

**Chaire Quetelet 2008**  
**Migrations internationales Sud-Nord. Regards croisés des mondes scientifique,  
politique et associatif**

***Les routes migratoires des réfugiés face à la politique européenne  
de contrôle des frontières extérieures.***

**Magalie Santamaria, Chargée de mission « ressources et expertise », Forum réfugiés.**

Nous nous proposons d'identifier les conséquences de la construction européenne sur les trajectoires migratoires des réfugiés, et d'analyser la manière dont ces trajectoires se sont adaptées à la mise en place d'une politique communautaire de contrôle des frontières extérieures.

Les routes migratoires empruntées par les réfugiés ont sensiblement évolué au cours du temps et en fonction des conditions d'accès à l'Europe. Si avant 1989 leur arrivée était relativement aisée dans un contexte d'accroissement des échanges, des difficultés croissantes pour l'obtention de visas vers les pays de la Communauté européenne ont conduit à une première réorientation des routes migratoires à destination de l'Europe.

Depuis les années 1990, la situation a changé. L'accès des réfugiés à l'Europe devient de plus en plus difficile. Dans un contexte d'élargissement et de pression sécuritaire accrue, l'Union européenne a développé une politique active en matière de contrôle de ses frontières extérieures et a durci ses conditions d'accès pour les ressortissants non communautaires. De plus en plus de réfugiés empruntent désormais les mêmes routes que les autres migrants, des routes plus longues et plus dangereuses qu'auparavant. Pris dans des flux qualifiés de mixtes<sup>1</sup>, ils ont alors recours à des filières clandestines qui les exposent à de nombreux abus, comme l'extorsion, le travail forcé, les violences physiques. Ils sont également victimes de l'absence de protection dans les pays de transit qu'ils traversent, soumis en permanence aux risques de détention et de refoulement<sup>2</sup>. De fait, la fermeture des frontières européennes empêche certains réfugiés d'accéder à une protection, faute de pouvoir pénétrer sur le territoire européen,

Nous analyserons dans un premier temps la spécificité des parcours migratoires des réfugiés. Dans un second temps, il s'agira de comprendre pourquoi le changement de contexte en Europe, notamment en ce qui concerne la gestion des flux migratoires, a conduit à une modification des routes empruntées par les réfugiés. Dans un dernier temps, nous détaillerons ces nouvelles routes et les dangers auxquels doivent faire face les réfugiés.

## **I. Les spécificités de la migration forcée**

Selon le Haut commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (UNHCR), 67 millions de personnes se trouvaient en situation d'exil dans le monde en 2007. Parmi elles, seules

---

<sup>1</sup> Voir FORUM REFUGIES, *L'asile en France et en Europe - Etat des lieux 2007, VI<sup>ème</sup> rapport annuel de Forum réfugiés*, juillet 2007.

<sup>2</sup> HCR, « Réfugiés ou migrants, pourquoi cette question compte ? » ; in *Réfugiés magazine*, n°148, décembre 2007.

338 000 ont cherché une protection dans un pays dit « industrialisé » en y déposant une demande d'asile, et 223 000 en Europe<sup>3</sup>.

Rappelons que le droit d'asile est garanti par la Convention de Genève sur les réfugiés, élaborée en 1951, laquelle oblige les Etats parties à accueillir sur leur territoire toute personne qui serait persécutée dans son pays d'origine, en raison de sa race, sa religion, sa nationalité, ses opinions politiques ou son appartenance à un certain groupe social. Aucune entrave à leur déplacement ne peut être faite<sup>4</sup>. Les personnes en quête d'une protection doivent déposer une demande d'asile dans le pays d'accueil. Lorsque cette dernière leur est accordée, elles sont reconnues réfugiés et à ce titre, sont protégées par ce pays d'accueil.

Alors même que l'attention est en général portée sur la pression qu'exerceraient les réfugiés sur les frontières des pays industrialisés, dans la réalité, la majorité d'entre eux ne quittent pas leur région d'origine, n'y trouvant qu'un refuge précaire et peu sûr. Les réfugiés qui parviennent jusqu'en Europe demeurent donc minoritaires.

