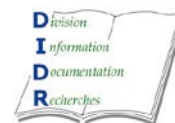


# LIBYE



30 novembre 2018



## Les réseaux de passeurs en Libye

*Acteurs et partenaires de ces réseaux; implication de ressortissants érythréens, somaliens et soudanais; coûts du voyage et modes de paiements; logistique et modes opératoires des réseaux; itinéraires et zones de transit; extorsions, mauvais traitements et détentions*

### Avertissement

Ce document a été élaboré par la Division de l'Information, de la Documentation et des Recherches de l'Ofpra en vue de fournir des informations utiles à l'examen des demandes de protection internationale. Il ne prétend pas faire le traitement exhaustif de la problématique, ni apporter de preuves concluantes quant au fondement d'une demande de protection internationale particulière. Il ne doit pas être considéré comme une position officielle de l'Ofpra ou des autorités françaises.

Ce document, rédigé conformément aux lignes directrices communes à l'Union européenne pour le traitement de l'information sur le pays d'origine (avril 2008) [cf. [https://www.ofpra.gouv.fr/sites/default/files/atoms/files/lignes\\_directrices\\_europeennes.pdf](https://www.ofpra.gouv.fr/sites/default/files/atoms/files/lignes_directrices_europeennes.pdf) ], se veut impartial et se fonde principalement sur des renseignements puisés dans des sources qui sont à la disposition du public. Toutes les sources utilisées sont référencées. Elles ont été sélectionnées avec un souci constant de recouper les informations.

Le fait qu'un événement, une personne ou une organisation déterminée ne soit pas mentionné(e) dans la présente production ne préjuge pas de son inexistence.

La reproduction ou diffusion du document n'est pas autorisée, à l'exception d'un usage personnel, sauf accord de l'Ofpra en vertu de l'article L. 335-3 du code de la propriété intellectuelle.

## Table des matières

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. Le contexte général</b> .....  | <b>4</b>  |
| <b>2. Acteurs et « partenaires » des réseaux de passeurs</b> .....   | <b>5</b>  |
| 2.1. Des réseaux animés par des acteurs aux fonctions diverses .....   | 5         |
| 2.2. Des réseaux alliés à des milices et à des acteurs étatiques .....   | 8         |
| <b>3. L'implication de ressortissants érythréens, somaliens et soudanais dans les réseaux de passeurs en Libye</b> ..... | <b>10</b> |
| 3.1. Les migrants d'Afrique de l'est transitant par la Libye .....   | 10        |
| 3.2. L'implication de ressortissants érythréens .....  | 11        |
| 3.3. L'implication de ressortissants somaliens .....   | 17        |
| 3.4. L'implication de ressortissants soudanais .....   | 19        |
| <b>4. Coûts, modes de paiements et extorsions</b> .....  | <b>20</b> |
| 4.1. Le coût du voyage .....   | 20        |
| 4.2. Les modes de paiement .....   | 21        |
| 4.3. Enlèvements, reventes et rançons .....  | 22        |
| <b>5. Logistique et modes opératoires</b> .....  | <b>23</b> |
| 5.1. Recrutement des migrants et choix du passeur .....  | 23        |
| 5.2. Voyages « organisés » ou « step-by-step » .....   | 24        |
| 5.3. La traversée maritime .....   | 24        |
| <b>6. Itinéraires et zones de transit</b> .....  | <b>26</b> |
| 6.1. Les principales routes migratoires au Soudan .....  | 26        |
| 6.2. Routes migratoires et zones de transit dans le sud de la Libye .....  | 27        |
| 6.3. Les zones de transit dans le nord-est de la Libye .....   | 29        |
| 6.4. Les zones de transit dans le nord-ouest de la Libye .....   | 30        |
| <b>7. La détention</b> .....   | <b>33</b> |
| 7.1. Droit au séjour et détention .....  | 33        |
| 7.2. Les centres de détention de la DCIM .....   | 34        |
| 7.3. Mauvais traitements, violences sexuelles et extorsions .....  | 35        |
| <b>Bibliographie</b> .....   | <b>37</b> |

**Résumé :** Depuis la chute du régime de Mouammar Kadhafi en 2011, les départs de migrants depuis les côtes libyennes à destination de l'Europe ont connu une forte hausse. Profitant de la faillite de l'Etat libyen et de la porosité de ses frontières terrestres, des réseaux transnationaux de plus en plus structurés ont prospéré dans le pays. Ces réseaux impliquent une grande variété d'acteurs, de partenaires et d'intermédiaires (certains étant originaires de la Corne de l'Afrique) et bénéficient souvent de la complicité de milices tribales et/ou d'agents de l'Etat libyen. Les modes opératoires, zones de transit et itinéraires de ces réseaux sont variables et s'adaptent aux évolutions de la situation sécuritaire. Certains des acteurs impliqués exploitent la vulnérabilité des migrants en leur faisant subir des abus et/ou exactions (viols, détentions arbitraires, violences, travaux forcés, extorsions, etc.) durant leur séjour en Libye.

**Abstract:** Since the end of Kadhafi's regime in 2011, migrants departures from the Libyan coast towards Europe have broadly increased. Taking advantage of Libyan state failure and the porousness of Libya's land borders, increasingly structured transnational networks have flourished inside Libya. These networks involve a large range of actors, intermediaries and partners (some of them from the Horn of Africa) and are supported by some tribal militias and some members of Libyan security services. Modus operandi, itineraries and transit zones of these networks are variable and adaptable to evolutions in the security situation. Some actors involved exploit the vulnerability of migrants by committing various abuses or exactions (rapes, arbitrary detentions, violences, forced labor, extortions, etc.) against them during their stay in Libya.

**Nota 1 :** Les traductions de sources en langues étrangères ont été assurées par la DIDR.

**Nota 2 :** les prix et tarifs mentionnés dans ce document sont exprimés en dinars libyens ou en dollars américains. Selon les sources ayant fourni ces prix et tarifs, en raison des fluctuations monétaires, de l'inflation et des disparités entre le taux de change officiel et celui du marché noir, il est très difficile d'estimer précisément le coût réel des voyages. Il est néanmoins possible de comparer l'évolution du taux de change entre le dollar et le dinar libyen de 1960 à 2017 sur le site web de la banque mondiale (<https://donnees.banquemondiale.org/indicateur/PA.NUS.FCRF?locations=LY>) et de regarder, pour une date donnée passée, le taux de change du dinar libyen à l'euro ou au dollar (<https://www.xe.com/fr/currencytables/?from=LYD&date=2018-12-03>).

## 1. Le contexte général

Sous le régime de Mouammar Kadhafi, la Libye était une terre prisée de nombreux travailleurs migrants. Certains y séjournaient pendant quelques années pour y travailler et financer la suite de leur voyage à destination de l'Europe. En 2011, environ 2 millions de travailleurs migrants étaient présents dans le pays, notamment de nombreux Erythréens et Somaliens.<sup>1</sup> Depuis 2002, la Libye constitue pour de nombreux migrants en provenance de la Corne de l'Afrique une des principales routes de transit vers l'Europe.<sup>2</sup>

Durant des années, l'ancien régime a pratiqué une sorte de « *diplomatie des frontières* » en exploitant la peur des Etats européens quant aux flux migratoires. En 2008, un traité d'amitié a ainsi été signé entre l'Italie et la Libye pour lutter contre ce phénomène. L'année suivante (en 2009), le régime de Mouammar Kadhafi a lancé des opérations pour démanteler les réseaux de trafiquants et de passeurs. Dans ce cadre, les usines fabriquant des bateaux en bois le long de la côte libyenne ont été fermées et un grand nombre de passeurs ont été arrêtés. Ces actions ont entraîné en 2010 une forte baisse des départs à destination de l'Europe<sup>3</sup>.

Les départs ont toutefois repris massivement en 2011. Après le déclenchement de la révolution libyenne, de nombreux passeurs ont été libérés et incités par le régime de Mouammar Kadhafi à « *entasser* » des migrants dans des bateaux vers l'Europe, pour se venger des pays européens qui avaient soutenu les révolutionnaires libyens<sup>4</sup>.

De 2012 à juillet 2014, les passeurs et trafiquants ont accru leurs activités à la faveur de la faillite de l'Etat libyen. A la mi-2014, l'aggravation du conflit a eu pour corollaire une hausse significative du nombre de migrants transitant par la Libye, certains groupes criminels organisés profitant de l'absence de contrôles aux frontières avec le Soudan.<sup>5</sup>

Depuis 2011, la forte hausse du nombre de migrants a conduit à la création de réseaux de plus en plus professionnels. Dynamiques et en constante évolution, les réseaux présents en Libye s'apparentent de plus en plus à des organisations transnationales hiérarchisées et très structurées, même si certains demeurent informels et peu interconnectés<sup>6</sup>.

---

<sup>1</sup> SAHAN Foundation et IGAD Security Sector Programme (ISSP), *Human trafficking and smuggling on the horn of Africa-Central Mediterranean Route*, février 2016

<sup>2</sup> PORSIA Nancy, "Smuggling networks in Libya", *Deathbyrescue.org*, mars 2015.

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> *Ibid.*

<sup>5</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>6</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges*, février 2017.

## 2. Acteurs et « partenaires » des réseaux de passeurs

Groupes armés, gangs criminels, passeurs et trafiquants coopèrent ou se livrent à une âpre compétition pour capter l'argent des migrants en Libye, à l'instar de certains membres des institutions étatiques libyennes et de certains fonctionnaires locaux<sup>7</sup>.

### 2.1. Des réseaux animés par des acteurs aux fonctions diverses

Les réseaux de passeurs impliquent une grande variété d'acteurs et d'intermédiaires. Les traversées maritimes sont souvent organisées par des réseaux différents de ceux qui permettent aux migrants de traverser la Libye par voie terrestre<sup>8</sup>.

Un « *turnover générationnel* » parmi les passeurs semble avoir eu lieu après le drame de Lampedusa d'octobre 2013 (lors duquel plus de 360 migrants ont perdu la vie dans un naufrage survenu au large de cette île italienne). Les passeurs historiques ont progressivement passé la main à des intermédiaires, et se sont mis à faire « *profil bas* », probablement en réaction à l'attention croissante de la communauté internationale à l'égard de leurs activités. Cette nouvelle génération de passeurs est réputée avoir des méthodes de travail plus prudentes que ses prédécesseurs<sup>9</sup>.

Les passeurs opérant en Libye se présentent souvent comme des « *transporteurs* » ou des « *fournisseurs de services* ». Certains se considèrent comme des « *facilitateurs* », des « *protecteurs* », voire des « *sauveurs* », plutôt que comme des criminels. Cette perception est notamment celle que les Erythréens et les Ethiopiens impliqués en tant que passeurs ou intermédiaires ont d'eux-mêmes.<sup>10</sup>

Les passeurs attribuent souvent les actes de violences et de tortures à d'autres acteurs présents en Libye, notamment des groupes armés et des bandits. Cependant, de nombreux migrants sont victimes de traitements brutaux de la part de passeurs durant leur voyage en Libye. A cet égard, des migrants interrogés fin 2016 en Libye<sup>11</sup> mettent en exergue une recrudescence des violences commises par les passeurs. Cette tendance est probablement liée à la compétition de plus en plus intense entre les nombreux acteurs qui se disputent les revenus d'un secteur de plus en plus lucratif.<sup>12</sup>

#### 2.1.1. Les coordinateurs

Selon un cadre de la police italienne (responsable d'une unité chargée de lutter contre les réseaux), quelques organisations criminelles sont parvenues à se constituer des « *positions dominantes* » en Libye, où elles s'associent à des groupes armés.<sup>13</sup>

Ces acteurs majeurs sont les maîtres financiers de ce commerce et génèrent des revenus considérables en se livrant à diverses activités : ils coordonnent le transport et le

---

<sup>7</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *Human trafficking and trauma in the digital era: The ongoing tragedy of the trade in refugees from Eritrea*, Langaa Research and publishing Common initiative group, 2017.

