



TRAFIC
DE MIGRANTS

18.

Trafic illicite de migrants dans le contexte libyen : Réexamen des éléments factuels

Gabriella Sanchez¹

Résumé : Le présent chapitre examine les interactions entre les migrants et ceux qui facilitent leur voyage. Il fait valoir que les préoccupations centrées sur l'Union européenne concernant la migration irrégulière, qui attribuent le trafic illicite aux seuls réseaux criminels organisés, ont conduit à des visions simplistes des processus de facilitation de la mobilité en Libye et au-delà. Les conclusions montrent que les personnes qui organisent les voyages des migrants sont le plus souvent des hommes, des femmes et des enfants issus de communautés marginalisées et paupérisées, qui dépendent de longue date de la fourniture de services de mobilité et de transport pour générer des revenus et qui fournissent ces services pour atteindre leurs propres objectifs de mobilité et/ou de migration et réduire les effets de la pauvreté et de la privation de droits. Or, le durcissement des contrôles aux frontières et les efforts déployés par l'Union européenne pour faire appliquer les lois en matière de migration, conjugués au manque de voies de mobilité légales, sûres et respectueuses de la dignité, sont à l'origine d'interactions souvent inéquitables, abusives et violentes entre les migrants et les facilitateurs.

18.1. Introduction

Les passeurs figurent en bonne place dans le discours de l'Union européenne sur les migrations irrégulières. Leur organisation, leurs activités, leur rayon d'action et leur inhumanité sont également souvent évoqués dans les textes qui traitent des migrations, en particulier dans le cas de la Libye, généralement considérée comme l'épicentre de ce qu'on appelle la « crise migratoire » de l'Union européenne et, jusqu'à peu, l'une des principales plaques tournantes en Méditerranée des départs irréguliers à destination de l'Europe.

Les passeurs qui opèrent en Libye sont présentés comme des membres de réseaux de criminalité transnationale organisée, structurés en milices et en tribus dispersées dans tout le pays. Ils sont réputés profiter financièrement de la volonté farouche des migrants de se rendre en Europe et les soumettre à d'abominables situations d'exploitation et mauvais traitements. Des passeurs seraient également impliqués dans d'autres activités criminelles, du terrorisme et du djihadisme au trafic d'organes et de drogue.

La violence à laquelle sont exposés les migrants qui transitent par la Libye ne doit pas être sous-estimée. De nombreux éléments factuels attestent les actes criminels qu'ils subissent (de l'enlèvement contre rançon au travail forcé et à la traite d'êtres humains). Cependant, on dispose de peu d'éléments factuels empiriques

¹ Institut Universitaire Européen.

qui portent spécifiquement sur la facilitation du trafic illicite de migrants. Malgré les nombreuses évocations des activités des passeurs, seule une poignée de chercheurs ont été en mesure de mener des recherches en Libye au fil des ans. En outre, la plupart des textes sur le trafic illicite adoptent les points de vue de l'Union européenne sur l'application des lois et le contrôle des migrations, et se focalisent sur l'endigement des migrations irrégulières, présentées comme une menace pour la sécurité de l'Union européenne. Cela a conduit à répandre une représentation du trafic illicite et de ses acteurs qui reflète davantage les craintes de l'Union européenne face aux migrations irrégulières que celles des personnes qui sont contraintes de recourir au trafic illicite, tant au titre de stratégie de mobilité que de mécanisme rémunérateur.

La présente contribution synthétise certaines des conclusions d'une étude de cas sur les dynamiques du trafic illicite de migrants dans la Libye de l'après-Kadhafi. Elle fait valoir que les préoccupations concernant la migration irrégulière centrées sur l'Union européenne qui attribuent exclusivement la facilitation du trafic illicite à des réseaux criminels organisés ont fait proliférer des visions simplistes des processus de mobilité en Libye et au-delà. Les données montrent que les personnes qui organisent les voyages des migrants sont pour la plupart des hommes, des femmes et des enfants issus de communautés marginalisées et paupérisées dans l'ensemble de la Libye (y compris des migrants eux-mêmes) qui recourent à la fourniture de services de mobilité et de transport pour générer des revenus. Elles le font également pour réaliser leurs propres objectifs de mobilité et/ou de migration et pour réduire les effets des inégalités croissantes qu'elles subissent.