En effet, la plupart des personnes contraintes à l'exil partent dans la précipitation et se mettent à l'abri au plus près, de l'autre côté de la frontière, lorsque ce n'est pas à l'intérieur de leur propre pays. Si certaines souhaitent rester à courte distance de leur pays et de leurs proches, beaucoup n'ont pas les moyens de partir chercher refuge dans un pays plus stable et accueillant, le voyage vers l'Europe notamment étant très coûteux et périlleux.

Les Etats en voie de développement, en premier lieu les plus démunis, accueillent donc 80% des exilés. Ce sont les pays les plus pauvres qui reçoivent les contingents les plus importants : la République démocratique du Congo (entre 200 000 et 300 000, 1,7 million si l'on ajoute la population déplacée) en premier lieu, suivi de la Syrie (plus de 1 million), du Pakistan (plus de 1 million) et de la Jordanie (entre 2,3 et 2,5 millions)<sup>5</sup>.

Malgré tout, 222 900 nouvelles demandes d'asile ont été enregistrées en 2007 dans les 27 Etats membres de l'UE, un chiffre en croissance de 11% en comparaison avec 2006. En ce qui concerne les principales origines des demandeurs d'asile accueillis en 2007 par les pays industrialisés, ce sont les Irakiens qui ont été les plus nombreux (45 247). Les Russes sont la deuxième nationalité la plus représentée (18 781 demandes), suivis des Chinois (17 141) et des Serbes (15 366). En France, ce sont 23 804 nouvelles demandes qui ont été enregistrées en 2007. Parmi les premières demandes formulées devant l'OFPRA, les Serbes ont été les plus nombreux en 2007, avec 2 250 demandes, suivis des Turcs, des russes, des Sri-Lankais (1 845) et des Congolais (RDC) avec 1 802 demandes<sup>6</sup>.

Il convient d'ores et déjà de remarquer que d'une part, les demandeurs d'asile demeurent largement minoritaires dans les flux migratoires à destination des pays du nord, et d'autre part, que les ressortissants de pays du sud ne sont pas les plus nombreux à chercher une protection en Europe.

---

<sup>3</sup> UNHCR, [2007 Global Trends: Refugees, Asylum-seekers, Returnees, Internally Displaced and Stateless Persons](#), juin 2008.

<sup>4</sup> Le franchissement irrégulier d'une frontière ne peut être reproché au demandeur d'asile. De même, l'obligation de présenter un document d'identité ne peut lui être exigé.

<sup>5</sup> UNHCR, [2007 Global Trends: Refugees, Asylum-seekers, Returnees, Internally Displaced and Stateless Persons](#), juin 2008.

<sup>6</sup> OFPRA, rapport d'activité 2007, avril 2008.

Si par le passé, le départ pour cause d'exil forcé se distinguait dans sa forme et par la route empruntée, de celui pour raison économique, il tend aujourd'hui à le rejoindre. Le portrait type du réfugié politique fuyant une dictature et parvenant en Europe par voie légale a disparu. Aujourd'hui, il y a une multiplicité de figures et les parcours migratoires sont les mêmes que ceux des migrants économiques, avec recours aux filières de passage et entrée irrégulière dans les pays d'accueil.

Pourtant, la particularité de la trajectoire migratoire du réfugié tient au fait qu'il s'agit d'une migration forcée, et souvent précipitée. De fait, lorsqu'un départ est indispensable, même si la famille est pauvre, la communauté, les cousins, tous se cotisent ou vendent des affaires pour pouvoir faire partir celui qui est menacé de persécution. Dans la plupart des cas, il n'y a pas de projet migratoire préconstruit. La destination de l'exil dépendra dans beaucoup de cas, des opportunités offertes par une filière migratoire, mais également de la présence de famille ou de connaissances dans un pays.

Aujourd'hui, l'Europe reste extrêmement attractive pour beaucoup de réfugiés, mais les dispositifs visant à lutter contre l'immigration clandestine en Europe empêchent un grand nombre d'entre eux de trouver une protection. Certains y parviennent quand même au prix d'un voyage clandestin, long et dangereux, d'autres sont bloqués à l'extérieur des frontières dans des pays où leur protection n'est pas assurée, d'autres enfin, après avoir réussi à y entrer, sont expulsés avant même d'avoir pu formuler leur demande d'asile.