<sup>8</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>9</sup> *Ibid.*

<sup>10</sup> *Ibid.*

<sup>11</sup> Ces personnes ont été interrogées par *Istisahri Research*, partenaire libyen d'*Altai Consulting*, un bureau d'étude et de conseil qui se consacre aux « *Etats fragiles* » et dispose de nombreux correspondants locaux, notamment en Libye. *Altai Consulting* a mené plusieurs études relatives aux migrations et produit divers rapports pour le compte d'organisations internationales (OIM, UNHCR, BIT, NRC, DRC, *Save The Children*, etc.). IMPACT est un groupe de réflexion basé à Genève. Il met en œuvre des enquêtes de diagnostic, suivi et évaluation, ainsi que des programmes de renforcement des capacités organisationnelles en partenariat direct avec des acteurs humanitaires ou via ses initiatives inter-agences.

<sup>12</sup> *Ibid.*

<sup>13</sup> GATTI Claudio, "Migrant flows are a €3 bn business that also helps finance terrorism", *Italy24*, 25/11/2015.

« *stockage* » des migrants, payent des transporteurs, corrompent des agents de l'Etat dans plusieurs pays, achètent les services de miliciens armés chargés d'acheminer les convois de migrants, louent de vastes entrepôts où ils « *stockent* » les migrants, proposent des bateaux pour la traversée de la mer, etc.<sup>14</sup>.

Certains sont à la tête d'organisations qui emploient plus de personnel (Libyens ou étrangers) que la plupart des compagnies privées libyennes. Ils perçoivent les migrants comme des marchandises, qu'ils achètent et revendent à des prix de gros en fonction des dynamiques du marché<sup>15</sup>.

En 2016, un coordinateur pouvait vendre un groupe de personnes entre 50 000 et 250 000 dinars libyens. Certains achètent des migrants à des passeurs étrangers avant de les revendre à des Libyens. Interrogés en 2016, des passeurs basés à Sebha disent pouvoir acheter un groupe de migrants 150 000 dinars libyens et le revendre ensuite 250 000 dinars libyens. Les prix sont fonction de la nationalité des individus, et des moyens financiers supposés des personnes en question. Ainsi, les Erythréens sont perçus comme particulièrement lucratifs. Un Erythréen peut, selon un passeur établi à Sebha, être vendu pour 5 000 dinars libyens<sup>16</sup>.

### 2.1.2. Les transporteurs

Certains individus prennent en charge le transport d'un groupe de migrants d'une destination à l'autre. Ces transporteurs sont responsables d'une étape spécifique du voyage, souvent juste un petit segment de la route qu'ils connaissent bien. Une fois arrivée à destination, ils remettent leurs passagers à l'individu responsable de la prochaine étape.<sup>17</sup>

Les transporteurs peuvent travailler en solitaire ou avec des partenaires. Ils possèdent des équipements et la connaissance du terrain. Si nécessaire, ils font appel au service « *d'agents de sécurité* » (officiels ou non officiels) ou de groupes armés, qui vont assurer la « *sécurité* » de leurs passagers. Ils n'ont pas nécessairement de contacts forts au sein des communautés de migrants<sup>18</sup>.

Selon un transporteur libyen interrogé en 2016 à Gatrun : « *Les intermédiaires ont pour tâche de rassembler un nombre minimum de passagers avant de contacter les transporteurs. La plupart des intermédiaires se trouvent dans les pays d'origine [des migrants] ou dans les pays de transit [principalement le Niger et le Soudan]. Ils ne sont pas employés directement par les transporteurs, mais ils ont avec eux des relations professionnelles* ». Pour sa part, un autre transporteur notoirement connu à Koufra souligne : « *Les intermédiaires me connaissent et me contactent directement. Je ne les contacte jamais* ». <sup>19</sup>

Les transporteurs utilisent généralement des véhicules 4X4 et des téléphones satellitaires. Certains fournissent des hébergements à leurs passagers si nécessaire, à l'instar d'un transporteur interrogé à Ghat : « *Je me concentre sur le transport des migrants mais je m'occupe parfois de l'hébergement de quelques personnes pour une ou deux nuits avant le départ* » <sup>20</sup>.

---

<sup>14</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>15</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>16</sup> *Ibid.*

<sup>17</sup> *Ibid.*

<sup>18</sup> *Ibid.*

<sup>19</sup> *Ibid.*

<sup>20</sup> *Ibid.*

Dans le sud de la Libye, les passeurs s'occupent souvent du transport et de l'hébergement, la plupart des passagers ayant opté pour un voyage « organisé » (*infra*) afin de séjourner le moins longtemps possible dans cette région conflictuelle. A cet égard, des transporteurs interrogés fin 2016 évoquent une compétition de plus en plus âpre pour le contrôle de ce commerce dans le sud du pays. Selon l'un d'eux : « *Les jeunes veulent gagner de plus en plus d'argent. Du coup, ils augmentent le nombre de passagers par voyage, ils conduisent de plus en plus vite, avec des voitures de plus en plus rapides et puissantes* »<sup>21</sup>.

### 2.1.3. Les intermédiaires et les recruteurs

Tous les passeurs interrogés en 2016 en Libye soulignent la nécessité d'avoir un réseau fort d'intermédiaires pour pouvoir traiter avec les migrants<sup>22</sup>.

En Libye, les intermédiaires sont souvent des migrants. Présents dans les principaux « hubs » du pays, ils travaillent selon des critères ethnolinguistiques. Ils organisent les voyages et mettent en relation migrants et transporteurs. Les intermédiaires étrangers (notamment ceux originaires de la Corne de l'Afrique ou du Soudan) travaillent toujours en partenariat avec des Libyens. Il s'agit parfois d'individus établis en Libye depuis plusieurs années, qui parlent couramment l'arabe, et ont tissé des liens avec des contacts locaux utiles.<sup>23</sup>

Les recruteurs sont les intermédiaires les plus nombreux. Ils font la promotion de certains passeurs, établissent des contacts avec les clients potentiels, et constituent des groupes de passagers qu'ils vendent ensuite à des transporteurs, quand le nombre de migrants escompté a été atteint. Les transporteurs leur remettent une commission pour chaque passager recruté (déduite de la somme versée par ledit passager).<sup>24</sup>

Certains migrants travaillent temporairement en Libye comme intermédiaire afin de financer leur propre voyage vers l'Europe. A cet égard, *Altai Consulting* et *IMPACT* remarquent que l'organisation d'un voyage pour un groupe de 30 personnes peut parfois suffire à financer ce projet, grâce à l'argent des commissions (environ 50 dollars par personne)<sup>25</sup>.

Les intermédiaires peuvent avoir d'autres missions : collecter l'argent des migrants ; verser des pots de vins aux autorités locales ; contacter des « *facilitateurs* » locaux spécifiques ; organiser d'autres aspects logistiques ; fournir des recommandations aux passagers concernant les comportements à observer dans le pays ; en cas d'enlèvement ou de détention, faire office de messenger entre les victimes, les ravisseurs et d'autres passeurs, etc.<sup>26</sup>.

Certains intermédiaires sont impliqués dans l'organisation de traversées maritimes. *Altai Consulting* et *IMPACT* citent le témoignage d'un Erythréen qui servait d'intermédiaire entre les migrants arrivés à Tripoli et les passeurs basés sur la côte nord-ouest, en charge de leur future traversée : « *Durant les trois mois estivaux, nous pouvions organiser les départs de 50 petits bateaux [avec 90 à 100 passagers par bateau] et d'environ 10 gros bateaux [avec 500 passagers par bateau] au départ de Sabratha ou/et de Garabuli* ». <sup>27</sup>

---

<sup>21</sup> *Ibid.*

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> *Ibid.*

<sup>24</sup> *Ibid.*

<sup>25</sup> *Ibid.*

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> *Ibid.*

#### 2.1.4. Les « facilitateurs »

Plusieurs types de « facilitateurs » sont impliqués dans les réseaux, chacun d'entre eux fournissant des services spécifiques : hébergement et nourriture, véhicules, sécurité, documents falsifiés, etc.

- Les fournisseurs de refuge (aussi appelés « ghetto owner » ou « chef de foyer ») : ils fournissent un hébergement aux migrants qui attendent de repartir vers la prochaine étape de leur voyage ou d'être transférés vers un point d'embarquement. Les « maisons de transit » (« transit houses » ou « connection houses ») peuvent être des résidences privées, des fermes, des usines abandonnées, ou des entrepôts, dont les passeurs ou les fournisseurs de refuge sont propriétaires ou locataires. Ces lieux sont généralement étroitement surveillés, les passagers qui y demeurent ont une liberté de mouvement très restreinte. Ils peuvent rester là en attendant la réunion d'un nombre suffisant de personnes pour entamer la traversée ou des conditions météorologiques propices au voyage en mer. Certains attendent dans des propriétés appartenant à des passeurs le temps de rassembler assez d'argent pour financer la prochaine étape de leur voyage (en travaillant ou en demandant à des proches une aide financière)<sup>28</sup>.

- Les observateurs ou fournisseurs de sécurité : ils orientent les transporteurs vers les meilleures routes, les avertissent de possibles contrôles ou patrouilles dans les zones frontalières, escortent les véhicules, sécurisent les lieux de transit ou les centres de détentions gérés par les passeurs. Entre le Niger et la Libye, certains transporteurs emploient des observateurs qui conduisent des motos munis de téléphones satellitaires pour s'assurer que la route ne sera pas entravée par la présence de checkpoints ou de patrouilles<sup>29</sup>.

- Les caissiers (guichetiers) et les assureurs : ils servent de garants et remettent les revenus du trafic une fois le groupe de passagers parvenu à destination. Les financiers s'occupent de l'argent payé par les migrants et effectuent des transactions entre l'économie formelle et l'informelle<sup>30</sup>.

## 2.2. Des réseaux alliés à des milices et à des acteurs étatiques

#### 2.2.5. Milices tribales et groupes armés

Le trafic est en outre animé par des milices armées et/ou des groupes criminels ayant rejoint opportunément ce commerce dans le but de diversifier leurs activités<sup>31</sup>. Certains de ces groupes sont fondés sur une base tribale et proposent de fournir une protection aux passeurs qui traversent leur territoire<sup>32</sup>. Ainsi, les profils et appartenances tribales des passeurs varient selon les régions et les étapes du voyage<sup>33</sup> :

- Dans le sud du pays, la récurrence des conflits interethniques restreint la liberté de mouvements des passeurs et les oblige à éviter des routes ou des zones spécifiques. Généralement, les personnes impliquées dans ce commerce limitent leurs activités à l'aire d'influence de leur communauté. Dans le sud-ouest du pays, les Toubou sont particulièrement influents le long des routes allant de la frontière nigérienne à Sebha, tandis que les Touareg, et dans une moindre mesure les Magarha (ou Magariha),

---

<sup>28</sup> *Ibid.*

<sup>29</sup> *Ibid.*

<sup>30</sup> *Ibid.*

<sup>31</sup> GATTI Claudio, art.cit.

