**Naufrage en Grèce : le commerce de l’espoir s’adapte aux mesures contraignantes de l’Europe**

Le renforcement des frontières européennes contraint les passeurs à trouver de nouvelles routes migratoires et à adapter leurs méthodes. Une évolution qui rend les traversées de la Méditerranée plus périlleuses pour les personnes en quête de l’Europe et met leur vie en danger. L’analyse du quotidien grec “I Kathimerini”.

**[I Kathimerini](https://www.courrierinternational.com/notule-source/i-kathimerini)** *[Traduit du grec et publié sur le site de Courrier international le 22/06/2023](https://www.courrierinternational.com/notule-source/i-kathimerini)*

Partager

Depuis 2015, quand les vagues de réfugiés étaient houleuses et incessantes, les autorités européennes et nationales des pays méditerranéens se sont organisées. Elles ont mis en place des opérations de sauvetage, d’une part, et des contrôles renforcés des frontières, d’autre part.

Mais les trafiquants, qui ont élevé leur travail inhumain au rang de science, continuent de mettre des gens en danger de mort… parce qu’il y a beaucoup d’argent à se faire. Dans certains cas, le service fourni par un trafiquant à un immigré s’apparente à une bouée de sauvetage. Dans d’autres, c’est une occasion d’accéder à des perspectives économiques qui vont changer la vie de ses descendants.

**Au moins 25 000 morts depuis 2015**

Les routes depuis l’Afrique du Nord et la [Turquie](https://www.courrierinternational.com/fiche-pays/turquie) changent constamment, les points de départ aussi, les embarcations ont parfois des capitaines “réguliers”, et parfois ce sont des immigrés qui proposent le service en échange de la traversée. Les trafiquants font tout pour s’assurer un maximum de place sur le bateau (évitant, par exemple, de donner des gilets de sauvetage, trop encombrants), et équipent désormais les embarcations de plusieurs moteurs pour parcourir le plus de distance possible.

De 2015 à avril 2023, les autorités européennes, menées par l’agence Frontex, ont organisé et mis en œuvre quatre opérations majeures. Sofia en juin 2015, Poséidon en janvier 2016, Indalo en mars 2017 et l’opération Themis en février 2018. Ces opérations ont respectivement permis de secourir, 44 916, 133 126, 108 106 et 373 945 personnes.

Mais les morts, selon les chercheurs et les médias internationaux, dépassent les 20 000 personnes, l’[ONU](https://www.courrierinternational.com/sujet/onu) parlant d’au moins 25 000 victimes de 2015 à aujourd’hui.

**Les trafiquants se multiplient, les méthodes aussi**

Les vies se perdent en Méditerranée parce que les trafiquants sont obligés de devenir plus créatifs dans la façon dont ils vendent l’espoir. Et les migrants qui fuient la mort finissent souvent par la trouver.

Même si l’Europe a renforcé ses gardes-frontières et s’est montrée active dans la lutte contre la traite des êtres humains, bien qu’elle ait conclu des accords avec la Turquie ou la [Libye](https://www.courrierinternational.com/fiche-pays/libye) pour réguler les flux migratoires, les trafiquants se multiplient et prospèrent.

Les points de départ de chaque traversée sont adaptés, de toute l’Afrique du Nord vers la Grèce ou l’[Italie](https://www.courrierinternational.com/fiche-pays/italie). Celle-ci semble privilégiée, car ses frontières maritimes sont immenses, tandis que nos frontières sont mieux gardées, que les côtes turques sont proches et qu’il est donc plus facile de les surveiller.

Les trafiquants emmènent alors de plus en plus de gros navires dans les eaux internationales au large de la Grèce continentale pour essayer d’éviter les patrouilles locales des garde-côtes.

**Les bateaux de pêche disparaissent en Libye**

Les passeurs préfèrent désormais la Libye comme point de départ des principaux couloirs migratoires, car l’environnement politique instable du pays les sert, là où le chaos depuis la mort de l’ancien dictateur Kadhafi en 2011 s’apparente à la normalité.

Les environnements sociopolitiques instables semblent favoriser la corruption des autorités, où les fonctionnaires gardant les frontières des pays d’origine sont soudoyés à outrance.

Comme l’avait déclaré un trafiquant libyen il y a des années, *“si le poisson est si cher en Libye, c’est à cause du manque de bateaux de pêche. Tout est utilisé par des passeurs.”*

*“Les flux migratoires sont multifactoriels. Il n’y a à première vue souvent aucune raison apparente de voir arriver certains migrants dans notre pays ou en Italie, mais il existe de nombreuses petites crises régionales, en particulier en Afrique subsaharienne, dans des corrélations que nous ne connaissons pas toujours”,* décrypte pour *I Kathimerini* Tasos Yfantis, responsable de Médecins du monde.