La facilitation de la mobilité en Libye est profondément et historiquement ancrée dans la vie communautaire socioéconomique. Pendant des générations, elle a été assurée par des transporteurs et des commerçants d'origine migrante, tribale ou pastorale. Cependant, le durcissement des contrôles aux frontières et les efforts déployés par l'Union européenne en vue de faire appliquer les lois en matière de migration ainsi que la quasi-absence de voies de mobilité légales, sûres et respectueuses de la dignité sont à l'origine d'interactions souvent inévitables, abusives et violentes entre les migrants et ceux qui organisent leurs voyages. La présente contribution éclaire certaines de ces interactions, leurs causes profondes et leurs incidences.

18.2. Définir le trafic illicite

Les transporteurs et les commerçants d'origine migrante, tribale ou pastorale facilitent la mobilité humaine dans le Maghreb, le Sahara et au-delà depuis des générations (Bredeloup et Pliez, 2011). Les inquiétudes grandissantes que suscitent les migrations irrégulières à destination de l'Union européenne ont toutefois conduit ces services à être considérés comme des services favorisant les migrations irrégulières vers l'Europe et, par voie de conséquence, à être qualifiés de trafic illicite de migrants par un nombre croissant d'États-nations (Brachet, 2018).

Notion relativement récente (elle a été définie en tant que telle en 2000 seulement), le trafic illicite de migrants désigne le fait d'assurer, afin d'en tirer un avantage matériel, l'entrée irrégulière, non officielle ou non déclarée d'une personne dans un pays qui n'est pas le sien (ONUDDC, 2000). Ses facilitateurs sont presque exclusivement décrits comme des passeurs dans la production écrite de la justice pénale, ce qui montre que les activités qu'ils exercent sont envisagées comme des activités presque intrinsèquement illicites et/ou criminelles (Baird et Van Liempt, 2016 ; Van Liempt et Sersli, 2013).

Les textes de l'Union européenne sur la migration irrégulière décrivent généralement les facilitateurs du trafic illicite comme des « réseaux criminels [qui] organisent le voyage d'un grand nombre de migrants prêts à tout pour gagner l'Union européenne » (Commission européenne, 2015) et comme des « passeurs sans scrupule qui cherchent à tirer profit du désespoir de personnes en situation de vulnérabilité » (Commission européenne, 2016). Ils sont également dépeints comme des personnes qui exercent une activité cruelle et inhumaine (EMSC, 2019, p. 27), dans des groupes fermés accessibles uniquement par l'intermédiaire de partenaires et d'associés de confiance (Frontex, 2019, p. 29).

Les injustices vécues par les migrants lors de leurs voyages sont attestées par de nombreuses sources sous la forme de publications des médias, de rapports d'organisations intergouvernementales et de travaux de recherche universitaire, et sont presque exclusivement attribuées aux facilitateurs du trafic illicite. En Libye, ces violences sont souvent imputées aux milices et aux tribus qui tirent profit de la détresse des migrants (Bocchi, 2018 ; Reitano et Tinti, 2015). Il est toutefois de plus en plus largement admis que la demande de services de trafic illicite découle de la restriction systématique de l'accès à des mécanismes légaux, sûrs et respectueux de la dignité permettant aux

personnes de migrer (Zhang *et al.*, 2018 ; Ayalew, 2018a). En d'autres termes, ni le trafic illicite ni ses facilitateurs ne sont intrinsèquement violents. Cependant, les recherches empiriques sur la facilitation de la migration et ses acteurs sont rares, et notre compréhension des dynamiques migrant-facilitateur est limitée, en particulier du point de vue des acteurs mêmes.

18.3. Facilitation de la migration en Libye : Documentation

La documentation disponible montre que la facilitation de la migration irrégulière via la Méditerranée n'est pas une pratique récente. De fait, la fonction de plaque tournante majeure du trafic illicite qu'occupe la Libye avait déjà été identifiée sous Kadhafi (Monzini *et al.*, 2004 ; Monzini, 2007). Les chercheurs avançaient que les facilitateurs du trafic illicite étaient organisés en un réseau complexe d'organisations de petite et moyenne taille opérant à court terme, apportant des solutions souples à des problèmes fluctuants, et conscientes d'évoluer sur un territoire instable et dans un contexte de changement permanent (Monzini, 2007).