<sup>32</sup> *Der Spiegel*, "Following the Money : On the Trail of African Migrant Smugglers", 26/09/2016.

<sup>33</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*



prédominent le long des routes provenant d'Algérie. Les passeurs toubou et magarha collaborent fréquemment. Les passeurs de la communauté Awlad Suleyman (ou Ouled Suleyman) sont moins impliqués, étant donné que leur aire d'influence est entourée par des zones dominées par les Toubou et les Magarha. Les passeurs touareg préfèrent éviter la région située au sud de Sebha, où les Toubou prédominent. Dans le sud-est, du fait des tensions entre leurs communautés respectives, passeurs toubou et zuwayya empruntent des routes différentes : tandis que les Zuwayya (ou Zouwaya) passent par Koufra (ville contrôlée par leur communauté), les Toubou prennent des routes à l'écart de cette ville et font halte dans la région de Rebyana, contrôlée par leur communauté. Toutefois, des passeurs issus de communautés diverses peuvent, dans certains cas, collaborer. Cette coopération a lieu notamment dans les « hubs » où les passagers transitent, comme à Sebha ou à Bani Walid.<sup>34</sup>

- Dans le nord du pays, les zones de contrôle sont plus difficiles à déterminer, car elles obéissent à des logiques tant politiques que tribales, et peuvent par conséquent changer rapidement, en fonction des conflits entre milices et groupes armés.<sup>35</sup>

## 2.2.6. Acteurs étatiques libyens

De nombreux passeurs se targuent d'entretenir d'excellentes relations avec la police libyenne et de pouvoir sortir n'importe qui de détention en soudoyant des fonctionnaires libyens.<sup>36</sup>

La plupart des passeurs interrogés fin 2016 par *Istishari Research* disent n'avoir aucun problème avec les agents de l'Etat libyen pour franchir les frontières depuis la chute de Mouammar Kadhafi. Selon un passeur opérant à Rebyana, en cas de problème, celui-ci se résout généralement à l'aide d'un pot de vin : « *Ils [les autorités locales] m'arrêtent de temps en temps et confisquent mon groupe [de migrants]. Je dois alors verser une certaine somme pour notre libération, et ils nous laissent partir* »<sup>37</sup>.

Les garde-côtes libyens agissent souvent en complicité avec les réseaux de passeurs. Lors d'opérations d'interception, certains ont recours à des menaces et à des violences « *contre les migrants qui se trouvaient à bord d'embarcations en détresse [...] parfois pour les dépouiller de leurs rares effets personnels* ». De nombreux migrants interrogés par Amnesty International (AI) affirment que « *les garde-côtes laissent les bateaux partir en échange d'une somme d'argent. Il leur arrive d'escorter un ou plusieurs bateaux à leur départ de la côte. Ils peuvent aussi les laisser repartir après les avoir interceptés en mer si l'embarcation porte un symbole indiquant que l'argent a été versée, ou si quelqu'un à bord peut confirmer que le paiement a été effectué en donnant le nom du passeur ayant organisé le voyage* »<sup>38</sup>.

Certains passeurs ont de bonnes relations avec les garde-côtes tandis que d'autres n'ont pas été assez attentifs à l'établissement de tels contacts. Des migrants cités par AI indiquent que la première question posée quand les garde-côtes montent à bord d'un bateau est : « *Tu viens de la part de qui ?* » (C'est-à-dire, « *Quel passeur as-tu payé ?* »). Selon la réponse, le bateau sera ou non autorisé à poursuivre son voyage.<sup>39</sup>

---

<sup>34</sup> *Ibid.*

<sup>35</sup> *Ibid.*

<sup>36</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>37</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>38</sup> Amnesty International (AI), *Libye, un obscur réseau de complicités : Violences contre les réfugiés et les migrants qui cherchent à se rendre en Europe*, 11/12/2017.

<sup>39</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

En juin 2018, le Conseil de sécurité des Nations Unies a sanctionné six chefs de réseaux de trafiquants de migrants actifs en Libye. Les sanctions (gel de comptes bancaires, interdiction de voyager) visent deux Érythréens et quatre Libyens, notamment Abd al Rahman al-Milad, chef d'une unité de garde-côtes à Zawiyah.<sup>40</sup>

### 3. L'implication de ressortissants érythréens, somaliens et soudanais dans les réseaux de passeurs en Libye

#### 3.1. Les migrants d'Afrique de l'est transitant par la Libye

La grande majorité des Érythréens transite en Libye sans intention d'y rester, à l'inverse de certains Soudanais, qui travaillent et séjournent durablement dans ce pays. Afin de ne pas s'attarder en Libye, la plupart des Érythréens opte pour des voyages « *organisés* », plus courts et plus coûteux que les voyages « *step-by-step* » (*infra*). Certains ont travaillé pendant des années au Soudan pour financer leur voyage.<sup>41</sup>

En Libye, les Ethiopiens suivent des routes similaires à celles des Érythréens et recourent eux aussi à des « *voyages organisés* » pour gagner l'Europe<sup>42</sup>.

Selon un rapport publié en 2017 par *Altai Consulting* et IMPACT, bien que certains Somaliens continuent d'emprunter les routes de l'est de la Libye pour se rendre en Europe, leur présence dans ce pays n'est désormais plus très significative, et ils sont « *moins visibles* » que les Érythréens tant en Libye qu'au Soudan<sup>43</sup>.

Aucune communauté somalienne ou érythréenne n'est implantée dans le sud du pays. Des petites communautés érythréennes et somaliennes résident cependant à Tripoli et dans ses environs. Les Soudanais ont des communautés de plusieurs milliers de personnes installées à Sebha, Gatrun et Koufra. Ceux qui ne peuvent pas retourner au Soudan, par craintes des violences ou des persécutions, tentent de se joindre aux groupes de migrants qui se dirigent vers le nord de la Libye afin de traverser la mer<sup>44</sup>.

Quasiment tous les réfugiés et migrants venus illégalement en Libye ont demandé l'aide de passeurs et/ou de réseaux criminels. Seuls certains migrants originaires du Soudan, du Niger et du Tchad, venus en Libye pour des emplois saisonniers, traversent parfois les frontières libyennes sans aucune aide<sup>45</sup>.

Les Érythréens interrogés en 2016 par *Istishari Research* se divisent schématiquement en deux catégories : ceux qui affirment avoir quitté l'Érythrée par leurs propres moyens et ceux qui disent avoir été assistés par des passeurs. Les premiers ont franchi les frontières éthiopiennes ou soudanaises en empruntant des routes isolées pour éviter les patrouilles et les contrôles. Leurs premiers contacts avec des passeurs ont donc eu lieu hors de leur pays d'origine. À l'inverse, les membres du second groupe évoquent des contacts avec des « *facilitateurs* » en Érythrée qui ont organisé leur sortie du pays<sup>46</sup>.

---

<sup>40</sup> *Géopolis*, « Libye: l'ONU sanctionne six chefs de réseaux de trafiquants de migrants », 08/06/2018.

<sup>41</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>42</sup> *Ibid.*

<sup>43</sup> *Ibid.*

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

Lors de leur transit en Libye, la plupart des migrants originaires de la Corne de l'Afrique et du Soudan passent entre les mains de plusieurs groupes discrets de chauffeurs et de transporteurs qui les conduisent d'un point à l'autre de leur voyage.<sup>47</sup>

### 3.2. L'implication de ressortissants érythréens

Selon un rapport publié en février 2016 par *SAHAN Foundation* et l'IGAD<sup>48</sup>, le trafic d'êtres humains entre la Corne de l'Afrique et l'Europe est contrôlé par des réseaux internationaux constitués d'individus clef qui communiquent entre eux et opèrent entre l'Europe (notamment l'Italie), la Libye, l'Éthiopie et le Soudan.<sup>49</sup>

#### 3.2.1. Une communauté réputée fortement impliquée

Selon le journaliste américain Michael Scott Moore, le réseau le plus sophistiqué d'Afrique de l'est est le réseau érythréen. En quelque sorte, les réseaux somaliens et éthiopiens en sont des ramifications<sup>50</sup>.

Les principaux passeurs et trafiquants qui contrôlent la route centrale méditerranéenne sont majoritairement des Érythréens qui collaborent avec des Somaliens, des Éthiopiens et des Soudanais pour franchir plus facilement les frontières.<sup>51</sup>

En Libye, les principaux trafiquants érythréens opérant dans ce pays travaillent avec des Libyens pour organiser le transport et l'hébergement des migrants.<sup>52</sup>

En juin 2018, le Conseil de sécurité des Nations unies a sanctionné six chefs de réseaux de trafiquants de migrants actifs en Libye, dont deux Érythréens (Ermias Ghermay et Fitiwi Abdelrazak, *infra*)<sup>53</sup>.

Plusieurs sources mettent en avant l'implication de diplomates érythréens et de cadres du *People's Front for Democracy and Justice* (PFDJ, le parti unique en Érythrée) dans les réseaux de passeurs à destination de l'Europe, notamment en Libye.

La chercheuse néerlandaise Mirjam Van Reisen indique que les diplomates érythréens, particulièrement ceux en poste au Soudan, fournissent des documents de voyage et des services administratifs aux Érythréens contre de l'argent. Certains militaires érythréens

---

<sup>47</sup> *Ibid.*

<sup>48</sup> *SAHAN Foundation* est un think tank dédié à la promotion de la paix, de la stabilité et du développement. Il dispose de bureaux en Somalie, au Kenya et au Royaume Uni, et se consacre prioritairement à la Corne de l'Afrique, à l'Afrique de l'est, et au Moyen-Orient. L'autorité intergouvernementale pour le développement ou *Intergovernmental Authority on Development* (IGAD) est un groupement régional associant huit pays est-africains : Djibouti, Érythrée, Éthiopie, Kenya, Somalie, Soudan, Soudan du Sud et Ouganda. Le groupement a été créé en 1986 par les chefs d'État et de gouvernement des États membres sous le nom d'*Autorité Intergouvernementale sur la sécheresse et le développement* (IGADD) en réponse aux nombreuses catastrophes climatiques (fortes sécheresses récurrentes et autres catastrophes naturelles) ayant causé des famines, dégradé l'environnement et engendré une dépression économique en Afrique de l'Est entre 1974 et 1984. Originellement créée pour encourager et coordonner le développement des États membres en soutenant la création d'une vaste zone de libre-échange et d'un véritable marché commun, l'IGAD a très rapidement élargi son champ d'action et abandonné le « D » du mot *drought* (sécheresse). L'IGAD se fixe désormais pour mission la mise en œuvre de la coopération régionale et de l'intégration économique entre les États membres.

<sup>49</sup> *SAHAN Foundation* et *IGAD Security Sector Programme* (ISSP), *op.cit.*

<sup>50</sup> SCOTT MOORE Michael, "Inside the Deadly Pirate Corridor Where Migrants Escape to Europe", *Bloomberg Businessweek*, 22/02/2017.

<sup>51</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>52</sup> PLAUT Martin, "UN Security Council backs Dutch sanctions against Eritrean and Libyan traffickers", *Eritrea Hub*, 08/06/2018.

<sup>53</sup> *Géopolis*, art.cit.

et officiers de police sont aussi les complices de ce trafic le long de la frontière soudano-érythréenne<sup>54</sup>.

Interrogé en décembre 2016 par Mirjam Van Reisen, Kubrom Dafla Hosabay, ancien vice-ministre des Finances érythréen exilé aux Pays-Bas, souligne : « *Si vous devez payer une rançon en Libye, vous la verserez à des collaborateurs désignés par le PFDJ. Pour les rançons dans le Sinaï, le même système était utilisé* »<sup>55</sup>.

