical-data-sets/irregular-migration-detailed-dataset-and-summary-tables#detailed-datasets>.
- 14 British Prime Minister's Office, *PM statement on illegal migration*, 13 décembre 2022, <https://www.gov.uk/government/speeches/pm-statement-on-illegal-migration-13-december-2022#:~:text=Premier%20ministre%20Rishi%20Sunak%20fait,de%20Commons%20sur%20l'immigration%20illégale.&text=Mr%20Speaker%2C%20avant%20que%20je%20démontre,les%20enfants%20si%20tragiquement%20à%20Solihull>.
- 15 UNHCR, *UK Illegal Migration Bill: UN Refugee Agency and UN Human Rights Office warn of profound impact on human rights and international refugee protection system*, 18 juillet 2023, <https://www.unhcr.org/news/press-releases/uk-illegal-migration-bill-un-refugee-agency-and-un-human-rights-office-warn>.
- 16 British Prime Minister's Office, *PM statement on illegal migration*, 13 décembre 2022, <https://www.gov.uk/government/speeches/pm-statement-on-illegal-migration-13-december-2022#:~:text=Premier%20ministre%20Rishi%20Sunak%20fait,de%20Commons%20sur%20>

- l'immigration%20illégale.&text=Mr%20Speaker%2C%20  
avant%20que%20je%20démarré,les%20enfants%20si%20  
tragiquement%20à%20Solihull.
- 17 UK Home Office, *Latest statement in response to small boat crossings*, 15 janvier 2024, <https://homeofficemedia.blog.gov.uk/2024/01/15/latest-statement-in-response-to-small-boat-crossings/>.
  - 18 Emily Dugan, *Small boat arrivals in UK likely to rise in 2024, says Border Force officials' union*, The Guardian, 1er janvier 2024, <https://www.theguardian.com/uk-news/2024/jan/01/small-boat-arrivals-in-britain-likely-to-rise-in-2024-says-border-force-officials-union>.
  - 19 Entretien avec un pêcheur dans le port de Calais, juillet 2022.
  - 20 Rosie Cowan, *Huge trafficking operation smashed as Yard holds suspected ringleaders*, The Guardian, 12 octobre 2005, <https://www.theguardian.com/news/2005/oct/12/crime>.
  - 21 British Home Affairs Committee, *Channel crossings, migration and asylum, First Report of Session 2022-23*, 18 juillet 2022, <https://publications.parliament.uk/pa/cm5803/cmselect/cmhaff/199/report.html#heading-2>. Les données officielles sur les traversées du RIB n'ont commencé à être publiées qu'en 2018, de sorte qu'il existe très peu de données quantitatives réelles sur les groupes démographiques qui ont emprunté cette route avant 2018.
  - 22 Les migrants originaires d'Afrique, principalement des Soudanais, font exception à cette règle de faire appel à des passeurs de la même nationalité. *En route to the United Kingdom : A field survey on Vietnamese migrants*, IRASEC et France Terre d'Asile, mars 2017, [https://www.france-terre-asile.org/images/stories/publications/pdf/En\\_route\\_to\\_the\\_United\\_Kingdom\\_-\\_a\\_field\\_survey\\_of\\_vietnamese\\_migrants.pdf](https://www.france-terre-asile.org/images/stories/publications/pdf/En_route_to_the_United_Kingdom_-_a_field_survey_of_vietnamese_migrants.pdf).
  - 23 Ibid, p. 44.
  - 24 En plus de cette somme, le Royaume-Uni a déboursé 87 millions de livres sterling au cours de la même période pour renforcer la sécurité des frontières dans le nord de la France, dont une partie a été versée au gouvernement français. Voir *Irregular migration : A timeline of UK-French co-operation*, Research briefing, 22 mars 2023, House of Commons library, <https://commonslibrary.parliament.uk/research-briefings/cbp-9681/#:~:text=The%20UK%20committed%20to%20providing,%2F24%20and%2025%2F26;FranceandBritain'sLeTouquetTreatyonmigration-keypoints>, France24, 17 janvier 2021, <https://www.france24.com/en/20180117-france-britains-le-touquet-treaty-migration-key-points>.
  - 25 British Prime Minister's Office, *UK-France Joint Leaders' Declaration*, 10 mars 2023, <https://www.gov.uk/government/publications/uk-france-joint-leaders-declaration/uk-france-joint-leaders-declaration>.
  - 26 Ibid.