## **II. Les conséquences de la mise en place d'une politique européenne de contrôle des frontières sur les flux de réfugiés**

Avant 1989 et malgré la diversification des origines, les itinéraires des demandeurs d'asile étaient relativement simples. Les voyages directs du pays quitté vers l'Europe étaient les plus fréquents.

Une partie des réfugiés de cette décennie connaît des parcours proches de ceux empruntés par les exilés fuyant les pays communistes ou les dictatures latino-américaines dans les années 1960 et 1970 : demande d'asile présentée dans une ambassade ou lors d'un voyage, ou encore demande du statut de réfugié après plusieurs années de séjour en France, à l'occasion d'un événement politique dans leur pays d'origine.

Un autre type de déplacement, correspondant à des flux importants entre 1975 et 1979, se prolonge pendant la décennie quatre-vingt : la migration organisée et prise en charge des réfugiés que les organismes français vont chercher lors de leur fuite ou dans les camps de premier refuge<sup>7</sup>.

Mais à partir des années 1990, un important changement de contexte intervient et va sensiblement modifier la manière dont les réfugiés arrivent en Europe.

### **✓ La fin des voies d'accès privilégiées pour les réfugiés**

Alors que la plupart des pays européens ont adopté une politique migratoire restrictive, en raison de la crise économique, l'accélération de la construction européenne, notamment en

---

<sup>7</sup> Ce fut le cas pour les réfugiés originaires du sud-est asiatique. Ces derniers ont bénéficié de la mobilisation des pays occidentaux, qui ont organisé leur évacuation de leur région d'origine et leur accueil massif jusqu'au début des années 1980. Voir notamment MASSE Jean-Pierre, *L'exception indochinoise, le dispositif d'accueil des réfugiés politiques en France, 1973-1991*, Thèse de Doctorat, Paris, EHESS, 1996.

matière de circulation des personnes et de gestion des migrations<sup>8</sup> conduit à un durcissement des conditions d'accès pour les ressortissants non communautaires. A la fin des années 1990, ce mouvement s'accélère dans un contexte sécuritaire accru. Le contrôle des flux à destination du continent et la lutte contre l'immigration illégale deviennent une priorité pour les Etats-membres. Or, pour les réfugiés ne possédant pas de visa et de passeport, le franchissement de la frontière extérieure européenne devient très difficile alors même que la Convention de Genève prévoit que les Etats signataires ne doivent pas entraver l'accès des réfugiés à leur territoire. Beaucoup recourent alors à des moyens illégaux pour parvenir en Europe : faux passeport, usage de filière clandestine, franchissement irrégulier des frontières. Pris dans des flux mixtes, les étrangers à la recherche d'une protection sont alors soupçonnés d'être des faux-réfugiés.

Face à ce nouveau contexte, les routes migratoires des réfugiés se modifient sensiblement et vont s'adapter. Plus précisément, de 1989 à 1996, les difficultés croissantes pour obtenir des visas vers les pays de la Communauté européenne bénéficient aux itinéraires par l'Europe orientale. Il y a là en effet des nouvelles frontières qui sont devenues perméables, et des possibilités croissantes pour obtenir ou acheter des visas : les aéroports de Budapest, Bucarest, Moscou, mais aussi des autres capitales de la CEI servent de plus en plus fréquemment de premières portes d'entrée sur le continent européen. A partir de là, les réfugiés vont utiliser pour continuer le voyage les routes terrestres combinées ou non à de courtes étapes maritimes.

Au début des années 1990, la Turquie et la Yougoslavie deviennent les principaux pays de transit pour les réfugiés qui arrivent en France. La route principale est celle des Balkans, souvent « l'autoroute yougoslave » avec ses segments plus ou moins bien aménagés, mais l'itinéraire balkanique s'adapte aux circonstances, avec des « ramifications complexes et fluides dans lesquelles Athènes, Sofia, Belgrade, Zagreb, Ljubljana, Budapest sont autant de relais. Ainsi, les réfugiés d'Afrique et d'Asie ont rejoint les itinéraires tracés par les travailleurs puis les réfugiés turcs dans les décennies précédentes.