Les recruteurs ou intermédiaires étaient pour une large part originaires des mêmes pays que les migrants, les Libyens étant perçus comme enclins aux abus et aux escroqueries. Sara Hamood a décrit la manière dont les tâches étaient réparties par nationalité, les Libyens assurant le trajet en bateau proprement dit, les non-Libyens le contact entre les « clients » non libyens et le « passeur » libyen (Hamood, 2006, p. 60).

Hans Lucht a également constaté que les migrants ghanéens prenant le départ depuis la Libye, forts de leur expérience en navigation, jouent souvent le rôle de capitaine d'embarcation pour réduire leurs frais. En contrepartie, ils se voient offrir leur trajet ainsi que des places qu'ils peuvent vendre à des amis ou à des membres de leur famille à prix réduit. L'attrait de cet échange n'est toutefois pas de nature financière. La plupart d'entre eux sont en cours de migration et voient dans le rôle de capitaine avant tout un moyen de se rendre en Europe (Lucht, 2012, p. 131).

Des abus fréquents ont également été constatés, souvent attribués aux autorités et non aux seuls facilitateurs du trafic illicite. Hamood, par exemple, a montré que les migrants n'avaient souvent pas d'autre choix que d'accepter des conditions financières abusives de la part des autorités, mais qui offrent la possibilité de poursuivre leur voyage.

La fin du régime de Kadhafi en 2011 et le début d'une série de tentatives de nature militaire d'acteurs cherchant à contrôler le pays (dont l'Union européenne) ont eu des conséquences catastrophiques sur les personnes qui vivent en Libye. La guerre civile, des dissensions politiques persistantes et une insécurité généralisée ont contribué aux tensions sociétales, aux difficultés économiques ainsi qu'à de considérables pertes en vies humaines et déplacements de population, fragilisant davantage les services publics et la cohésion sociale (Fitzgerald, 2018 ; Human Rights Watch, 2019). Les données des Nations Unies indiquent toutefois qu'aucun de ces facteurs n'a stoppé les migrations à destination de la Libye (HCR, 2019). Cependant, la fin du régime a marqué le début d'une nouvelle série de tentatives de maîtrise des migrations irrégulières et, pour la Libye, un regain de visibilité au titre de plaque tournante du trafic illicite de migrants, essentiellement en raison de sa proximité avec l'Italie. Le personnage du passeur s'est alors vu attribuer un nouveau visage dans les textes. Les rapports d'orientation et les écrits journalistiques ont commencé à décrire les milices et les tribus – qui englobent les chefs et les membres des tribus, les conseils locaux et les groupes armés constitués pour la majorité après la chute du régime, cherchant à protéger leurs familles et leurs intérêts (Gouvernements de la Belgique, des Pays-Bas, de la Norvège et de la Suède, 2014) – comme les nouveaux maîtres du marché du trafic illicite en Libye. Dans ce cadre, les milices et les tribus ne sont pas présentées comme des transporteurs et commerçants de longue date, mais se seraient violemment emparées des activités de traite et de trafic illicite de migrants en Libye, constituant une menace sérieuse pour la sécurité de l'Union européenne en raison de leur capacité à faciliter l'arrivée de migrants irréguliers via la Méditerranée (Bocchi, 2018 ; Reitano et Tinti, 2015).

Aujourd'hui, la plupart des publications sur la facilitation de la migration irrégulière tiennent pour acquise l'affirmation selon laquelle le trafic illicite a cédé la place à des activités d'esclavage domestique et d'exploitation sexuelle (Reitano

et Tinti, 2015, p. 13), gérées par les milices et les tribus qui ont connu une expansion rapide après la chute du régime. Cette affirmation est pour le moins simpliste. D'une part, elle témoigne des efforts de l'Union européenne visant à présenter les migrations irrégulières en provenance d'Afrique comme une menace pour la sécurité. D'autre part, elle est anhistorique, car elle passe outre les pratiques anciennes et extrêmement diverses de facilitation de la mobilité qui existent dans l'ensemble de l'Afrique et en Libye. Elle criminalise également des pratiques ancrées dans la société d'importance fondamentale pour la survie des communautés migrantes, tribales et pastorales de la région, amalgamant des stratégies anciennes de commerce et de mobilité et la qualification pénale de trafic illicite de migrants. C'est ainsi que les mesures financées par l'Union européenne en vue de restreindre et de criminaliser les migrations irrégulières et leur facilitation ont été justifiées de manière systématique. L'emploi du terme générique « trafic illicite de migrants » pour désigner les tâches que les facilitateurs accomplissent a indiscutablement entraîné des répercussions sur leurs vies, celles de leurs communautés et celles des personnes qui recourent aux services qu'ils fournissent. Pourtant, il repose tout au plus sur de rares observations empiriques des dynamiques de la facilitation de la mobilité et de ses acteurs.