  - 27 Alex Lee, *The Essex lorry deaths expose the tragic cost of high-tech borders*, Wired, 26 octobre 2019, <https://www.wired.co.uk/article/essex-lorry-deaths>; Isobel Cockerell, *A blanket of surveillance covers Calais, but more migrants are dying at sea than ever before*, Coda, 30 novembre 2021, <https://www.codastory.com/authoritarian-tech/surveillance/surveillance-borders-calais-migrants-drones-police-boats/>.
  - 28 Migrants à Calais : construction d'un mur "anti-intrusions" de migrants autour d'une station-service, FranceInfo, 24 janvier 2019, <https://france3-regions.francetvinfo.fr/hauts-de-france/pas-calais/calais/migrants-calais-construction-mur-anti-intrusions-migrants-autour-station-service-1612929.html>.
  - 29 IRASEC et France Terre d'Asile, *En route to the United Kingdom: A field survey of Vietnamese migrants*, mars 2017, [https://www.france-terre-asile.org/images/stories/publications/pdf/En\\_route\\_to\\_the\\_United\\_Kingdom\\_-\\_a\\_field\\_survey\\_of\\_vietnamese\\_migrants.pdf](https://www.france-terre-asile.org/images/stories/publications/pdf/En_route_to_the_United_Kingdom_-_a_field_survey_of_vietnamese_migrants.pdf).
  - 30 National Crime Agency, *National Strategic Assessment of Serious and Organised Crime*, 2019, <https://nationalcrimeagency.gov.uk/who-we-are/publications/296-national-strategic-assessment-of-serious-organised-crime-2019/file>.
  - 31 *Essex lorry deaths: Men jailed for killing 39 migrants in trailer*, BBC, 22 janvier 2021, <https://www.bbc.com/news/uk-england-essex-55765213>.
  - 32 Selon un rapport du Parlement britannique, « [i] est probable qu'une partie de l'augmentation des traversées par bateaux soit due au renforcement de la sécurité sur d'autres méthodes de voyage vers le Royaume-Uni par des moyens irréguliers. » Voir UK Parliament, *Channel crossings, migration and asylum*, premier rapport de la session 2022-23, <https://publications.parliament.uk/pa/cm5803/cmselect/cmhaff/199/report.html#heading-2>.
  - 33 Independent Chief Inspector of Borders and Immigration, *An inspection of the Home Office's response to in-country clandestine arrivals ('lorry drops') and to irregular migrants arriving via 'small boats' (May 2019-December 2019)*, novembre 2020, [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment\\_data/file/933953/An\\_inspection\\_of\\_the\\_Home\\_Office\\_s\\_response\\_to\\_in-country\\_clandestine\\_arrivals\\_-\\_lorry\\_drops\\_\\_and\\_to\\_irregular\\_migrants\\_arriving\\_via\\_\\_small\\_boats\\_\\_.pdf](https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/933953/An_inspection_of_the_Home_Office_s_response_to_in-country_clandestine_arrivals_-_lorry_drops__and_to_irregular_migrants_arriving_via__small_boats__.pdf).
  - 34 British Home Office, *Irregular migration to the UK, year ending March 2023*, 25 mai 2023, <https://www.gov.uk/government/statistics/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-march-2023>.
  - 35 European Migrant Smuggling Centre, *5th Annual Report*, EUROPOL, 2021, [https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/emsc\\_5th\\_annual\\_report.pdf](https://www.europol.europa.eu/cms/sites/default/files/documents/emsc_5th_annual_report.pdf).
  - 36 UK Home Office, *New Plan for Immigration : policy statement (accessible)*, 29 mars 2022, <https://www.gov.uk/government/consultations/new-plan-for-immigration/new-plan-for-immigration-policy-statement-accessible>.
  - 37 Véronique Weber, *Près de Dieppe, 59 migrants voulaient rejoindre l'Angleterre sur des canots de fortune*, Actu, 19 octobre 2020, [27](https://actu.fr/normandie/petit-</a></li>
</ol>
</div>
<div data-bbox=)

- caux\_76618/pres-de-dieppe-59-migrants-voulaient-rejoindre-l-angleterre-sur-des-canots-de-fortune\_36887230.html.
- 38 Dossier judiciaire partagé par l'autorité judiciaire de Lille en charge de l'enquête citée par Aude Lasjaunias, Le pêcheur passeur de migrants qui met le port de Dunkerque en émoi, *Le Monde*, 7 novembre 2015.
- 39 Entretien avec un migrant albanais (2), novembre 2022.
- 40 Entretiens avec un migrant albanais (1) et avec un membre de la famille d'un migrant albanais (2), novembre 2022.