A partir de 1992, l'éclatement de la Yougoslavie, en même temps qu'il génère de nouveaux flux, va encore compliquer la circulation des réfugiés. Pour éviter les zones de combat et les contrôles liés aux embargos (international contre la Serbie, grec contre la Macédoine), de nouveaux itinéraires se mettent en place contournant l'ancien territoire yougoslave. Ce contournement peut se faire par le sud, en traversant l'Albanie par la route, puis l'Adriatique vers l'Italie du Sud.

Par la suite, les politiques de restriction des flux, la complexité des itinéraires et la multiplication des passages irréguliers de frontières ont comme conséquence de « professionnaliser » les passeurs. L'organisation de ces déplacements peut de moins en moins être menée à bien par des réseaux familiaux, amicaux ou militants. Ceux-ci n'interviennent plus que pour la dernière étape : on téléphone à un parent dès le passage de la frontière réussit.

---

<sup>8</sup> L'harmonisation des politiques d'asile s'est amorcée au début des années 1990 et repose sur le principe dictant qu'en matière d'asile comme en matière d'immigration, il est nécessaire de tendre à une politique commune afin de parvenir à maîtriser les flux.

A partir des années 2000, la situation se complexifie encore plus pour les réfugiés avec la poursuite de l'harmonisation européenne en matière d'immigration et de contrôle de ses frontières extérieures.

#### ✓ **Le droit d'asile mis à mal par la politique européenne de gestion des frontières**

Depuis le début de la décennie, l'Union européenne a mis en place de nouveaux dispositifs afin de mieux contrôler les flux migratoires. Elle a ainsi multiplié les accords de coopération avec des pays tiers, situés à sa frontière extérieure, afin de les inciter à empêcher les migrants de poursuivre leur chemin jusqu'en Europe et de faciliter la réadmission des personnes entrées illégalement sur le vieux continent. Parallèlement, l'Union a massivement investi dans le développement de capacités de contrôle, à travers notamment l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures (Frontex).

Or, ces dispositifs de contrôle des flux migratoires entravent la possibilité pour de nombreux réfugiés de trouver une protection en Europe. Nombre d'entre eux sont alors bloqués dans des pays tiers où leur sécurité n'est pas assurée. D'autres sont obligés de voyager sur des routes plus longues et plus dangereuses afin de contourner les obstacles dressées par l'Europe. Ainsi, on estime aujourd'hui que près de 90% des demandeurs d'asile entrent de manière irrégulière dans l'UE. D'autres enfin sont refoulés alors même que la Convention de Genève s'y oppose. De fait, les outils de contrôle développés par l'Europe agissent parfois à l'encontre du droit des réfugiés.

#### ✓ **La gestion des arrivées clandestines : le rôle de l'agence Frontex**

Un des principaux outils européens de contrôle de la frontière extérieure est l'Agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne, communément appelée Frontex. Créée en 2004<sup>9</sup>, cette Agence a pour objectif de coordonner la coopération opérationnelle entre les États membres en matière de gestion des frontières extérieures.

Suite à une demande du Conseil européen en décembre 2006<sup>10</sup>, un réseau européen de patrouilles aux frontières a vu le jour en mai 2007. L'Agence Frontex, ainsi que les huit États membres concernés (Portugal, Espagne, France, Italie, Slovénie, Malte, Grèce et Chypre) travaillent sur une base régionale dans le cadre d'une coopération bilatérale avec les pays voisins de l'autre rive méditerranéenne.

Selon le principe de non refoulement contenu dans l'article 33 de la Convention de Genève, les États ont l'interdiction d'expulser ou de refouler, de quelque manière que ce soit, un réfugié dans un pays où sa vie serait menacée.

Cependant, dans le cadre des opérations de l'agence FRONTEX, aucune procédure spécifique n'est prévue lors d'interceptions maritimes. Jusqu'à présent, lors d'interceptions de cargos transportant un grand nombre de migrants irréguliers, leur sort a été décidé au terme d'après négociations diplomatiques et des procédures ad hoc ont été utilisées en dehors de tout cadre légal. En février 2007, le Marine I, un cargo en perdition transportant

<sup>9</sup> Règlement CE 2007/2004 du 26 octobre 2004 portant création de l'Agence Frontex.