18.4. Trafic illicite de migrants en Libye : Réexamen des éléments factuels

La contribution à la présente publication vise à fournir des informations fondées, éclairées par des données empiriques, sur la facilitation du trafic illicite de migrants à destination et en provenance de la Libye. Elle est tirée d'une étude de cas de plus grande envergure menée entre 2017 et 2019 sur les trajectoires des migrants quittant la Libye pour l'Union européenne et sur les interactions avec les facilitateurs de leurs voyages (Sanchez, 2020). Cette étude a donné lieu à des entretiens individuels semi-structurés en personne avec 25 migrants et à trois groupes de discussion avec 14 migrants supplémentaires ayant vécu en Libye entre 2011 et 2017. Les personnes interrogées étaient toutes des hommes âgés de 18 à 45 ans ayant recouru aux services d'un facilitateur pour transiter par la Libye ou la quitter. Elles étaient originaires du Ghana (4), du Nigéria (4), du Sénégal (2) et du Bangladesh (29). Le travail sur le terrain a été mené dans l'agglomération de Rome (Italie) et le long de la frontière entre la Tunisie et la Libye dans des communautés connues pour leurs liens avec le trafic illicite de migrants au départ de la Libye (Médenine, Ben Gardane, Zarzis et le point de contrôle de Ras Ajdir). La seconde partie de l'étude a donné lieu à 21 entretiens avec des agents de la force publique, le personnel d'organisations intergouvernementales et la société civile, et a été complétée par des observations sur le terrain et des entretiens non structurés avec des informateurs locaux visant à obtenir des informations supplémentaires sur les activités locales de trafic illicite de migrants en lien avec la Libye.

Ce travail présente des limites, à commencer par le nombre de personnes interrogées. Cependant, au titre d'étude qualitative et ethnographique, son objectif premier n'est pas l'étude de comportements fréquents, mais l'examen des relations qui se nouent entre les migrants et les facilitateurs de leurs voyages – en particulier, dans le cadre de rapports de force inégaux. Une autre limitation réside dans le fait que les entretiens intègrent uniquement des points de vue d'hommes. Aucun contact n'a été établi avec des migrantes en mesure de décrire leurs expériences en Libye. De futurs travaux devront étudier les dynamiques de la facilitation du trafic illicite telle qu'elle est vécue par les femmes, sous l'angle des sexospécificités. Des efforts ont été déployés en vue de mener des recherches en Libye, mais n'ont pas obtenu d'aval institutionnel en raison de la situation en matière de sécurité. Des travaux supplémentaires le long de la frontière entre la Tunisie et la Libye (où l'on sait que des activités de trafic illicite ont lieu en lien avec la Libye) ont permis de surmonter cet obstacle. La situation en matière de sécurité et la criminalisation croissante de la facilitation de la migration n'ont pas permis à la chercheuse de contacter ouvertement des facilitateurs du trafic illicite. Comme dans de précédents travaux portant sur d'autres marchés du trafic illicite en Afrique du Nord, la chercheuse a remédié à cette limitation en interrogeant les migrants non pas sur les coordonnées ou l'identité des facilitateurs du trafic illicite, mais sur la nature de leurs interactions qu'ils ont eues, en tant que migrants, avec les organisateurs de leurs voyages. Cette stratégie a généré d'abondantes informations sur les facilitateurs et sur les stratégies qu'ils ont employées pour mener leur activité, ainsi que sur celles auxquelles les migrants ont recouru pour se procurer des services assurant leur mobilité. Plusieurs des personnes interrogées avaient elles-mêmes accompli des tâches associées au trafic illicite en échange de services,

et ont ouvertement évoqué leur expérience. Comme l'ont observé d'autres chercheurs dans le Sahara et dans le Maghreb, le fait que la facilitation de la migration soit une pratique profondément ancrée et non stigmatisée a de surcroît permis de recueillir librement ces informations (Ayalew, 2018b ; Richter, 2019). Les sections qui suivent synthétisent certaines des conclusions de l'étude de cas.