- 41 Ibid.
- 42 UK Home Office, *Irregular migration to UK, year ending September 2023*, 23 novembre 2023, <https://www.gov.uk/government/statistics/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-september-2023/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-september-2023>.
- 43 La voix du Nord, Manche : les traversées clandestines, un business lucratif pour des passeurs très organisés, <https://www.lavoixdunord.fr/1167294/article/2022-04-15/manche-les-traversees-clandestines-un-business-lucratif-pour-des-passeurs-tres>.
- 44 Entretien avec une escorte de passeurs, nord de la France, août 2022 ; Rachel Flynn, *Six dead and dozens rescued after migrant boat capsizes in Channel as search continues*, *The Independent*, 13 août 2023, <https://www.independent.co.uk/news/uk/home-news/migrant-boat-english-channel-rescue-b2392030.html>.
- 45 Entretien avec un sauveteur côtier français, nord de la France, août 2022.
- 46 *Channel crossings : Smugglers are using 'death trap' boats, agency says*, BBC, 12 décembre 2021, <https://www.bbc.co.uk/news/uk-england-kent-59628067>.
- 47 Entretiens avec des agents des forces de l'ordre et des passeurs, août 2022.
- 48 UK Parliament, *No case for routinely offering asylum to claimants from 'safe', Albania*, Home Affairs Committee, 12 juin 2023, <https://committees.parliament.uk/committee/83/home-affairs-committee/news/195596/no-case-for-routinely-offering-asylum-to-claimants-from-safe-albania-home-affairs-committee/>.
- 49 *Albanian migrants : Why are they coming to UK and how many have arrived*, BBC, 8 mars 2023, <https://www.bbc.com/news/explainers-63473022>.
- 50 Fjori Sinoruka, *Rise in TikTok ads among Albanians selling smuggling operations to UK*, *Balkan Insight*, 8 août 2022, <https://balkaninsight.com/2022/08/08/rise-in-tiktok-ads-among-albanians-selling-smuggling-operations-to-uk/> ; «They think they will find paradise, but...», l'avertissement sévère du Times : Dans cinq ans, l'Albanie sera vide, SOT, 4 novembre 2022, <https://sot.com.al/english/aktualitet/mendojne-se-do-gjejne-parajsen-por-paralajmerimi-i-forte-nga-the-time-i547067>.
- 51 Entretien avec un migrant albanais (5) en novembre 2022 ; voir également *We ran out of gas in the middle of the ocean*, SOT, 19 octobre 2022, <https://sot.com.al/english/aktualitet/iku-ilegalisht-ne-angli-rrefehet-shqiptari-dhe-tregon-veshtersite-na-i543654>.
- 52 Entretien avec un migrant soudanais et des ONG, juillet 2022.
- 53 Travail sur le terrain, mi-2022. Les prix ont été vérifiés pour la dernière fois en mars 2023 sur <https://www.alibaba.com/showroom/yamabisi-40hp.html>. Auparavant, les moteurs Yamaha étaient plus courants.
- 54 Entretien avec des sources du système de justice pénale dans le nord de la France, juillet 2022.
- 55 Entretien avec un passeur et documents judiciaires vus par la GI-TOC, Dunkerque, juillet 2022.
- 56 Rajeev Syal, *Smuggling operation sent thousands across Channel illegally in small boats*, *The Guardian*, 6 juillet 2022, <https://www.theguardian.com/uk-news/2022/jul/06/smuggling-operation-sent-thousands-of-people-across-channel-illegally-in-small-boats>.
- 57 Entretien avec des forces de l'ordre de pays d'Europe occidentale, Roumanie, juin 2023.
- 58 Documents judiciaires vus par la GI-TOC, Dunkerque et Boulogne, juillet 2022.
- 59 La France met la main sur un lucratif réseau de passeurs transmanche, RFI, 23 septembre 2022, <https://www.rfi.fr/en/france/20220923-france-busts-people-smugglers-accused-of-making-thousands-from-channel-crossings>.
- 60 *UK arrests suspected English Channel people-smuggling 'kingpin'*, *Al Jazeera*, 5 mai 2022, <https://www.aljazeera.com/news/2022/5/5/uk-arrests-suspected-english-channel-people-smuggling-kingpin> ; *Channel crossings : Smugglers are using 'death trap' boats, agency says*, BBC, 12 décembre 2021, <https://www.bbc.com/news/uk-england-kent-59628067>.