<sup>10</sup> Conseil européen de Bruxelles, 14 et 15 décembre 2006, Conclusions de la Présidence - 16879/06 - CONCL 3 : « L'Agence Frontex est invitée à instaurer le plus rapidement possible, en coopération avec les États membres de la région, un réseau permanent de patrouilles côtières à la frontière maritime méridionale ».

369 migrants irréguliers, a été pris en charge par la marine espagnole au large du Sénégal. Après une semaine de tractations avec le gouvernement mauritanien, les autorités espagnoles ont débarqué les migrants irréguliers à Nouadhibou. Trente cinq migrants irréguliers « susceptibles d'être des réfugiés » ont été transférés aux îles Canaries, les 334 autres personnes ont été ou seront renvoyées dans leur pays d'origine. Les autorités espagnoles, qui dirigeaient l'opération, sont restées silencieuses sur la procédure mise en place pour identifier les demandeurs d'asile potentiels ; on ignore notamment comment et par quel organisme ils ont été identifiés et s'ils ont eu droit à un interprète.

La Commission européenne avait pourtant annoncé que les activités de l'agence FRONTEX, dont faisaient parties ces patrouilles, devaient être accompagnées par la mise en place de groupes d'experts spécialistes des questions d'asile, mais, pour l'instant, aucune mesure concrète n'a été adoptée.

#### ✓ **Les accords de coopération : l'exemple de la coopération avec la Libye.**

La Commission européenne a annoncé en février 2008 l'ouverture de négociations avec la Libye en vue de la conclusion d'un accord-cadre. En échange d'un appui apporté en matière économique notamment, l'Union demande à son partenaire d'intensifier ses efforts pour empêcher les migrants qui transitent sur son territoire de traverser la Méditerranée pour rejoindre les côtes européennes.

La volonté de l'UE de coopérer davantage avec la Libye pour contrôler le niveau des arrivées en Europe, illustre le fait que, pour l'heure, l'Union n'intègre pas la promotion du droit des réfugiés dans ses négociations et relations avec les pays tiers.

Cependant, alors que la Libye n'a pas ratifié la convention de Genève, les questions de la protection des réfugiés et du respect du principe de non-refoulement ne sont jamais abordées comme des préalables indispensables à la collaboration dans le domaine du contrôle de l'immigration irrégulière.

Or, la Libye est coupable de violation des droits de l'Homme des réfugiés et des demandeurs d'asile en Libye (arrestations arbitraires, passages à tabac en détention, retours forcés dans des pays où les réfugiés risquent d'être persécutés, etc.) Selon le gouvernement libyen, l'arrestation des personnes sans papier est nécessaire au maintien de l'ordre public et les agents de l'état agissent conformément à la loi. De fait, « *La Libye n'est pas un pays sûr pour les migrants, les demandeurs d'asile et les réfugiés. Plutôt que d'aider ces personnes à obtenir la protection dont elles ont besoin, l'Union européenne coopère avec Tripoli pour les empêcher de rejoindre l'Europe* »<sup>11</sup>.

#### ✓ **Les accords de réadmission**

Avec les pays situés à la frontière orientale (c'est notamment le cas de l'Ukraine, de la Moldavie, de la Serbie), les Etats membres ont conclu des accords qui facilitent la réadmission de ressortissants extracommunautaires vers ces pays dans lesquels ils ont transité. En 2007, l'Union a ainsi conclu des accords de réadmission avec l'Ukraine, la Moldavie, la Macédoine, le Monténégro, la Serbie et la Bosnie-Herzégovine. Ces accords ont été signés dans le cadre de négociations sur l'adhésion à l'UE (Macédoine) ou d'accords d'association ou de stabilisation (Serbie ou Monténégro)<sup>12</sup>. La signature de ces accords

---

<sup>11</sup> Bill Frelick, directeur chargé de la politique des réfugiés à Human Rights Watch

<sup>12</sup> MIREM, *De l'UE-12 à l'UE-27 : Les accords liés à la réadmission conclus entre les Etats membres de l'UE et les pays tiers*. Voir <http://www.mirem.eu/donnees/accords/synteu6>.

permet en outre de faciliter l'obtention de visas pour l'UE pour les ressortissants des pays signataires.