18.4.1. Le trafic illicite et ses acteurs

Les facilitateurs de la migration étaient des gens ordinaires résidant dans des zones frontalières le long de voies migratoires et dans des enclaves de migrants dans des villes côtières. Ils ont fourni des services de mobilité et/ou de trafic illicite pour générer des revenus ou pour réduire le coût de leurs propres voyages migratoires. Parmi eux figuraient des Libyens et des ressortissants d'autres pays. Les facilitateurs n'ont pas ouvertement indiqué faire partie de milices ou de groupes particuliers. Il s'agissait pour la plupart d'hommes adultes, de jeunes hommes cherchant à réduire le coût de leur voyage clandestin et parfois, d'après ce qui a été rapporté, de femmes.

Les migrants qui ont vécu en Tripolitaine ont indiqué que les personnes ayant organisé leurs voyages étaient souvent des migrants qui, ne disposant pas des ressources financières nécessaires pour se rendre en Europe, travaillaient pour le compte de facilitateurs et à ce titre recrutaient d'autres migrants, jouaient le rôle de guetteur ou de garde dans les caches, approvisionnaient en eau ou en nourriture les migrants qui attendaient, ou exécutaient des tâches ordinaires. Les entretiens menés avec les parties prenantes et des visites sur le terrain ont permis de confirmer que les facilitateurs étaient pour la plupart des résidents de communautés présentant un niveau élevé de marginalisation.

18.4.2. Motivations des passeurs

La plupart des facilitateurs travaillent dans le domaine du trafic illicite en vue d'en tirer un gain financier. Le transport de migrants sur de longues distances ou depuis des lieux éloignés en échange d'une rémunération était, dans cet échantillon, perçu socialement comme une forme légitime de travail sans la stigmatisation et les risques que présentent d'autres formes de trafic illicite, par exemple de drogue ou d'armes. Pour certains jeunes, cela constituait également un vecteur de visibilité et de statut dans un contexte d'absence généralisée de possibilités d'emploi. Les jeunes ont souvent exercé des activités associées au trafic illicite pour réduire les coûts de leur propre voyage, que ni eux ni leurs familles n'étaient en mesure de couvrir².

18.4.3. Point de vue des migrants : la majorité des migrants souhaitait rester en Libye

La majorité des migrants interrogés ne désirait pas se rendre en Europe³. Ils étaient arrivés en Libye dans l'intention d'y rester, ayant été informés par leurs pairs des possibilités d'emploi, malgré le conflit. Ils avaient pour objectif de gagner de l'argent et de rembourser les éventuelles dettes résultant de leur voyage. Nombre d'entre eux avaient trouvé des emplois relativement stables leur permettant d'assurer leur subsistance et celle de leurs familles restées au pays.

18.4.4. Des conflits, des violences et des abus courants

Les conditions de vie, bien que supportables, n'étaient pas optimales. Les migrants ont indiqué avoir souvent été la cible de violences verbales, d'escroqueries, de vols et d'agressions – souvent à motivation raciale. Plusieurs d'entre eux ont perdu leur emploi après la guerre et n'avaient nulle part où aller. Par ailleurs, les facilitateurs libyens et non libyens usaient notoirement de comportements abusifs. Après avoir eu accès aux informations des migrants, les facilitateurs ont souvent suivi, menacé ou agressé les migrants pour les convaincre de choisir leurs services. Des escrocs se sont également fait passer pour des facilitateurs afin de voler l'argent des migrants sans fournir de service de mobilité ou de trafic illicite. Plusieurs migrants ont indiqué que les facilitateurs et les escrocs observaient des migrants et leurs habitudes, et établissaient leur profil à des fins de ciblage systématique.

² Sur les enfants dans la facilitation des migrations via la Méditerranée, voir OIM (2015).

³ Seuls deux migrants bangladais sur 29 avaient entendu parler de la possibilité de se rendre en Europe ; seul un d'entre eux avait dès le début prévu de se rendre sur le continent.