- 61 Traversées clandestines de la Manche : des réseaux de passeurs de plus en plus organisés, *L'Express*, 19 avril 2022, [https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/traversees-clandestines-de-la-manche-des-reseaux-de-passeurs-de-plus-en-plus-organises\\_2172024.html](https://www.lexpress.fr/actualites/1/societe/traversees-clandestines-de-la-manche-des-reseaux-de-passeurs-de-plus-en-plus-organises_2172024.html).
- 62 Ibid.
- 63 D'après les témoignages des migrants, le suivi des médias et les procès dans la région de Calais, les ressortissants iraqiens sont la nationalité la plus courante parmi les accusés dans les procès pour trafic de migrants.
- 64 Entretien avec un activiste, Boulogne, juillet 2022.
- 65 Entretien avec un passeur basé en Allemagne, par téléphone, septembre 2023.
- 66 Eray Arda Akartuna et Amy Elise Thornton, *The Kurdistan Worker's Party (PKK) in London : Countering overseas terrorist financing and support with «nudge» and situational approaches*, *Terrorism and Policial Violence*, pp 10-11, <https://doi.org/10.1080/09546553.2021.1941902>.
- 67 Laura Adal, *Organized crime in the Levant*, GI-TOC, mars 2021, p. 20, <https://globalinitiative.net/wp-content/uploads/2021/03/Organized-Crime-in-the-Levant-Conflict-transactional-relationships-and-identity-dynamics-GITOC.pdf>.

- 68 Jack Newman, *Middle Eastern migrants reveal how 'Kurdish mafia' gangsters in Minsk facilitated their travel across Europe and into France - where they now prepare to make the dangerous Channel crossing*, Daily Mail, 3 December 2021, <https://www.dailymail.co.uk/news/article-10273727/Migrants-reveal-Kurdish-mafia-gangsters-Minsk-facilitated-travel-Europe.html>.
- 69 Entretien avec des diplomates occidentaux, Pologne, décembre 2023.
- 70 Entretien téléphonique avec « Karwan », septembre 2023.
- 71 Travail de terrain de la GI-TOC, Iraq, juin 2023.
- 72 Ibid.
- 73 La GI-TOC mènera d'autres recherches, notamment sur le terrain en Iraq, afin de déterminer le mode de fonctionnement de ces groupes criminels et la nature de leurs relations avec leurs affiliés kurdes en Europe.
- 74 Par exemple, en mai 2022, des fusillades entre passeurs rivaux ont entraîné la mort d'un migrant kurde iraquien. Une autre série de fusillades en septembre 2022, qui seraient motivées par des différends entre passeurs kurdes rivaux, a également entraîné la mort d'un Iraquien d'une balle dans la tête, tandis qu'un passeur kurde a été abattu dans son sommeil en février 2023. Voir Alexis Constant, Grande-Synthe : un migrant tué par balle ce lundi soir, 24 heures après une fusillade qui a fait un blessé grave, La Voix Du Nord, 24 mai 2022, <https://www.lavoixdunord.fr/1184033/article/2022-05-24/grande-synthe-un-homme-tue-par-balle-et-un-autre-blesse-pres-d-un-camp-de> ; *Rival smugglers blamed for shootings in French migrant camp*, InfoMigrants, 9 septembre 2022, <https://www.infomigrants.net/en/post/43206/rival-smugglers-blamed-for-shootings-in-french-migrant-camp#:~:text=A%20string%20of%20shootings%20at,victim%20of%20gun%2Drelated%20violence> ; Matt Datham, *Suspected Channel smuggler shot in his sleep*, The Times, 15 février 2023, <https://www.thetimes.co.uk/article/suspected-channel-smuggler-shot-in-his-sleep-l3j79v8wd>.
- 75 Entretiens avec des sources du système de justice pénale, des passeurs subalternes et des migrants, nord de la France, 2022-2023.
- 76 Entretien avec des petits passeurs en Belgique (Anvers) et en France, juin 2023.
- 77 Ce profil est basé sur un entretien téléphonique avec « Karwan », septembre 2023.
- 78 Entretien avec un passeur basé en Allemagne, par téléphone, septembre 2023.
- 79 Entretien avec un migrant albanais (2), novembre 2022.
- 80 Entretien avec un migrant albanais (1) et entretien avec un intermédiaire albanais, novembre 2022.
- 81 Entretien avec un migrant albanais (1), novembre 2022.
- 82 Entretien avec une source au sein du système de justice pénale, nord de la France, octobre 2023.
- 83 Entretiens avec des migrants, nord de la France, 2022 et 2023.