En vertu de ces accords, ces Etats doivent réadmettre tous leurs ressortissants ainsi que les personnes ayant transité par leur territoire se trouvant en situation irrégulière dans l'UE. Aucune disposition spécifique n'est prévue pour garantir le respect du principe de non refoulement. De fait, certains réfugiés qui, pour diverses raisons<sup>13</sup>, se trouvent en situation irrégulière sur le territoire européen, peuvent être réadmis vers des pays tiers, où aucune protection n'est garantie.

Au final, ces dispositifs participent à rendre particulièrement difficile le franchissement des frontières européennes. Conçus initialement pour lutter contre l'immigration irrégulière, ils empêchent aussi dans les faits, certains réfugiés de trouver une protection en Europe. En l'absence de voies d'accès légales, beaucoup de demandeurs d'asile sont condamnés à recourir aux mêmes réseaux de passeurs que les migrants économiques et à emprunter les mêmes routes migratoires toujours plus longues et plus dangereuses.

### III. De nouvelles voies d'accès toujours plus dangereuses pour les réfugiés

Il convient dorénavant d'envisager les routes migratoires actuellement empruntées par les réfugiés dans le contexte que nous venons de décrire. Ces routes sont multiples et évoluent sans cesse. Développons les principales voies d'accès en provenance du sud, et principalement d'Afrique, vers l'Europe.

Parmi les réfugiés accueillis au sein de notre plate-forme<sup>14</sup>, deux parcours types peuvent être identifiés, en fonction du pays d'origine. Soit les personnes arrivent directement en avion avec des passeports d'emprunt (dans le cas des Congolais) ou leur propre passeport (Algériens), soit elles empruntent des chemins plus longs et dangereux, en ayant recours aux filières irrégulières.

- Les **Algériens** : Ils rejoignent la France par bateau, avec ou sans visa, au départ d'Oran, d'Alger, ou encore de Skikda et arrivent à Marseille. Quelques uns arrivent en avion avec passeport et visa.
- Les Congolais de **RDC** : La majorité arrive directement en avion de Kinshasa avec un passeport d'emprunt. Une minorité traverse le fleuve en pirogue pour rejoindre Brazzaville et y prendre un avion.
- Les **Africains de l'Est** : Les personnes soudanaises, érythréennes et tchadiennes ont très souvent des récits de parcours très longs et éprouvants. Nous avons reçu un érythréen qui avait traversé le désert pour rejoindre la Lybie en voiture et ensuite avait été arrêté et a passé 8 mois en prison en Lybie avant de pouvoir prendre un bateau qui l'amenait en Italie. Un autre récit d'une famille érythréenne : « En juillet 2008, nous sommes partis en voiture, et après un voyage dans le désert pendant 22 jours, nous sommes arrivés en Libye. Nous sommes restés un mois ou deux là-bas. Puis nous sommes partis près de la frontière entre la Tunisie et la Libye pour prendre

---

<sup>13</sup> Par exemple, la demande d'asile a pu être rejetée sur la forme (dépassement des délais, pièces manquantes...) sans qu'il n'y ait eu examen sur le fond (les motifs de la demande).

<sup>14</sup> Forum réfugiés accueille des demandeurs d'asile depuis 1982. L'association gère la plateforme d'accueil des primo-arrivants dans le département du Rhône en France, et reçoit de ce fait, plus de 1000 personnes par an.

une petite barque qui nous emmènerait en Europe. Nous sommes montés dans cette barque à 3h du matin, et nous sommes restés 8 jours en mer. Le petit bateau était cassé, et un grand bateau est arrivé et nous a emmenés sur terre. »

Il existe des dizaines de routes à destination de l'Europe. Toutefois, trois routes principales au départ des pays du Sud (continent africain et asiatique) peuvent être identifiées, même si tous les flux ne transitent pas par elles.

#### ✓ **La transsaharienne**<sup>15</sup>

Le voyage transsaharien est généralement fait en plusieurs étapes, et peut prendre entre un mois et plusieurs années. En route, les migrants s'installent souvent temporairement dans des carrefours migratoires pour travailler et épargner suffisamment d'argent pour la prochaine étape, qui se fait généralement dans des camions ou des pick-ups.