18.4.5. La décision prise par les migrants de quitter la Libye pour se rendre en Europe a souvent résulté d'une série d'actes violents, d'un sentiment général d'insécurité et de ses effets

Une personne interrogée ayant été enlevée à quatre reprises a décidé qu'il ne lui était plus possible de rester en Libye, non seulement à cause de l'insécurité, mais aussi en raison des conséquences financières des enlèvements pour sa famille. Les pressions familiales ont souvent été citées parmi les raisons ayant poussé les migrants à traverser la Méditerranée. Privés de leurs moyens de subsistance et incapables de rapatrier des fonds, les migrants étaient exposés à des niveaux élevés de stress face aux besoins financiers de leurs familles et aux remboursements exigés par les créanciers de dettes précédemment contractées.

18.4.6. Les risques inhérents à la relation migrant-facilitateur ont été réduits par les réseaux sociaux

Les migrants ont obtenu les coordonnées de facilitateurs fiables et de confiance par le biais de leurs propres réseaux sociaux. Les facilitateurs étaient également réputés fréquenter les cafés, les restaurants ou d'autres lieux où les migrants se rassemblent dans le but de recruter des clients potentiels. La plupart des migrants savaient que l'escroquerie, l'extorsion et le vol étaient des pratiques répandues, ce qui les a incités à faire preuve de prudence. Les recommandations ont dans une certaine mesure réduit la probabilité d'abus. Autrement dit, les migrants étaient conscients des risques liés au voyage clandestin et ont recherché l'aide de personnes dans leur cas.

18.4.7. Il n'existe pas de « modèle d'activité de trafic illicite » particulier

Les coûts du trafic illicite étaient très variables et ont été presque systématiquement négociés. Il n'est pas rare que deux migrants ayant voyagé sur la même embarcation aient payé des sommes très différentes. Les facilitateurs ont également dû travailler dur pour générer leurs propres revenus. Ils ont fourni hébergement et nourriture, fait office d'agents de sécurité ou de guetteurs, et assuré les fonctions de guide, de chauffeur ou d'autres fonctions associées au transport. Les données portent à croire que leurs profits étaient maigres, compte tenu de la fluctuation des prix et du nombre de personnes entre lesquelles les recettes ont souvent été réparties. Rien n'indique que les facilitateurs aient prospéré financièrement. De fait, la plupart d'entre eux ont continué à vivre dans leurs communautés, signe d'une mobilité sociale limitée, voire nulle. La participation au trafic illicite a systématiquement constitué une tentative de réduire la précarité.

La facilitation des voyages de migrants a profité à nombre d'autres personnes dans les communautés où elle a eu lieu – par exemple, les chauffeurs de taxi ont transporté les migrants aux lieux de rencontre ou de départ, et les commerçants ont vendu de la nourriture et de l'eau pendant que les migrants attendaient le départ de leurs embarcations. De nombreuses communautés dépendaient financièrement des profits générés par les voyages des migrants. Cela s'applique non seulement aux voyages relevant du trafic illicite, mais également à d'autres formes de mobilité.

18.4.8. Le départ et le voyage ont été source de stress

Les conditions de paiement étaient dans l'ensemble claires. En revanche, les migrants n'ont guère été informés des modalités de voyage, et ont connu une grande incertitude. Les facilitateurs n'ont jamais indiqué de dates de départ précises, car les chances de départ dépendaient de multiples facteurs – par exemple, les conditions météorologiques, la confirmation du nombre de passagers en mesure de payer, la capacité de les transporter sans se faire repérer, la disponibilité d'une embarcation en état de marche, le versement anticipé de pots-de-vin aux autorités locales ou à d'autres acteurs étatiques, ainsi que la présence des autorités et d'autres groupes de facilitateurs qui pourraient tenter de « voler » les clients et d'exiger des frais distincts et/ou additionnels. Plusieurs migrants ont rapporté avoir attendu dans des caches pendant plusieurs jours avant d'être autorisés à embarquer. Les facilitateurs ont souvent uni leurs forces et rassemblé des groupes de migrants pour maximiser les profits, mais la coordination s'est avérée difficile. Le surpeuplement, l'approvisionnement limité en nourriture ou en eau, l'absence de toilettes et l'impossibilité

pour les migrants de contacter leurs familles ont été à l'origine de tensions dans les caches. Interagissant avec des personnes anxieuses, fatiguées et affamées, les facilitateurs ont souvent eu recours aux menaces ou à la violence physique pour reprendre le contrôle ou rétablir l'ordre. De nombreux migrants ont également choisi de s'échapper ou de quitter les lieux où ils attendaient lorsque les conditions se sont dégradées ou lorsqu'ils ont perdu espoir que le voyage se fasse.