- 84 Une vaste enquête ayant abouti à 39 arrestations a également inclus des hawaladars basés au Royaume-Uni. Voir *39 arrests in cross-border operation against migrant smuggling in small boats across English Channel*, EUROPOL, 6 juillet 2022, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/39-arrests-in-cross-border-operation-against-migrant-smuggling-in-small-boats-across-english-channel>.
- 85 Diane Taylor, *Kingpins in Channel smuggling operation «living and working freely» in UK*, The Guardian, 24 juillet 2021, <https://www.theguardian.com/uk-news/2021/jul/24/kingpins-in-channel-smuggling-operations-living-freely-in-the-uk-say-migrants>.
- 86 Entretiens avec des migrants, nord de la France et Belgique, 2022 et 2023.
- 87 Mohammed El-Qorchi, *Hawala, Finance et développement*, décembre 2002, 39, <https://www.imf.org/external/pubs/ft/fandd/2002/12/elqorchi.htm>.
- 88 Voir, par exemple, Alexis Constant, Grande-Synthe : un migrant tué par balle ce lundi soir, 24 heures après une fusillade qui a fait un blessé grave, La Voix Du Nord, 24 mai 2022, <https://www.lavoixdunord.fr/1184033/article/2022-05-24/grande-synthe-un-homme-tue-par-balle-et-un-autre-blesse-pres-d-un-camp-de>.
- 89 Travail sur le terrain en Iraq, juin 2023.
- 90 *39 arrests in cross-border operation against migrant smuggling in small boats across English Channel*, EUROPOL, 6 juillet 2022, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/39-arrests-in-cross-border-operation-against-migrant-smuggling-in-small-boats-across-english-channel>.
- 91 L'article suivant rapporte comment un migrant, un Kurde de 32 ans, témoin de la violence armée dans le camp, répondait « mafia, mafia » lorsque les journalistes l'interrogeaient sur les fusillades. Voir Agence France Presse, *French police clear Channel migrant camps after violence leaves one dead*, Barron's, 25 mai 2022, <https://www.barrons.com/news/french-police-clear-channel-migrant-camps-after-violence-leaves-one-dead-01653477908>.
- 92 Entretien avec des travailleurs sociaux, nord de la France, juillet 2023.
- 93 Travail de terrain, nord de la France, 2023 ; entretien avec un migrant, nord de la France, juillet 2023 ; Camp de migrants de Loon-Plage : 13 passeurs présumés interpellés, plusieurs armes saisies, Le Figaro, 14 juin 2016, <https://www.lefigaro.fr/flash-actu/camp-de-migrants-de-loon-plage-13-passeurs-presumes-interpelles-plusieurs-armes-saisies-20230614>.
- 94 Entretien avec un migrant afghan (8), juillet 2023.
- 95 Entretiens avec des migrants, nord de la France (camps de Grand Synthe et Loon-Plage), 2022 et 2023.
- 96 InfoMigrants, *Terms and acronyms that asylum seekers need to know in France*, 30 mai 2022, <https://www.infomigrants.net/en/post/40724/terms-and-acronyms-that-asylum-seekers-need-to-know-in-france>.
- 97 Entretiens avec des passeurs, 2022-2023.
- 98 Entretien avec un recruteur afghan, Belgique, juin 2023.

- 99 Entretien avec une ONG à Calais, août 2022 ; Charles Piquet, Calais : le procès des gérants du Pacific et du Tudor reporté, Nord Littoral, 22 octobre 2022, <https://www.nordlittoral.fr/156235/article/2022-10-22/calais-le-proces-des-gerants-du-pacific-et-du-tudor-reporte>.
- 100 Voir InfoMigrants, *English Channel: Summer sees migrants risk all to reach UK via unstable boats*, 17 août 2017, <https://www.infomigrants.net/en/post/51184/english-channel-summer-sees-migrants-risk-all-to-reach-uk-via-unstable-boats>.
- 101 Entretiens avec des migrants et des garde-côtes français, nord de la France, août 2023.
- 102 Entretien avec des travailleurs sociaux, Loon-Plage, France, juillet 2023.
- 103 Entretiens avec des chauffeurs de taxi, aéroport de Lille, juillet 2023.
- 104 Entretiens avec un migrant albanais et un intermédiaire albanais spécialisé dans le trafic de migrants, novembre 2022.
- 105 Entretien avec un intermédiaire albanais spécialisé dans le trafic, novembre 2022.
- 106 Il convient de noter que tous les migrants ne paient pas pour accéder aux services de ces ONG.