L'argent versé aux réseaux par les migrants érythréens (ou leurs proches) est généralement transféré via le système hawala (*infra*). A cet égard, Zecarias Gerrima (journaliste érythréen interrogé en décembre 2016 par Mirjam Van Reisen) indique : « *La Red Sea Corporation<sup>56</sup> contrôle l'essentiel des versements occultes issus du système hawala, grâce à des agents qui redistribuent l'argent. Environ 90% de cet argent passe par ces agents. Des dizaines d'entre eux sont basés à Juba [Soudan du Sud] ou aux Emirats Arabes Unis* »<sup>57</sup>.

Un réfugié érythréen (interrogé en janvier 2017) estime que le PFDJ, les diplomates érythréens, et les agents hawala « *forment un tout* ». Dans plusieurs pays (au Soudan, en Israël, en Jordanie, en Europe, etc.), des Erythréens se rendent dans des consulats pour y remettre de l'argent devant servir au voyage d'un proche. Ensuite, un numéro de code est remis au payeur qui va le transmettre par téléphone à son proche. Ce dernier n'aura plus qu'à fournir le code à un agent hawala, souvent basé à Khartoum. Ainsi, le réseau saura que la somme nécessaire au voyage a été payée.<sup>58</sup>

Un certain nombre de passeurs notoirement connus semblent liés à des représentations diplomatiques érythréennes. Des migrants érythréens ont ainsi obtenu des cartes d'identité et des passeports à l'ambassade de Khartoum car, selon *Altai Consulting* et *IMPACT*, « *un Erythréen n'a pas besoin de prouver qu'il est sorti légalement d'Erythrée pour effectuer une demande de visa [dans cette ambassade]* ».<sup>59</sup>

Plusieurs réfugiés indiquent avoir vu des passeurs notoires à l'ambassade d'Erythrée à Tripoli<sup>60</sup>. Un réfugié érythréen dit avoir vu des représentants de cette ambassade intervenir auprès des autorités libyennes pour obtenir la libération de migrants érythréens. Certains diplomates érythréens touchent des commissions lorsqu'ils négocient la libération de compatriotes détenus dans des centres en Libye.<sup>61</sup>

Un ancien intermédiaire ayant travaillé pour Ghermay Ermias (un passeur érythréen notoirement connu en Libye, *infra*) affirme qu'il touchait 50 dinars libyens pour chaque migrant érythréen qu'il lui présentait. Cet individu prétend avoir aperçu, dans la nuit ayant suivi le naufrage survenu près de Lampedusa en octobre 2013, Ghermay Ermias glisser sous la porte de l'ambassade d'Erythrée à Tripoli une liste des passagers décédés afin que les familles puissent être prévenues rapidement.<sup>62</sup>

---

<sup>54</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

<sup>55</sup> *Ibid.*

<sup>56</sup> La *Red Sea Corporation* constitue la branche financière du PFDJ. Elle exerce une mainmise totale sur l'économie érythréenne.

<sup>57</sup> *Ibid.*

<sup>58</sup> *Ibid.*

<sup>59</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>60</sup> Selon *Altai Consulting* et *IMPACT*, cette ambassade a fermé en 2015 ou 2016.

<sup>61</sup> *Ibid.*

<sup>62</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

### 3.2.2. Les ressortissants érythréens notoirement impliqués

#### Ermias Ghermay

Dans un article datant de septembre 2016, Ermias Ghermay est dépeint comme l'un des trafiquants impliqués dans la traite des êtres humains les plus recherchés. Agé d'une quarantaine d'années, il serait dans ce commerce depuis au moins dix ans.<sup>63</sup> Il est l'un des six chefs de réseaux de trafiquants de migrants actifs en Libye sanctionné en juin 2018 par le Conseil de sécurité des Nations unies<sup>64</sup>.

Certaines sources le présentent comme un Ethiopien détenteur de la nationalité érythréenne.<sup>65</sup>

Selon *SAHAN Foundation* et l'IGAD, il opérait depuis Zuwara. Une autre source indique qu'il vivait à Tripoli jusqu'en 2015, dans un quartier habité majoritairement de migrants africains et lieu de trafics en tous genres (alcools, drogues, armes), avant de s'établir à Sabratha, entouré de gardes du corps lourdement armés<sup>66</sup>.

D'après des enquêteurs italiens, il avait des contacts directs avec des passeurs basés en Afrique subsaharienne à qui il « *achetait* » de nombreux migrants. Ces derniers recevaient des numéros d'enregistrement pour faciliter la comptabilité et étaient détenus dans des entrepôts à Sabratha avant la traversée.<sup>67</sup>

A Sabratha, il bénéficiait de la complicité de Mosaab Abu Grein (alias « *The doctor* »). Ce riche entrepreneur libyen disposerait de contacts avec la mafia italienne et exerçait déjà une forte influence sur le trafic d'êtres humains avant la chute de Kadhafi.<sup>68</sup> En 2015, il aurait fait passer en Europe environ 45 000 migrants, soit près d'un tiers des migrants arrivés illégalement en Italie cette année-là. Selon des enquêteurs libyens (cités dans un article paru dans *Der Spiegel* en septembre 2016), Ermias Ghermay contrôlait en son nom le trafic des migrants originaires d'Erythrée, d'Ethiopie et du Soudan<sup>69</sup>.

Selon l'article précité, tous les bénéficiaires d'Ermias Ghermay sont en Allemagne. Son épouse y aurait demandé l'asile et résiderait dans la région de Frankfort. A cet égard, des procureurs allemands affirment que Frankfort est l'un des points focaux des trafiquants érythréens en Allemagne et qu'une douzaine de procédures judiciaires ont été lancées contre des ressortissants érythréens dans cette ville en 2016, à la demande des autorités italiennes. Toutefois, ces procédures n'avaient permis (au moment de la parution de cet article) que de capturer des « *seconds couteaux* », tandis que les principales figures de l'organisation d'Ermias Ghermay vivaient toujours en liberté en Allemagne, en dépit des mandats d'arrêt qui les visaient<sup>70</sup>.

Selon l'IGAD et *SAHAN Foundation*, Ermias Ghermay a organisé le départ du bateau ayant fait naufrage au large de Lampedusa en octobre 2013 (près de 360 morts, principalement des Erythréens et des Somaliens). Les enquêtes menées par la police italienne à l'issue de ce drame ont mis en lumière des communications entre sa base, située à Zuwara, et ses collaborateurs au Soudan, en Suède, en Suisse, ainsi que des appels téléphoniques vers Israël en lien avec des versements financiers. Depuis ces

---

<sup>63</sup> *Ibid.*

<sup>64</sup> *Géopolis*, art.cit.

<sup>65</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>66</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>67</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>68</sup> GATTI Claudio, 25/11/2015, art.cit.

<sup>69</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>70</sup> *Ibid.*

enquêtes, diverses sources affirment qu'Ermias Ghermay a disparu et n'est probablement plus une figure majeure du trafic d'êtres humains en Libye.<sup>71</sup>

Selon *Der Spiegel*, les autorités italiennes ont mené trois opérations de police (*Glauco1*, *Glauco2* et *Glauco3*) pour éradiquer les cellules de d'Ermias Ghermay. Au total, 71 mandats d'arrêt ont été délivrés dans ce cadre. Lors d'une vague d'arrestations en juin 2016 en Italie, les deux tiers des 38 accusés étaient des Erythréens. Selon un enquêteur, toutes les informations glanées sur ce réseau proviennent d'Atta Wehabrebi<sup>72</sup>.

### **Atta Wehabrebi (ou Nuredin Atta Wehabrebi)**

Arrêté en juin 2014 dans le cadre de l'opération *Glauco 1*, Atta Wehabrebi, un Erythréen âgé d'une trentaine d'années, a servi d'indic à la police italienne. Il vit désormais sous protection policière en Italie<sup>73</sup>.

Atta Wehabrebi est arrivé en Libye à l'âge de 13 ans et a vécu à Tripoli dans le voisinage d'Ermias Ghermay. Au temps de Kadhafi, il gérait un café où les migrants s'arrêtaient avant de franchir la mer. Il recueillait l'argent de ces migrants et le transmettait aux trafiquants. En 2007, il est parti en Italie, où il a tiré profit de ses contacts parmi les gros trafiquants pour monter dans la hiérarchie, jusqu'à devenir un des patrons et cofondateurs de l'organisation criminelle, aux côtés de d'Ermias Ghermay et d'un Soudanais appelé John Mahray<sup>74</sup>.

Responsable des opérations sur le territoire italien, il prenait en charge le transport des migrants arrivés en Sicile vers le nord de l'Europe et devait les transporter le plus vite possible avant que les autorités italiennes ne prennent leurs empreintes digitales. Il conduisait personnellement certains migrants en Allemagne ou en Scandinavie. Dans d'autre cas, il faisait appel à des complices qui quittaient Bologne pour la ville bavaroise de Rosenheim.<sup>75</sup>

### **Abdurazak Esmail (ou Fitiwi Abdelrazak ou Ismael Abderaza Saleh)**

Cet individu semble être désigné par plusieurs noms selon les sources consultées : Abdurazak Esmail, Fitiwi Abdelrazak ou Ismael Abderaza Saleh.

Fitiwi Abdelrazak est l'un des six chefs de réseaux de trafiquants de migrants actifs en Libye sanctionné en juin 2018 par le Conseil de sécurité des Nations unies<sup>76</sup>. De multiples sources au Soudan et en Libye, ainsi que des enquêteurs italiens ayant pris part aux opérations *Glauco 2* et *Tokhla*, présentent Abdurazak Esmail comme un des principaux trafiquants opérant en Libye.<sup>77</sup>

Né à Massaoua, cet Erythréen (âgé d'environ 35 ans) a grandi dans cette ville avant de rejoindre Tripoli en 2005. Dans la capitale libyenne, il a ouvert un restaurant devenu populaire parmi les trafiquants libyens. Grâce à ses contacts, il a ensuite bâti une organisation criminelle transnationale et très structurée.<sup>78</sup>

---

<sup>71</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>72</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>73</sup> *The Globe and Mail*, "Human-smuggling network extending into Canada uncovered", 05/02/2016 (article mis à jour en mai 2018).

<sup>74</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, art.cit.

<sup>75</sup> *Ibid.*

<sup>76</sup> *Géopolis*, art.cit.

<sup>77</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>78</sup> GATTI Claudio, art.cit.

Selon un procureur sicilien interrogé en novembre 2015 : « *Ismail Abdelrazak est un acteur majeur du trafic. Il opère sur la route Soudan-Libye-Europe, avec un large réseau d'associés qui fournissent un soutien logistique et financier ou participent au blanchiment de l'argent* ». <sup>79</sup>

Mirjam Van Reisen le dépeint comme le leader présumé des organisations impliquées dans le trafic d'êtres humains en Libye et un homme très fortuné qui possède des résidences en Libye et à Dubaï. Certains Érythréens travaillant pour lui sont impliqués dans la vie quotidienne des réseaux et la collecte des paiements <sup>80</sup>.