18.5. Conclusions

La présente contribution visait à mettre en lumière certaines dynamiques mal comprises présentes dans la facilitation du trafic illicite de migrants. Elle n'entend pas décrire ou synthétiser toutes les interactions entre les migrants et ceux qui facilitent leurs migrations dans le contexte libyen et n'insinue pas que les conclusions et les observations d'autres chercheurs sur le sujet sont inexactes ou fausses. Elle a pour objectif d'offrir un exposé solide sur les dynamiques de l'interaction entre les migrants et la facilitation.

Cette étude présente indéniablement de nombreuses limitations. Le déplacement en Libye n'a pas été autorisé en raison de la situation en matière de sécurité. Alors que de nombreux migrants ont exercé des activités contribuant au trafic illicite, les entretiens avec des personnes ayant participé de manière systématique à la facilitation de la migration ont été rares. L'absence de participantes en mesure d'éclairer les dynamiques sexospécifiques présentes dans la facilitation de la mobilité constitue une autre lacune importante et regrettable (il est probable que de nombreuses femmes prennent part au trafic illicite, mais le caractère sexospécifique des tâches qu'elles accomplissent pourrait expliquer qu'elles ne soient pas vues ou perçues comme importantes). Un examen approfondi et détaillé des jeunes et des enfants facilitateurs de la mobilité, reposant sur leurs vécus et leurs perceptions, est également indispensable.

Quoique qualifiée de trafic illicite de migrants par l'Union européenne, la facilitation des voyages migratoires à destination et au départ de la Libye doit être reconnue comme partie intégrante d'un vaste continuum de stratégies de mobilité qui, à travers l'histoire, ont été employées par des migrants, des tribus et des groupes pastoraux dans toute l'Afrique du Nord. La facilitation de la mobilité est un moyen de subsistance pour de nombreuses communautés de la région, qui exercent ces activités parallèlement à des activités de commerce. Elles sont toutefois loin de constituer à elles seules l'ensemble du trafic illicite, et ne devraient pas être évoquées ou décrites comme tel d'un seul bloc. Les solutions permettant de lutter contre la facilitation prédatrice et abusive de la migration doivent donc comprendre des initiatives visant à réduire la précarité que subissent non seulement les migrants, mais aussi les facilitateurs des voyages migratoires et leurs communautés, dont les moyens de subsistance ont pâti du fait que leur travail est considéré comme une forme de crime organisé par la communauté internationale, dans le but de maîtriser les migrations.

- Ayalew, T.
 2018a En route to exile: Organizing refugee journeys from the Horn of Africa towards Europe. Working Paper No. 3, Research and Evidence Facility, SOAS, Londres.
- 2018b Refugee protections from below: Smuggling in the Eritrea–Ethiopia context. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 676, no 1, pp. 57-76.
- Baird, T. et I. Van Liempt
 2016 Scrutinising the double disadvantage: Knowledge production in the messy field of migrant smuggling. *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol 42, no 3, pp. 400-417.
- Bocchi, A.
 2018 Libya's rogue militias keep the country from tackling human trafficking. *Terrorism Monitor*, vol. 16, no 4, p. 7, 26 février. Disponible à l'adresse <https://jamestown.org/program/libyas-rogue-militias-keep-country-tackling-human-trafficking/> (page consultée le 4 avril).
- Brachet, J.
 2018 Manufacturing smugglers: From irregular to clandestine mobility in the Sahara. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 676, no 1, pp. 16-35.
- Bredeloup, S. et O. Pliez
 2011 *The Libyan Migration Corridor*. Research Report Case Study, Migration Policy Institute et Institut universitaire européen, Florence.
- Centre européen pour la lutte contre le trafic de migrants (EMSC)
 2019 EMSC Third Annual Activity Report 2018. Europol, Varsovie.
- Commission européenne
 2015 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions : Plan d'action de l'UE contre le trafic de migrants (2015-2020). DG Affaires intérieures, Bruxelles, 27 mai. Disponible à l'adresse https://ec.europa.eu/home-affairs/sites/homeaffairs/files/e-library/documents/policies/asylum/general/docs/eu_action_plan_against_migrant_smuggling_fr.pdf.