- 107 Entretien avec des travailleurs sociaux, juillet 2023.
- 108 Travail de terrain, nord de la France, mi-2023.
- 109 Le numéro de téléphone fourni est typiquement celui des CROSS : Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage.
- 110 Entretien avec un intermédiaire albanais spécialisé dans le trafic, novembre 2022.
- 111 Entretien avec des migrants, nord de la France, juillet 2022.
- 112 Entretien avec un fonctionnaire municipal, nord de la France, juillet 2022.
- 113 Il s'agit notamment d'un défi signalé sur un large éventail d'itinéraires du trafic de migrants, y compris entre l'Afrique de l'Ouest et les Canaries.
- 114 Entretien avec un Afghani qui a réussi à traverser la Manche, octobre 2023.
- 115 Stéphanie Maurice, *Migrants : la préfecture du Pas-de-Calais barre l'accès d'un fleuve à l'aide de bouées*, Libération, 11 août 2023, [https://www.liberation.fr/societe/migrants-la-prefecture-du-pas-de-calais-barre-lacces-dun-fleuve-a-laide-de-bouees-20230811\\_AMNIJUF2T5CSTP6CDB4G747O24/](https://www.liberation.fr/societe/migrants-la-prefecture-du-pas-de-calais-barre-lacces-dun-fleuve-a-laide-de-bouees-20230811_AMNIJUF2T5CSTP6CDB4G747O24/).
- 116 National Crime Agency, *Update : Small boats people smuggling network dismantled following covert NCA investigation*, 29 août 2023, <https://nationalcrimeagency.gov.uk/news/small-boats-people-smuggling-network-dismantled-following-covert-nca-investigation>.
- 117 C'est ce qui ressort du témoignage d'un passeur iraquien, août 2022.
- 118 UK Home Office, *Irregular migration to UK, year ending September 2023*, 23 novembre 2023, <https://www.gov.uk/government/statistics/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-september-2023/irregular-migration-to-the-uk-year-ending-september-2023>.
- 119 Entretien avec un passeur basé en Allemagne.
- 120 *Protocol Against the Smuggling of Migrants by Land, Sea and Air, Supplementing The United Nations Convention Against Transnational Organized Crime*, article 5, [https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM\\_Protocol\\_English.pdf](https://www.unodc.org/documents/middleeastandnorthafrica/smuggling-migrants/SoM_Protocol_English.pdf).
- 121 Entretien avec un membre de famille d'un migrant albanais, novembre 2022.
- 122 Entretien avec des migrants, nord de la France, juillet 2022. Steve Reynolds, chef du groupe spécial Invigor dirigé par la NCA, a déclaré « qu'il existe des preuves d'un certain degré de coordination. Il y a eu des événements assez importants, des vagues, où il y a eu neuf ou dix bateaux. » En plus d'être un moyen de gérer un arriéré de demande, il se peut que l'approche par vagues permette d'éviter la répression. Selon Reynolds, « aucun renseignement spécifique ne suggère qu'ils opèrent comme des passeurs de cocaïne, c'est-à-dire qu'ils envoient dix personnes en sachant que deux d'entre elles se feront prendre et que les huit autres passeront, mais c'est possible - nous n'en sommes pas sûrs. » Voir *People smugglers run mass boat launches to beat Channel patrols - Crime unit chief says gangs are coordinating their actions in France*, The Guardian, 28 septembre 2019, <https://www.theguardian.com/world/2019/sep/28/smugglers-send-migrant-surges-across-channel-to-beat-patrols>.
- 123 Entretien avec un intermédiaire albanais (2), novembre 2022.
- 124 Daniel Sandford, *What does Rishi Sunak's promise to stop the boats mean*, BBC, 4 janvier 2023, <https://www.bbc.co.uk/news/uk-64164339>.
- 125 Entretiens avec des migrants albanais, novembre 2022.
- 126 Entretien avec une source au sein des forces de l'ordre, juillet 2022.



**GLOBAL  
INITIATIVE**  
AGAINST TRANSNATIONAL  
ORGANIZED CRIME

**À PROPOS DE LA GLOBAL INITIATIVE**

The Global Initiative Against Transnational Organized Crime (GI-TOC) est un réseau mondial de plus de 600 experts dans le monde entier. La GI-TOC offre une plateforme destinée à promouvoir un débat plus large et des approches innovantes pour favoriser une stratégie mondiale exhaustive contre la criminalité organisée.

[www.globalinitiative.net](http://www.globalinitiative.net)