Au fil des ans, il a tissé des liens avec des membres des forces de sécurité qui contrôlent les centres de détention en Libye. En plus de toucher de l'argent versé par des migrants désireux de traverser la Libye pour rejoindre la côte, il s'est enrichi grâce aux libérations de migrants capturés et placés dans des centres de détention, et en assurant leur traversée vers l'Italie. Il gère ses activités financières depuis Dubaï. Quand il est absent de Libye, il délègue à un « *fixer local* » dénommé Jaber, avec la complicité d'un acolyte soudanais, connu sous le nom d'Hamed Omar <sup>81</sup>.

### **Jamal Saudi**

Jamal Saudi serait un ancien prisonnier ayant fui l'Érythrée pour rejoindre le Soudan avant de rallier la Libye. Il était impliqué dans le passage de migrants érythréens de l'Égypte vers l'est de la Libye, qui étaient ensuite dirigés vers Benghazi, puis Tripoli, où Jamal Saudi les accueillait à l'aéroport. <sup>82</sup>

Les enquêtes menées dans le cadre de l'opération *Tokhla* ont permis d'identifier Jamal Saudi comme l'un des complices d'Abdurazak Esmail. Tous deux seraient responsables de la mort de centaines de migrants décédés lors de naufrages en Méditerranée. En avril 2014, un bateau avec 180 passagers « *affrété* » par Jamal Saudi a sombré. En juillet 2014, des enquêteurs italiens ont intercepté une conversation téléphonique entre Jamal Saudi et un autre individu. Tous deux évoquaient la mort de 35 passagers dans le naufrage d'un bateau « *affrété* » par Abdurazak Esmail. <sup>83</sup>

Selon des enquêteurs italiens, Jamal Saudi rassemblait des migrants près de Zuwarah, dans des lieux placés sous son contrôle (notamment une ferme). Il rachetait un grand nombre de migrants à d'autres passeurs d'Afrique subsaharienne et était impliqué dans de nombreux enlèvements. <sup>84</sup>

### **Medhanie Yehdego Mered**

Agé d'environ 35 ans, Medhanie Yehdego Mered (alias « *le Général* ») est recherché par les autorités italiennes depuis le naufrage survenu près de Lampedusa, le 3 octobre 2013. <sup>85</sup>

Un mandat d'arrêt délivré par procureur de Palerme le décrit comme le leader d'un réseau criminel doté de cellules opérant dans différents pays et pourvu d'une chaîne de commandement clairement définie. <sup>86</sup>

---

<sup>79</sup> *Ibid.*

<sup>80</sup> *Amnesty International, op.cit.*

<sup>81</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

<sup>82</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>83</sup> *Ibid.*

<sup>84</sup> GATTI Claudio, *art.cit.*

<sup>85</sup> *Géopolis*, *art.cit.*

<sup>86</sup> GATTI Claudio, *art.cit.*

Il est impliqué dans le transport clandestin de milliers de personnes entre l'Afrique du nord et l'Europe. Disposant de liens étroits avec des trafiquants bédouins, il opère notamment entre Kassala et Khartoum, et aurait collaboré avec des individus impliqués dans la traite des êtres humains au Sinaï. Il serait en outre lié à des collecteurs de rançon arrêtés en Suède, puis condamnés à des peines d'emprisonnement pour tentatives d'extorsion<sup>87</sup>.

Lors d'une conversation téléphonique enregistrée par des enquêteurs italiens, Medhanie Yehdego Mered affirme qu'il sera le « *nouveau Kadhafi* » et qu'il prévoit d'investir 170 000 dollars au Canada. Dans une autre conversation, il indique que le prix requis pour se rendre au Canada avec un faux passeport américain ou italien est de 7 800 dollars.<sup>88</sup>

Des enquêtes de la police italienne ont démontré que Medhanie Yehdego Mered appelait de nombreux collaborateurs au Soudan, en Italie, aux Pays-Bas, en Suède. Des écoutes ont permis d'enregistrer des conversations téléphoniques entre Medhanie Yehdego Mered et divers contacts qui évoquent des transferts d'argent vers Dubaï et son intention d'investir une partie de ses revenus dans différents pays, comme la Suède et le Canada. Lors d'une conversation datant de mai 2015, il évoque la construction d'une maison en Erythrée pour son oncle<sup>89</sup>.

Dans un rapport paru en février 2016, *SAHAN Foundation* et l'IGAD indiquent toutefois que les révélations publiques fournies pas des enquêteurs italiens semblent avoir contraint Medhanie Yehdego Mered à renoncer à son projet de s'installer en Europe, l'ont poussé à vivre dans la clandestinité et à confier les commandes de son réseau à l'un de ses associés, appelé Wedi Issak<sup>90</sup>.

En juin 2016, à l'issue d'une enquête menée conjointement par les polices soudanaises, italiennes et britanniques, les autorités italiennes ont annoncé l'arrestation à Khartoum d'un individu présenté comme Medhanie Yehdego Mered.<sup>91</sup>

Après avoir été extradé du Soudan vers l'Italie, cet individu a été traduit en justice. Cependant, différents médias britanniques et italiens ont rapidement émis de sérieux doutes sur l'identité réelle de cet homme. *The Guardian* a publié des témoignages de migrants ayant acheté les services de Medhanie Yehdego Mered. Tous ont affirmé que les autorités italiennes se sont trompées. En décembre 2016, celles-ci ont admis leur méprise. L'individu arrêté était un Erythréen dénommé Medhanie Tesfarmariam Berhe, sans aucun lien avec Medhanie Yehdego Mered. Ce dernier a lui-même déclaré dans des messages sur son compte Facebook qu'un innocent avait été arrêté et poursuivi à sa place<sup>92</sup>.

## **Futum**

Le rapport publié en février 2016 par l'IGAD et *SAHAN Foundation* comporte notamment des photos de présumés trafiquants érythréens. Certaines proviennent directement des réseaux sociaux des trafiquants qui se plaisent à exhiber leur « *réussite* ». L'un d'entre eux, surnommé Futum, opère dans le sud de la Libye avec le soutien de milices

---

<sup>87</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

<sup>88</sup> *The Globe and Mail*, art.cit.

<sup>89</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>90</sup> *Ibid.*

<sup>91</sup> *The New York Times*, "Eritrean accused of trafficking migrants is captured in Sudan, Italy says", 08/06/2016.

<sup>92</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*



zuwayya. Sur l'une d'entre elles, il prend la pose armé d'un lance-roquettes, et sur une autre, avec une liasse de plusieurs milliers de dollars.<sup>93</sup>

### **Efrem Misgna (alias Goge)**

En février 2015, des médias italiens ont évoqué une enquête ayant abouti à l'arrestation de plusieurs passeurs érythréens, parmi lesquels un certain Efrem Misgna.<sup>94</sup> La police milanaise l'accuse d'avoir pris part personnellement aux transferts illégaux de migrants entre l'Italie et la Suisse.<sup>95</sup>

Il servait souvent de garde du corps à des dignitaires gouvernementaux ou à des cadres du PDFJ lors de visites en Europe<sup>96</sup>. D'après le journaliste italien Claudio Gatti, il a en outre été le conseiller politique du président Afwerki et avait des relations étroites avec des diplomates érythréens en Italie et en Suède<sup>97</sup>.

Selon *SAHAN Foundation* et l'IGAD, même si les autorités érythréennes n'avaient peut-être pas connaissance de ses activités criminelles, son cas atteste que les trafiquants et les passeurs ont su pénétrer l'establishment politique érythréen.<sup>98</sup>

### **Mulubrahan Gurum**

Accusé d'être le trésorier d'un des principaux groupes de trafiquants, Mulubrahan Gurum a demandé l'asile en Allemagne sous sa véritable identité. Il vivait à Worms jusqu'à son arrestation en août 2015 par la police allemande, suite à une demande d'extradition adressée par les autorités italiennes en raison de son appartenance à une « *organisation criminelle* » et à de nombreuses plaintes déposés contre lui (viols, violences, etc.).<sup>99</sup>

### **Angosom Teame Akolom (Angosom Wajehey ou Angosom Kidane)**

Angosom Teame Akolom est présenté par Martin Plaut, journaliste sud-africain spécialiste de l'Erythrée, comme l'un des maîtres d'œuvre de la traite des êtres humains depuis l'Erythrée, notamment dans le Sinaï. Il s'agirait d'un ancien agent des services de renseignements érythréens.<sup>100</sup>

## **3.3. L'implication de ressortissants somaliens**

Un réseau de passeurs somali opérant entre Addis-Abeba et Khartoum serait contrôlé par un passeur basé à Addis-Abeba connu sous le nom de Galbedi, et par deux étudiants, connus sous le nom de Faizzal Gazzal et Omar Abukar, basés à Khartoum. Ces deux individus mettent en relation des migrants avec des passeurs qui organisent la suite de leur voyage. Selon *SAHAN Foundation* et l'IGAD, ces trois personnes coordonnent leurs opérations et ont des connexions avec des réseaux actifs en Afrique du Nord.<sup>101</sup>

Dans un article paru en février 2017, Michael Scott Moore, journaliste américain spécialiste de la Somalie, soutient que d'anciens pirates somaliens œuvrent aujourd'hui au sein de réseaux de passeurs, notamment parmi les financiers. Certains pirates, ne

---

<sup>93</sup> CARRON Pierre-Louis, "Migrant cash, RPGs and selfies: inside the world of human trafficking in the horn of Africa", *Vice News*, 26/02/2016.

<sup>94</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>95</sup> GATTI Claudio, *art.cit.*

<sup>96</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>97</sup> GATTI Claudio, *op.cit.*

<sup>98</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>99</sup> *Der Spiegel*, 26/09/2016, *art.cit.*

<sup>100</sup> PLAUT Martin, 08/06/2018, *art.cit.*

<sup>101</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

pouvant plus opérer le long des côtes somaliennes en raison de l'opération *Eunavfor*<sup>102</sup>, se sont reconvertis dans l'aide aux migrants désireux de gagner Europe.<sup>103</sup>

Des « *agents de voyage* » somaliens proposent leurs services à des somalis « *vulnérables et désespérés* » pour leur permettre de rejoindre l'Europe. Appartenant à un vaste réseau international, ils proposent des offres « *Partez maintenant et payez plus tard* » aux personnes désireuses de migrer et sont en relation avec des passeurs en Libye qu'ils contactent quand ils sont en mesure de leur « *envoyer des clients* ». <sup>104</sup>

*SAHAN Foundation* et l'IGAD présentent Ali Hashi, un Somalien vivant à Khartoum, comme la personne qui contrôle les transactions financières les plus importantes de migrants somaliens allant d'Éthiopie en Libye. L'argent qui finance le transport de migrants entre l'Éthiopie et le Soudan passent par des agents hawala contrôlés en grande partie par lui. Il reçoit de l'argent à Khartoum, dont il transfère une partie à des passeurs situés à Tug Wajaale. Dans cette localité du Somaliland (qui constitue un point de passage pour rejoindre l'Éthiopie), l'argent est redistribué en liquide pour financer le transport des migrants entre l'Éthiopie et le Soudan.<sup>105</sup>

Michael Scott Moore cite le témoignage d'Alasdair Walton<sup>106</sup>, qui évoque un autre point de passage entre l'Éthiopie et la Somalie : « *Tous les Somalis que j'ai rencontrés en Sicile sont arrivés en Éthiopie en passant par Dolow* » (localité située dans la région de Gedo). Selon Dino Mahtani<sup>107</sup>, ceci peut s'expliquer par le fait que les financiers tel qu'Ali Hashi se doivent d'avoir plusieurs points de passage : « *Khartoum est un goulet d'étranglement pour tous les Somaliens venus d'Éthiopie. Ali Hashi est probablement lié à un plus large réseau* »<sup>108</sup>.