- 2016 Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil européen, au Conseil et à la Banque européenne d'investissement relative à la mise en place d'un nouveau cadre de partenariat avec les pays tiers dans le cadre de l'Agenda européen en matière de migration. Strasbourg, 7 juin. Disponible à l'adresse <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/763f0d11-2d86-11e6-b497-01aa75ed71a1/language-fr> (page consultée le 4 avril 2020).
- Fitzgerald, M.
2018 Socio-political situation in Libya from the urban perspective. *CIDOB: Notas Internacionals 190*. Centre for International Affairs, Barcelone, février. Disponible à l'adresse www.cidob.org/en/publications/publication_series/notes_internacionals/n1_190/socio_political_situation_in_libya_from_the_urban_perspective (page consultée le 4 avril 2020).
- Frontex
2019 *Risk Analysis for 2019*. Varsovie.
- Gouvernements de la Belgique, des Pays-Bas, de la Norvège et de la Suède
2014 *Libya: Militias, Tribes and Islamists*. 19 décembre. Disponible à l'adresse www.government.nl/documents/reports/2014/12/20/libya-militias-tribes-and-islamists (page consultée le 4 avril 2020).
- Hamood, S.
2006 *African transit migration through Libya to Europe: The Human Cost*. Forced Migration and Refugee Studies, The American University, Le Caire.
- Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR)
2019 From Hand to Hand: The migratory experience of East African refugees and migrants in Libya. Genève, 30 avril. Disponible à l'adresse <https://reliefweb.int/report/libya/hand-hand-migratory-experience-east-african-refugees-and-migrants-libya> (page consultée le 4 avril 2020).
- Human Rights Watch
2019 Libye, Événements de 2018. Rapport mondial 2019, New York. Disponible à l'adresse www.hrw.org/fr/world-report/2019/country-chapters/325753 (page consultée le 4 avril 2020).
- Lucht, H.
2012 *Darkness before daybreak: African migrants living on the margins in Southern Italy today*. University of California Press, Berkeley.
- Monzini, P.
2007 Sea-border crossings: The organisation of irregular migration to Italy. *Mediterranean Politics*, vol. 12, no 2, pp. 163-184.
- Monzini, P., F. Pastore et G. Sciortino
2004 Migrant trafficking via maritime routes. The case of Italy. CeSPI Working Paper, in : *The promised land: the organisation of human smuggling into Italy* (Monzini P., F. Pastore et G. Sciortino, dir. publ.). Working Paper, Centro Studi Politica Internazionale (CeSPI). Disponible à l'adresse www.cespi.it/en/ricerche/human-smuggling-totrough-italy (page consultée le 4 avril 2020).
- Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD)
2000 *Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, mer et air*. Vienne.
- Organisation internationale pour les migrations (OIM)
2015 *Egyptian Unaccompanied Migrant Children: A case study on irregular migration*. Bureau de l'OIM en Égypte, Le Caire.

Reitano, T. et P. Tinti

2015 *Survive and Advance: The economics of smuggling refugees and migrants into Europe*. Institut d'études de sécurité et Global Initiative against Transnational Organised Crime, Genève, novembre. Disponible à l'adresse <https://globalinitiative.net/survive-and-advance-the-economics-of-smuggling-refugees-and-migrants-into-europe/> (page consultée le 4 avril 2020).

Richter, L.

2019 *Doing bizness: Migrant smuggling and everyday life in the Maghreb*. *Focaal*, no 85, pp. 26-36.

Sanchez, G.

2020 *Beyond militias and tribes: The facilitation of migration in Libya*. Working Paper, Migration Policy Centre, Institut universitaire européen, Florence. Disponible à l'adresse <https://cadmus.eui.eu/handle/1814/66186> (page consultée le 4 avril 2020).

Shaw, M. et F. Mangan

2014 *Illicit Trafficking and Libya's Transition: Profits and Losses*. United States Institute for Peace (USIP), Washington D.C., 24 février. Disponible à l'adresse www.usip.org/publications/2014/02/illicit-trafficking-and-libyas-transition-profits-and-losses (page consultée le 4 avril 2020).

Van Liempt, I. et S. Sersli

2013 *State responses and migrant experiences with human smuggling: A reality check*. *Antipode*, vol. 45, no 4, pp. 1029-1046.

Zhang, S. X., G. E. Sanchez et L. Achilli

2018 *Crimes of solidarity in mobility: Alternative views on migrant smuggling*. *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, vol. 676, no 1, pp. 6-15.