**“Listes de prix” mises à jour**

La situation affecte également la liste de prix établie par les passeurs. Si, par exemple, la corruption des autorités est élevée, le prix à payer augmente également pour la personne désespérée qui cherche une nouvelle vie. Les prix fixés par les marchands d’espoir dépendent aussi de la manière dont les trafiquants transportent les migrants, que ce soit par voie terrestre, maritime ou aérienne.

Les prix varient également en fonction du nombre de passagers. En d’autres termes, il y a les traversées relativement privées – les plus sûres –, qui coûtent plus cher. À l’inverse, un bateau qui contient des centaines de personnes coûte moins cher par personne, mais c’est là que les risques augmentent.

On observe que le trafic de masse se fait avec moins de bateaux. Ce qui réduit le nombre de traversées et rapporte beaucoup plus de profits pour les trafiquants.

**Bateaux bons pour la casse**

Dans le même temps, les embarcations utilisées ressemblent à des assemblages métalliques bon marché.

*“Les bateaux sont si instables que si quelqu’un bouge pendant le voyage, tout le bateau peut prendre l’eau et chavirer”,* décrit Flavio Di Giacomo, représentant du Haut-Commissariat des Nations unies aux droits de l’homme.

[LIRE AUSSI :](https://www.courrierinternational.com/article/recit-les-derniers-jours-du-francais-fabrice-leggeri-a-la-tete-de-frontex)**[Récit. Les derniers jours du Français Fabrice Leggeri à la tête de Frontex](https://www.courrierinternational.com/article/recit-les-derniers-jours-du-francais-fabrice-leggeri-a-la-tete-de-frontex)**

*“Ce qui est certain, c’est qu’en Méditerranée les bateaux sur lesquels embarquent les migrants sont souvent uniquement bons pour la casse,*détaille Tasos Yfantis.*En mer Égée, les personnes ayant embarqué sur les canots pneumatiques depuis la Turquie les surnomment ‘death balloons’. À mesure que la surveillance et les directives se renforcent dans les pays méditerranéens, le risque de la traversée augmente et le tarif des voyages grimpe. Vous les entendez dire qu’ils atteignent 1 000 euros par tête, et en un mois le tarif a doublé, voire quadruplé. Cela change constamment et tout repose entièrement sur les trafiquants. Les migrants se retrouvent à travailler un temps dans le pays de transit, pour récolter les 10 000 euros nécessaires à la traversée de la famille, puis à entrer dans le navire condamné, sans gilets de sauvetage et sans savoir nager. En compagnie de leurs enfants. C’est vraiment leur dernier espoir.”*

**Peu de groupes criminels démantelés**

Les agences européennes publient souvent des informations sur les personnes arrêtées soupçonnées de trafic, mais moins de données sont rendues publiques sur le nombre de ces arrestations qui aboutissent réellement à des condamnations.

Les recherches montrent que le principal effet de la plupart des opérations de lutte contre la traite consiste en une réduction de la criminalité à petite échelle, généralement organisée ad hoc par les migrants eux-mêmes.

[LIRE AUSSI :](https://www.courrierinternational.com/article/immigration-terrains-et-voitures-de-luxe-des-gardes-frontieres-grecs-suspectes-d-etre-impliques-dans-un-reseau-de-passeurs)**[Immigration. Terrains et voitures de luxe : des gardes-frontières grecs suspectés d’être impliqués dans un réseau de passeurs](https://www.courrierinternational.com/article/immigration-terrains-et-voitures-de-luxe-des-gardes-frontieres-grecs-suspectes-d-etre-impliques-dans-un-reseau-de-passeurs)**

L’ancien directeur de Frontex Gil Arias a déclaré qu’en 2022 très peu de grands groupes de trafiquants avaient été démantelés par les autorités répressives européennes. Cela s’explique en partie par des difficultés opérationnelles, les “gros” trafiquants opérant principalement depuis les pays voisins et ne montant jamais eux-mêmes à bord des bateaux — mais aussi par le manque de preuves de grands groupes criminels organisés transnationaux impliqués dans le trafic.

**Ils ne s’arrêteront pas**

Les trafiquants ont probablement toutes les raisons de continuer sans être inquiétés. Les passeurs sont les agents de l’immigration clandestine moderne. Ils déterminent où et comment les gens se déplacent.

*“L’image que nous avons des voies choisies par les trafiquants, nous l’obtenons des personnes qui ont réussi à atteindre notre pays, et qui se trouvent ensuite dans des centres d’accueil ou de détention à Chios, Samos, Lesbos… Il est évident que si les gens sont obligés de se déplacer de cette façon, peu importent les moyens mis en place pour lutter contre les trafics, ils continueront de le faire. Ils ne s’arrêteront pas”,* conclut Tasos Yfantis.

**Dimitris Athinakis**