Selon *SAHAN Foundation* et l'IGAD, Ali Hashi est le demi-frère d'Abdulkadir Hashi,<sup>109</sup> autre figure majeure du système hawala. A l'époque florissante de la piraterie en Somalie, cet individu a dirigé un réseau appelé *Qaran Express*. Au début des années 2000, *Qaran Express* était une petite entreprise, avant d'être renommée *Horn Express* et de devenir le second réseau hawala de Somalie après *Dahabshiil*. Son expansion a coïncidé avec l'essor de la piraterie en Somalie et la hausse des revenus issus de cette activité. De l'argent provenant de *Qaran Express* aurait servi à payer des passeurs dès 2009. Selon Michael Scott Moore, le réseau hawala d'Ali Hashi n'a pas d'appellation officielle, mais il est probablement un dérivé de *Qaran Express*.<sup>110</sup>

---

<sup>102</sup> L'opération *Atalante* est une mission militaire et diplomatique mise en œuvre par l'Union européenne (UE), dans le cadre de la force navale européenne (*Eunavfor*) et de la Politique de sécurité et de défense commune (PSDC), en vue de lutter contre l'insécurité dans le golfe d'Aden et l'océan Indien, une zone maritime menacée par des pirates qui partent des côtes somaliennes. La mission s'est déployée à partir de décembre 2008 pour remplacer les accompagnements nationaux. Elle a mis à sa disposition, selon les moments, entre quatre et treize bâtiments appuyés par des avions de patrouille maritime avec comme point d'appui Djibouti, et des commandos embarqués à bord des navires du Programme alimentaire mondial (PAM) ravitaillant la Somalie ou navires de commerce traversant la zone.

<sup>103</sup> SCOTT MOORE Michael, art.cit.

<sup>104</sup> *Ibid.*

<sup>105</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>106</sup> Alasdair Walton s'est notamment consacré au suivi des réseaux criminels en Somalie et en Libye pour le compte d'*Hermes Associates*, un bureau d'étude et de conseil britannique.

<sup>107</sup> Ancien correspondant de *Reuters* et du *Financial Times*, Dino Mahtani a pris part à l'élaboration du rapport publié en février 2016 par *SAHAN Foundation* et l'IGAD sur les réseaux de passeurs dans la corne de l'Afrique et sur la route méditerranéenne centrale.

<sup>108</sup> SCOTT MOORE Michael, art.cit.

<sup>109</sup> Selon Michael Scott Moore, Ali Hashi et son demi-frère, Abdulkadir Hashi, ont pour nom de famille Jumaale. Toutefois, *SAHAN Foundation* et l'IGAD présentent ces deux individus comme des proches, sans mentionner un lien de parenté entre eux.

<sup>110</sup> SCOTT MOORE Michael, art.cit.

Selon Rudy Atallah<sup>111</sup>, Ali Hashi a financé la capture du tanker *SL Irene* (un navire pétrolier piraté par des pirates somaliens en février 2011). Il opérait dans la région d'Hobyô et avait d'étroites relations avec Jama Horor (plus connu sous le nom de Jama Ilde Ibrahim, un pirate somalien emprisonné aux Etats-Unis impliqué dans cet événement)<sup>112</sup>.

Pour sa part, Claudio Gatti indique, dans un article paru en novembre 2015, que la ville d'Awaynat, est l'un des points de transit majeur sur la route de la côte libyenne. Dans cette localité située à la frontière soudano-libyenne, se trouve un centre de collecte informel établi par un trafiquant libyen appelé Magherieff. Ce dernier disposerait de connections importantes en Somalie et d'une sorte de « *bureau de recrutements pour migrants à Mogadiscio* », géré par l'un de ses associés. Pour 4 500 dollars, cet associé propose un vol de Mogadiscio à Khartoum, avec un visa d'entrée fourni par son organisation, puis un transport routier jusqu'à Tripoli en passant par Awaynat.<sup>113</sup>

### 3.4. L'implication de ressortissants soudanais

Dans une lettre adressée en juillet 2011 au conseil de sécurité, le Groupe de contrôle pour la Somalie et l'Erythrée décrit Mabrouk Mubarak Salim, ministre soudanais des Transports depuis 2007, comme l'un des principaux passeurs du côté soudanais de la frontière. Issu de la communauté rashaida, il travaille en étroite collaboration avec d'autres trafiquants rashaida bien établis, tandis que les gouvernements soudanais et érythréen sont, selon la source précitée, parfaitement informés de ses agissements.<sup>114</sup>

Il est très lié au général érythréen Teklai Kifle, alias Manjus, un ancien commandant en chef des gardes-frontières érythréens présenté comme l'un des principaux maîtres d'œuvre du trafic d'êtres humains entre le Soudan et l'Erythrée.<sup>115</sup>

Selon *Radio Dabanga*, Mabrouk Mubarak Salim et Hamid Abdallah, présenté comme un riche homme d'affaires basé à Khartoum, sont les deux principaux leaders du trafic d'êtres humains au Soudan. Le second serait lié à des garde-frontières postés à la frontière soudano-érythréenne<sup>116</sup>.

Dans un article paru mars 2015, la journaliste italienne Nancy Porsia cite le témoignage d'un Erythréen qui affirme avoir été « *détenu avec des centaines d'autres migrants provenant d'Erythrée, de Somalie et d'Afrique subsaharienne pendant deux mois dans une « connection house » à Ajdabya. Les gardes étaient Soudanais. Ils prenaient nos téléphones et ils ne nous donnaient pas à manger. Ils nous frappaient et ils violaient les femmes* ». <sup>117</sup>

De nombreux migrants interrogés par AI affirment avoir été placés en détention dans le centre Nasser de la DCIM (*infra*), à Zawiyah. Deux d'entre eux ont évoqué un Soudanais qui serait chargé de superviser les détenus dans ce centre et responsable des tortures et des autres mauvais traitements infligés aux migrants.<sup>118</sup>

Pour sa part, le journaliste d'investigation italien Claudio Gatti évoque, dans un article paru en novembre 2015, un individu surnommé Adaam Sudani. Agé d'une quarantaine

---

<sup>111</sup> Rudy Atallah est le directeur-général du bureau d'études et de conseils *White Mountain Research*.

<sup>112</sup> SCOTT MOORE Michael, art.cit.

<sup>113</sup> GATTI Claudio, art.cit.

<sup>114</sup> *Ibid.*

<sup>115</sup> *Ibid.*

<sup>116</sup> *Radio Dabanga*, « "Sudan's top officials cooperate in human trafficking: report" », 05/12/2013.

<sup>117</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>118</sup> *Amnesty International*, *op.cit.*

d'années, il opère dans un quartier de Tripoli placé sous le contrôle d'une milice appelée *Al Nawasi*. La protection de ces miliciens lui confère une complète impunité. Il bénéficie aussi du soutien d'un ancien diplomate somalien qui l'aide à transporter illégalement des migrants originaires du Soudan, de Somalie et d'Erythrée. Un réseau de petits commerces qu'il contrôle dans ce même quartier lui permet de blanchir une large part de ses profits. En France, il s'appuie sur un associé soudanais basé à Paris.<sup>119</sup>

## 4. Coûts, modes de paiements et extorsions

### 4.1. Le coût du voyage

Le coût des voyages varie fortement selon les itinéraires, les réseaux de passeurs et les moyens de transports utilisés. Des disparités apparaissent aussi en fonction du niveau de service attendu et de la nationalité et du statut économique supposé de la personne.<sup>120</sup>

Christopher Horwood (coordinateur du *Regional Mixed Migration Secretariat*, RMMS) avance que l'importance du flux de migrants en provenance d'Erythrée et d'Éthiopie a fait grimper la demande pour les services de passeur, avec la tentation d'extorquer des sommes encore plus importantes : « *Dans le cas des Éthiopiens et des Érythréens, les sommes sont telles qu'elles sont devenues irrésistibles* ». <sup>121</sup>

Interrogés en 2016 par *Altai Consulting* et IMPACT, des passeurs opérant en Libye indiquent que les prix ont augmenté d'au moins 30% entre 2014 et 2016 en raison de différents paramètres :

- les voyages sont de plus en plus dangereux du fait de la détérioration du climat sécuritaire
- le nombre de checkpoints tenus par des groupes armés qui demandent de l'argent a cru
- le nombre d'intermédiaires le long de la route a également augmenté
- les prix de certains produits (nourriture, essence, etc.) ont augmenté du fait de l'inflation et du manque de devises étrangères
- de fréquentes pénuries d'essence contraignent les passeurs à acheter l'essence au marché noir, à des prix très supérieurs à ceux affichés dans les stations-service.<sup>122</sup>

Les migrants interrogés en 2016 par *Altai Consulting* et IMPACT évoquent des prix relativement similaires. Cependant, alors que les passeurs affirment que leurs prix sont fixes, les migrants avancent qu'ils varient selon divers facteurs, notamment la nationalité et la situation économique supposée des passagers<sup>123</sup>.

Considérés comme plus riches que les Ouest-africains, Érythréens et Éthiopiens sont généralement soumis à des tarifs supérieurs.<sup>124</sup>

Selon *Altai Consulting* et IMPACT, il est très malaisé de déterminer précisément les prix pratiqués par les réseaux. Ceci s'explique par le fait que les prix mentionnés par les migrants ont été évoqués dans différentes monnaies et ont été parfois versés plusieurs années avant les interviews effectuées en 2016. D'autre part, les fluctuations monétaires et les taux d'inflation sont tels qu'il est très difficile d'estimer correctement le coût des voyages. De fortes disparités existent en outre entre les taux officiels de change officiels

---

<sup>119</sup> GATTI Claudio, art.cit.

<sup>120</sup> BELLONI Milena, *My uncle cannot say "no" if I reach Libya: Unpacking the social dynamics of bordercrossing among Eritreans*, Department of sociology and social research, University of Trento, 2016.

<sup>121</sup> IRIN, « Sur la piste des passeurs », 07/01/2014.

<sup>122</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>123</sup> *Ibid.*

<sup>124</sup> *Ibid.*

appliqués dans les banques libyennes et au marché noir (ces derniers étant les plus fréquemment utilisés par passeurs).<sup>125</sup>

Généralement, les frais afférents à la traversée maritime sont payés séparément. Les prix varient en fonction de la nécessité de remplir les bateaux. Des « réductions » sont parfois proposées pour pourvoir les dernières places disponibles sur le bateau. Certains peuvent voyager gratuitement s'ils aident les passeurs en effectuant diverses tâches avant la traversée ou s'ils sont en mesure de piloter le bateau.<sup>126</sup>

## 4.2. Les modes de paiement

Plusieurs modes de paiement sont utilisés pour payer les réseaux opérant en Libye. Ils dépendent du type de voyage entrepris et de la nationalité des personnes transportées.<sup>127</sup> Des enquêtes menées par la police italienne font apparaître que le système hawala<sup>128</sup> est de loin le plus populaire parmi les migrants transitant par la Libye, en particulier parmi ceux ayant opté pour un voyage « organisé » :

- Concernant les voyages « organisés » (*infra*), les transactions financières ont souvent lieu via des transferts bancaires internationaux avant le départ ou une fois arrivée à destination. La plupart des personnes interrogées en 2016 en Libye par *Altai Consulting* et IMPACT disent avoir effectué un premier paiement dans leur pays d'origine, puis d'autres paiements dans les pays de transit. Le coût de ce type de voyage étant très supérieur à celui des voyages « *step-by-step* »<sup>129</sup>, la plupart des migrants érythréens n'ont pas les ressources nécessaires pour le payer intégralement. En conséquence, beaucoup demandent une aide financière à des proches installés en Europe, aux Etats-Unis ou au Moyen-Orient<sup>130</sup>. Ceux-ci procèdent à des virements (en dollars ou en euros) perçus (en Europe, aux Etats-Unis, en Egypte ou à Dubai) par un passeur ou par un intermédiaire chargé de payer les divers réseaux impliqués tout au long du trajet.<sup>131</sup>

- Les migrants qui effectuent un voyage « *step-by-step* » (*infra*) ont tendance à payer en liquide des intermédiaires ou directement les passeurs avant d'entamer l'étape du voyage pour laquelle ils ont payé. Il est fréquent que ces migrants n'aient pas assez d'argent liquide pour payer les services des passeurs. Pour remédier à cela, certains travaillent pendant plusieurs jours, semaines ou mois, afin de rassembler les fonds nécessaires. Les migrants ayant travaillé pour un réseau de passeurs sont parfois transportés gratuitement pour l'étape suivante de leur voyage. Par craintes des vols, certains gardent sur eux le strict nécessaire pour payer la prochaine étape de leur voyage et ont recours à des opérateurs de transferts d'argent internationaux pour accéder à leurs économies<sup>132</sup>.