A part une minorité qui voyage par avion, et en dépit de l'existence d'itinéraires multiples, la majorité des migrants entrent dans le Maghreb par voie terrestre à partir d'Agadez au Niger. La ville d'Agadez est localisée sur un carrefour historique de voies commerciales qui s'étendent maintenant profondément en Afrique de l'Ouest et en Afrique Centrale. A partir d'Agadez, les routes migratoires bifurquent vers l'oasis de Sebha en Libye et vers Tamanrasset au sud de l'Algérie.

Du sud de la Libye, les migrants vont à Tripoli et d'autres villes côtières ou bien vers la Tunisie. A partir de la côte, les migrants voyagent par bateau vers Malte, ou vers les îles italiennes de Lampedusa, Pantalleria ou la Sicile. De Tamanrasset en Algérie, les migrants voyagent vers les villes au nord (comme Alger) ou entrent dans le Maroc via la frontière proche d'Oujda. En réaction aux patrouilles de frontières intensifiées dans le Détroit de Gibraltar, des migrants au Maroc se sont de plus en plus déplacés vers le sud dans la direction du Sahara Occidental en vue de traverser vers les Iles Canaries, territoire espagnol dans l'Océan Atlantique.

Sur la limite occidentale du continent, un nombre croissant de migrants ouest-africains évitent les routes centrales du Sahara en naviguant à partir des côtes de la Mauritanie, du Cap Vert, du Sénégal et d'autres côtes ouest-africaines vers les Iles Canaries ; ils voyagent aussi par voie terrestre de la Mauritanie vers le Sahara Occidental et le Maroc.

#### ✓ **La route maritime sud.**

A l'échelle mondiale, les migrants qui voyagent par mer sont relativement peu nombreux. Pourtant, c'est une des images qu'on a le plus, celle d'hommes et de femmes serrés les uns contre les autres, qui bravent les mers sur de petites embarcations, impropres à la navigation, pour échapper à la pauvreté, au conflit et à la persécution. Ce n'est pourtant pas un phénomène nouveau<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Cf DE HAAS Hein, *Migrations Transsahariennes vers l'Afrique du Nord et l'UE: Origines Historiques et Tendances Actuelles*, Université d'Oxford, novembre 2006.

<sup>16</sup> cf les boat people du Viet nam et du Cambodge dans les années 1970, dont un certain nombre ont été refoulés par les pays voisins qui les ont interceptés.

La route maritime ouest permet de rallier les pays d'Afrique de l'ouest aux îles canaries. Elle est de plus en plus empruntée depuis 2005 et les événements de Ceuta et Mellila<sup>17</sup>.

Jusqu'à fin 2005, la plupart des migrants utilisaient des bateaux assez petits, des pirogues, voire de pateras (qui transportent jusqu'à 20 personnes) par la suite qui rallient le Maroc et les îles Canaries. Depuis, ce sont plutôt des cayucos, barques de taille plus importante qui peuvent accueillir jusqu'à 150 personnes.

Afin d'éviter d'être repérés, ils empruntent des itinéraires indirects, plus longs, qui partent de différents pays comme le Sénégal, la Gambie, la Guinée, la Sierra Leone et le Ghana. De ce fait, le voyage jusqu'aux îles Canaries peut désormais prendre jusqu'à 25 jours, et comporte des risques beaucoup plus élevés.

Cependant, les contrôles devenant de plus en plus strictes aux abords des Canaries, depuis 2006, le nombre des arrivées dans les îles espagnoles ne cessent de diminuer. De nouvelles routes s'ouvrent donc au départ de l'Algérie et de la Libye, et à destination de l'Italie, de Malte, de Chypre et de la Grèce.