---

<sup>125</sup> *Ibid.*

<sup>126</sup> *Ibid.*

<sup>127</sup> GATTI Claudio, art.cit.

<sup>128</sup> Le principe de base de tout hawala est de faire circuler l'argent dans un réseau d'agents de change (les *hawaladar*) : un client donne une somme d'argent à l'un de ces agents, qui contacte l'agent le plus proche du destinataire de cette somme et lui demande de lui verser cette somme (moins une commission, généralement) en échange de la promesse de la lui rembourser plus tard. Ce système fonctionne sans transmission physique de moyen de paiement (comme la monnaie), et repose entièrement sur la confiance existant entre les agents du réseau. Comme il ne dépend pas de l'application légale de contrats, il fonctionne même en l'absence de cadre juridique et légal commun. Il n'y a pas de registre centralisé, et les transactions passant par ce système ne sont généralement pas consignées.

<sup>129</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>130</sup> BELLONI Milena, art.cit.

<sup>131</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>132</sup> *Ibid.*

### 4.3. Enlèvements, reventes et rançons

Durant leur transit au Soudan et en Libye, nombre de migrants originaires de la Corne de l'Afrique sont enlevés par des individus ayant pour but de demander une rançon à leurs proches.

Selon un rapport du département d'Etat américain de 2016, des enlèvements sont notamment commis par des groupes criminels internationaux à l'encontre d'Erythréens vivant à proximité des camps de réfugiés en particulier dans le sud-est du Soudan. Les ravisseurs les acheminent ensuite en Libye, où ils subissent divers abus, notamment des extorsions. Durant leur détention, certains migrants sont forcés de travailler comme agents de nettoyage ou dans la construction de bâtiments<sup>133</sup>.

En Libye, de nombreux migrants sont en outre revendus d'un groupe armé à l'autre contre leur volonté.<sup>134</sup>

A cet égard, Mussie Zerai<sup>135</sup> - un prêtre érythréen installé en Europe qui maintient depuis le milieu des années 2000 un contact téléphonique avec ses compatriotes transitant par le Soudan et la Libye - souligne : « *La plupart du temps, les appels de détresse que je reçois proviennent de gens sur la mer Méditerranée. Mais j'en reçois aussi beaucoup qui proviennent de centres de détention en Libye, et cela depuis 2003 [...] Tout le monde doit payer pour être libéré des centres de détention entre 700 et 1 000 dollars par personne* ». <sup>136</sup>

Ce fait est confirmé par de nombreux migrants érythréens cités dans un rapport publié en novembre 2017. Ces témoins affirment avoir été retenus en otage par des passeurs, en Libye ou au Soudan, jusqu'à ce que leur famille paie. Ceux qui ne payaient pas étaient revendus à des trafiquants.<sup>137</sup>

Dans une conversation téléphonique enregistrée par la police italienne, Medhanie Yehdego Mered (*supra*) affirme avoir payé 40 000 dollars à des geôliers libyens pour obtenir la libération d'un groupe de migrants emprisonnés, pour ensuite extorquer de l'argent à leurs familles. Après que leurs proches eurent payé des versements supplémentaires, ces migrants ont été « *autorisés* » à partir en Italie. Les paiements ont eu lieu en plusieurs phases : le premier lors du voyage terrestre à travers la Libye; le second avant la traversée de la mer; le troisième quand les migrants sont parvenus dans leur pays de destination finale (l'Allemagne ou la Suède).<sup>138</sup>

---

<sup>133</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

<sup>134</sup> PORSIA Nancy, *art.cit.*

<sup>135</sup> Mussie Zerai « *est né en 1975 à Asmara en Érythrée. A l'âge de 14 ans, il fuit vers l'Italie où il demande l'asile et obtient un permis de résidence. Il entre au séminaire en 2000 et étudie pendant trois ans auprès des missionnaires scalabrinien à Plaisance. Il est ordonné prêtre catholique en Italie en 2010 et réside actuellement à Erlinsbach, en Suisse, où il assiste la communauté érythréenne et éthiopienne. Il est Frère scalabrinien, un ordre qui accompagne les migrants. Fondateur de l'agence d'information humanitaire Habeshia, il s'est fait connaître du grand public après le naufrage du 3 octobre 2013 au large de Lampedusa, dont la plupart des 366 victimes étaient des Érythréens. Depuis plusieurs années il reçoit des appels de détresse de migrants égarés en pleine mer et organise autant que possible leur sauvetage avec le Centre de contrôle maritime (Maritime Rescue Coordination Centre, MRCC) de Rome et les ONG opérant en Méditerranée centrale* » [Le temps des réfugiés, « Mussie Zerai: "Le futur des migrants est en Afrique" », Le blog de Jasmine Caye, 06/06/18].

<sup>136</sup> RFI, « *Où vont les Erythréens, deuxième contingent de réfugiés en Europe?* », 07/09/2015.

<sup>137</sup> International Refugee Rights Initiative (IRRI), *Strategic Initiative for Women in the Horn of Africa (SIHA), Centre for Human Rights Law (SOAS), Tackling the root causes of human trafficking and smuggling from Eritrea: The need for an empirically grounded EU policy on mixed migration in the Horn of Africa*, Novembre 2017.

<sup>138</sup> *The New York Times*, *art.cit.*

Certains passeurs font payer une « assurance » aux migrants (entre 400 et 500 dollars) pour les assurer contre les risques d'enlèvements. Cette « assurance » prévoit, qu'en cas de prise d'otage et de demande de rançon (pouvant atteindre 5 000 dollars) les passeurs négocieront avec les ravisseurs pour obtenir la libération de leur « client »<sup>139</sup>.

Selon Mirjam Van Reisen, certains migrants érythréens ne font pas de distinction entre les sommes versées aux réseaux pour traverser la Libye et celles versées pour être relâchés en cas de prise d'otage, et désignent toutes ces pratiques par le terme de « rançon ».<sup>140</sup>

Cette chercheuse cite le témoignage d'un Érythréen (interrogé en septembre 2015) qui met en lumière le rôle central joué à l'époque par Ajdabya dans ce processus. Selon ses dires, « Ajdabya est l'endroit où l'argent est transféré pour ceux qui arrivent dans cette ville après avoir traversé le désert. C'est une petite ville où les migrants sont gardés dans des centres de détention en attendant le versement de la rançon ».<sup>141</sup>

## 5. Logistique et modes opératoires

### 5.1. Recrutement des migrants et choix du passeur

Les passeurs actifs en Libye et dans la Corne de l'Afrique recrutent nombre de leurs clients dans les écoles, sur le net, et par le bouche à oreille.<sup>142</sup> Au début des années 2010, certains passeurs ont ouvert des réseaux sociaux pour faire la publicité de leurs services. Ceux actifs en 2014 ont par la suite été fermés, et il est désormais impossible de les consulter. La combinaison de quelques mots clef, comme « migration » et « Libye » pouvait mener facilement à des comptes Facebook alimentés par des passeurs, avec des photos montrant des migrants secourus par des garde-côtes italiens et des numéros de téléphone<sup>143</sup>.

En règle générale, les migrants préfèrent utiliser un passeur qu'ils connaissent déjà ou qui leur a été recommandé avant leur départ par des proches. Toutefois, certains recourent à des passeurs rencontrés après leur départ, à l'instar de certains Érythréens faisant appel à des passeurs croisés dans des camps de réfugiés en Éthiopie et au Soudan<sup>144</sup>.

Durant leur transit en Libye, les migrants sont en contact fréquemment avec des proches ou des membres de leur communauté afin de faciliter leur voyage et de trouver des soutiens lors des différentes étapes de leur périple. Les contacts ont lieu principalement par téléphone, et via les réseaux sociaux ou des forums de discussion<sup>145</sup>.

A cet égard, un Érythréen interrogé à Khartoum par *Altai Consulting* et IMPACT affirme que les Érythréens de la diaspora sont le principal catalyseur des migrations en encourageant leurs compatriotes à suivre leur trajectoire en omettant sciemment de mentionner les difficultés et les risques qu'ils ont eux-mêmes rencontrés lors de leur voyage<sup>146</sup>.

---

<sup>139</sup> CARRON Pierre-Louis, art.cit.

<sup>140</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

<sup>141</sup> *Ibid.*

<sup>142</sup> CARRON Pierre-Louis, art.cit.

<sup>143</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>144</sup> IIRI, SIHA, et SOAS, *op.cit.*

<sup>145</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>146</sup> *Ibid.*

## 5.2. Voyages « organisés » ou « step-by-step »

Parmi les migrants qui transitent par la Libye, certains optent pour des voyages « organisés » tandis que d'autres effectuent des voyages « step-by-step »<sup>147</sup> :

### 5.2.1. Les voyages « organisés »

Ce type de voyage est principalement choisi par les migrants originaires de la Corne de l'Afrique. L'ensemble du voyage (du pays d'origine au pays de destination) est pris en charge par un réseau transnational et structuré. Les personnes transitent généralement par la Libye le plus rapidement possible et ne s'arrêtent pas durablement dans des villes libyennes, où elles séjournent dans des habitations privées à la périphérie des villes. En moyenne, le voyage dure deux à trois semaines du pays d'origine à la côte libyenne. En général, les migrants payent pour l'ensemble du voyage en une seule fois, parfois via des transferts d'argent internationaux opérés par des proches ou des membres de leur communauté installés en Europe ou en Amérique. Les migrants changent plusieurs fois de mains lors de leur périple vers l'Europe, et ne traitent pas directement avec les intermédiaires ou les hôtes qui les hébergent en chemin. Ils sont considérés comme étant sous la protection de leur passeur, qui sera théoriquement responsable de leur sécurité jusqu'à leur point d'arrivée final. En dépit de cette supposée protection, nombre d'entre eux subissent des tentatives d'extorsions et sont revendus à d'autres passeurs quand ils séjournent dans des « maisons de transit » (terme qui désigne les lieux de transit, souvent des fermes ou des entrepôts où sont hébergés les migrants entre deux étapes). Ces « maisons de transit » sont souvent des endroits où les passeurs achètent et revendent des migrants, et sont utilisées comme des lieux de détention par des trafiquants qui demandent des rançons<sup>148</sup>.