#### ✓ **La route en provenance de la Turquie et des Balkans**

L'Europe du Sud-Est fait office de région d'origine ou de transit pour les clandestins en provenance de Chine, d'Inde, du Sri Lanka, des Philippines, du Pakistan, d'Afghanistan, d'Irak, d'Egypte ou de Turquie mais aussi pour des ressortissants européens à commencer par les Roumains ou les Albanais eux-mêmes. Du fait de sa position géographique l'Albanie a ainsi pu devenir une terre majeure de transit des migrants

L'usage massif de canots pneumatiques, manquant de discrétion et ayant fait l'objet d'une intense couverture médiatique, semble désormais délaissé par les réseaux. L'accentuation de la répression, issue d'une meilleure coopération italo-albanaise entamée au début des années 2000 (consécutives à l'impact médiatique du trafic) et confirmée à partir du second semestre 2002, explique également cette réalité.

De fait, l'immigration clandestine tend depuis quelques années à davantage employer les routes terrestres. Le marché de la "contrebande" humaine demeurant lucratif, les réseaux criminels semblent s'adapter au nouvel environnement répressif par des *modus operandi* plus élaborés, donc plus discrets.

La Turquie, elle-même pays d'émigration, est devenue un pays de transit important pour les migrations irrégulières mixtes en direction de l'Europe, en provenance en particulier d'Asie centrale (Afghanistan, Iran) et du Moyen orient (Irak), mais aussi des anciennes républiques soviétiques, comme l'Arménie, l'Azerbaïdjan ou de pays plus lointains comme le Pakistan ou le Bangladesh. La Turquie est un pont naturel entre l'Europe d'une part, le Moyen-orient, le Caucase, et l'Asie centrale d'autre part, des régions particulièrement touchées par les conflits (Irak, Afghanistan, Pakistan notamment)

#### ✓ **De nouvelles routes toujours plus dangereuses**

---

<sup>17</sup> Deux enclaves espagnoles au nord du territoire marocain. En septembre 2005. 1200 Africains se sont alors lancés sur le double grillage qui entoure Melilla. Les gouvernements espagnol et marocain ont répliqué, faisant des centaines de blessés et six tués par balle. Après plusieurs attaques réussies, un demi-millier d'Africains avaient réussi à entrer à Melilla et Ceuta. Depuis ces assauts, l'Espagne a élevé une barrière de sécurité des enclaves et le Maroc renforcé sa surveillance policière, rendant presque impossible le passage.

Nous avons vu que la modification du contexte migratoire en Europe et le durcissement des voies d'accès entraînent la recomposition des routes migratoires. Le cas de la route transsaharienne est frappant. La fermeture du passage par les enclaves de Ceuta et Mellila par les autorités européennes et marocaines a conduit à l'ouverture d'une nouvelle route plus au sud, au départ de l'Afrique de l'ouest. Mais cette nouvelle route est plus longue et plus dangereuse.

De manière générale, les nouvelles routes sont toujours plus périlleuses pour les personnes et les bloquent parfois dans des pays où les conditions de leur protection ne sont pas assurées.

De fait, nombre de réfugiés et de migrants en général subissent des persécutions sur les routes de l'exil. Tout d'abord, ils sont les victimes de trafics : le départ se fait souvent à l'aide de filières et ces dernières ne se contentent pas de l'argent investi au départ mais demande toujours plus au fur et à mesure du trajet.

Ensuite, dans les pays de transit, les migrants peuvent être détenus, comme par exemple en Libye, sans qu'ils ne soient protégés alors même qu'ils fuient des persécutions.

Beaucoup subissent également des abus physiques, que ce soit par les passeurs, par les autorités des pays en transit ou des populations. La prostitution est largement développée sur les routes de l'exil.

Ceux qui voyagent par bateau s'exposent au risque d'être interceptés, abandonnés, ou jetés par-dessus bord, tandis que ceux qui se déplacent par voie terrestre peuvent être renvoyés ou transférés vers des endroits isolés et dangereux. Les personnes sont parfois contraintes de donner ou de détruire leur document d'identité et risquent de fait, de ne plus pouvoir prouver leur nationalité, de devenir effectivement des apatrides et de rencontrer de grandes difficultés pour rentrer chez elles.

Au final, les routes migratoires empruntées par les réfugiés se sont sensiblement modifiées au cours des trente dernières années, s'adaptant à la fermeture progressive des frontières de l'Europe. Ainsi, la politique européenne de contrôle des frontières ne parvient pas à fermer les routes migratoires, elles les transforment et les rend plus périlleuses pour les migrants qui les empruntent.