### 5.2.2. Les voyages « step by step »

Fragmentés en plusieurs étapes, ils sont organisés par les migrants eux-mêmes, qui ont recours à différents passeurs à chaque étape de leur voyage. Nourriture et hébergement ne sont généralement pas fournis. Les voyageurs marquent des pauses entre chaque étape pour travailler ou recevoir de l'argent de leurs proches afin de financer la prochaine étape. L'ensemble du voyage (du pays d'origine jusqu'aux côtes libyennes) peut durer plusieurs mois. Ce type de voyage est entrepris principalement par des personnes originaires d'Afrique de l'Ouest ou d'Afrique centrale. Les passeurs impliqués peuvent se connaître entre eux et rediriger leurs clients vers une personne de leur connaissance pour la prochaine étape, mais ils ne constituent pas des réseaux hiérarchisés et structurés. Les voyages « step-by-step » sont en général bien moins chers que les voyages « organisés », même si les prix proposés peuvent fortement varier. Chaque passeur (chauffeur, transporteur, intermédiaire) est payé individuellement et sera seulement en charge d'une partie précise du voyage allant d'un point à un autre. En général, ces voyages sont planifiés sommairement peu avant départ et dépendent largement des rencontres faites en chemin par les migrants. En Libye, ces derniers sont particulièrement exposés aux risques d'extorsion, mais ils ont une plus grande liberté de mouvement que les migrants ayant opté pour des voyages « organisés »<sup>149</sup>.

## 5.3. La traversée maritime

Selon *Altai Consulting* et IMPACT, les passeurs qui acheminent par voie terrestre les migrants jusqu'aux côtes libyennes contactent des réseaux chargés d'organiser des

---

<sup>147</sup> *Ibid.*

<sup>148</sup> *Ibid.*

<sup>149</sup> *Ibid.*



traversées, par le biais d'intermédiaires qui prennent des commissions pour chaque voyageur<sup>150</sup>.

Pour sa part, Claudio Gatti indique que « *les bateaux utilisés pour le transport illégal des migrants sont choisis par des membres de réseaux criminels dont le rôle est de sonder les régions côtières et les zones portuaires [...] Quand ils ont trouvé un bateau, ils se renseignent sur son propriétaire et l'état de son bateau, puis ils approchent le vendeur potentiel. Généralement, le prix varie de 40 000 à 85 000 dinars libyens selon la capacité du bateau. Une fois d'accord sur le prix, la somme est payée en liquide, et le vendeur retire tous les signes distinctifs du bateau. Ensuite, deux jours après son départ, il va se rendre aux autorités libyennes pour déclarer que son bateau a sombré* »<sup>151</sup>.

Les points d'embarquement se concentrent presque tous sur la côte occidentale de la Libye (sur une distance de 200 km comprise entre la ville de Misrata, située à 250 km de Tripoli, et Abi Qammash, localité située à une vingtaine de km de la frontière tunisienne), dans des zones contrôlées par diverses milices<sup>152</sup>. Cette concentration dans l'ouest de la Libye est liée au fait que les bateaux partant de l'est de la Libye conduiraient à la Grèce ou à la Turquie. Ces deux pays ayant refoulé plusieurs bateaux, cette route maritime a été fermée. De plus, la majorité des migrants veulent rejoindre Italie.<sup>153</sup>

Le long de cette portion du littoral libyen, des « *maisons de transit* » entourées de hautes clôtures sont visibles<sup>154</sup>. Les migrants y séjournent, pendant plusieurs jours ou semaines, jusqu'à ce que leurs passeurs décident que les conditions sont réunies pour la traversée. Certains attendent plus longtemps que d'autres avant d'être autorisés à monter à bord. Ceux qui payent le plus partent les premiers, notamment ceux qui ont opté pour un voyage « *organisé* ». D'autres restent longtemps car ils ont une dette à payer aux passeurs avant d'être autorisés à traverser<sup>155</sup>.

A bord des bateaux, les places sont distribuées en fonction des prix payés par les migrants et des préférences personnelles du passeur en ce qui concerne les origines ethniques des migrants. Les passagers arabes et musulmans, comme les Syriens et les Palestiniens, sont généralement mieux traités. Par exemple, sur un bateau en bois, une place sur le pont supérieur et un gilet de sauvetage signifie un voyage plus sûr qu'une place dans une cabine sur le pont inférieur, où les risques d'asphyxie sont grands, et où les passagers seront les premiers à se noyer en cas de naufrage.<sup>156</sup>

Selon un membre du bureau du procureur en Italie, il existe de grandes variations concernant les montants versés pour traverser la mer, entre 500 et 2 000 dollars. Ces disparités sont liées à différents facteurs :

- **la nationalité des passagers** ; en moyenne les personnes d'Afrique de l'est et du Moyen-Orient payent plus que les Ouest-africains car elles sont considérées comme plus riches. Les Syriens, par exemple, se voient proposer des voyages « *sûrs* » (une place sur le pont supérieur dans un bateau en bois avec un gilet de sauvetage) à un prix plus élevé, tandis que les migrants d'Afrique subsaharienne sont installés sur le pont inférieur des bateaux en bois, ou dans des canots pneumatiques
- **un tarif préférentiel** est accordé aux personnes capables de piloter le bateau jusqu'aux eaux internationales

---

<sup>150</sup> *Ibid.*

<sup>151</sup> GATTI Claudio, art.cit.

<sup>152</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>153</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>154</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>155</sup> *Ibid.*

<sup>156</sup> *Ibid.*

- **les personnes ayant servi d'intermédiaires** (en recrutant des passagers ou en regroupant autres passagers) bénéficient d'une réduction
- quand un passeur veut faire partir son bateau le plus vite possible mais que **quelques places restent vacantes**, les derniers migrants arrivés se voient proposer un tarif préférentiel
- **la traversée est moins chère en hiver**, saison durant laquelle la mer est plus agitée et le voyage plus dangereux<sup>157</sup>.

La nature du trafic maritime a dramatiquement changé à partir de 2013 avec le lancement d'opérations de sauvetage menées par des ONG ou dans le cadre de l'opération *Mare Nostrum*<sup>158</sup>. Depuis lors, les passeurs tablent sur le fait que les bateaux seront rapidement secourus par des garde-côtes italiens ou des ONG, et abandonnent les migrants en haute mer à bord de bateaux contenant tout juste assez d'essence pour atteindre les eaux internationales.<sup>159</sup>

Ces opérations ont conduit les passeurs à réduire les frais engagés (en réduisant le nombre de gilets de sauvetage distribués aux passagers, en abandonnant le recours à des téléphones satellitaire et au GPS, etc.)<sup>160</sup>. Elles ont aussi eu un impact sur la qualité des bateaux utilisés par les réseaux, certains n'étant pas en état de naviguer. De plus, à partir de 2013, quand les autorités libyennes ont commencé à détruire les bateaux en bois, les réseaux ont rénové des bateaux abandonnés et employé des bateaux en acier pouvant accueillir plus de 500 passagers<sup>161</sup>, ainsi que des canots pneumatiques<sup>162</sup>.

## 6. Itinéraires et zones de transit

Depuis 2011, les routes et les zones de transit en Libye évoluent rapidement du fait de l'extrême volatilité de la situation sécuritaire. Depuis 2015, le nord-est du pays est évité largement par les réseaux de passeurs en raison de la récurrence des conflits. Désormais, peu de migrants passent ou s'arrêtent à Benghazi ou Ajdabiya, localité où passait naguère un grand nombre d'entre eux. Dans le sud de la Libye, les voyageurs font moins de haltes que par le passé et sont moins enclins à séjourner pour de longues périodes en raison des nombreux conflits qui affectent cette région depuis quelques années<sup>163</sup>.

La plupart des migrants arrivent illégalement en Libye en passant par le Soudan (pour les personnes provenant de la Corne de l'Afrique), le Niger (personnes provenant d'Afrique centrale ou d'Afrique de l'ouest), et dans une moindre mesure, l'Algérie (personnes provenant d'Afrique de l'ouest)<sup>164</sup>.

### 6.1. Les principales routes migratoires au Soudan

La grande majorité des migrants originaires de la Corne de l'Afrique pénètrent en Libye via le Soudan et traversent la frontière au sud de Koufra<sup>165</sup>.

---

<sup>157</sup> *Ibid.*

<sup>158</sup> L'opération *Mare Nostrum* était une opération militaire et humanitaire menée par la marine militaire italienne depuis le 15 octobre 2013. Lancée dans la foulée du drame de Lampedusa, elle visait à secourir en mer les migrants. Elle est en partie remplacée par l'opération *Triton* de Frontex le 1<sup>er</sup> novembre 2014.

<sup>159</sup> *Ibid.*

<sup>160</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>163</sup> *Ibid.*

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Ibid.*

Au Soudan, trois routes principales traversent le pays pour aller en Libye :

- la première traverse le Darfour
- la deuxième passe par Dongola, dans le nord du Soudan
- la troisième part vers le Tchad avant de rejoindre la Libye.<sup>166</sup>

Khartoum constitue le principal « *hub* » migratoire du pays, où de nombreux migrants prennent contact avec des passeurs qui vont organiser la suite de leur voyage. Certains y restent quelques années pour travailler et économiser assez d'argent pour poursuivre leur voyage.<sup>167</sup>

Depuis Khartoum, certains migrants partent (en camion, bus, ou pick-up) à Dongola, où ils rencontrent de nouveaux « *transporteurs* ». Ces derniers les conduisent à la frontière libyenne où ils sont confiés à d'autres passeurs libyens qui les emmènent dans le district de Koufra à travers le désert. Le voyage de Khartoum à Koufra peut prendre une dizaine de jours<sup>168</sup>.

En janvier 2014, le Soudan a adopté une loi contre la traite des êtres humains et constitué les *Rapid Support Force* (RSF), des forces paramilitaires chargées de lutter contre les migrations illégales. Lors d'opérations menées aux frontières avec le Tchad, l'Égypte et la Libye, les RSF ont arrêté des passeurs et des migrants (notamment des ressortissants éthiopiens et érythréens qui ont par la suite été expulsés)<sup>169</sup>.

Ces opérations compliquent et augmentent le coût des voyages des migrants vers la Libye<sup>170</sup>. Toutefois, nombre de passeurs sont de connivence avec des agents de la force publique (policiers, militaires, garde-frontières) qui les autorisent à passer la frontière soudano-libyenne, et avec une partie de la classe commerçante d'Omdourman, dont les profits dépendent largement des revenus générés par les migrations illégales.<sup>171</sup>

## 6.2. Routes migratoires et zones de transit dans le sud de la Libye

Depuis que garde-frontières libyens ont abandonné leurs postes suite au soulèvement de 2011, les frontières méridionales du pays sont largement perméables, favorisant ainsi les migrations irrégulières<sup>172</sup>.

Le point d'entrée principal pour les personnes venant de la Corne de l'Afrique est la région dite des « *trois-frontières* ». Les Érythréens ayant voyagé à travers la Libye en 2015 évoquent un réseau de routes multiples qui traversent la frontière libyenne, dans des zones désertiques et très isolées. De ce fait, les migrants éprouvent des difficultés à décrire précisément leur itinéraire et l'identité des personnes qui les ont accompagnés<sup>173</sup>.

Chaque semaine, des dizaines de pick-up ou camions (avec 20 à 30 migrants provenant d'Afrique centrale ou de l'ouest à bord) passent la frontière à proximité du poste-frontière de Tummo (situé entre Niger et Libye) qui est tenu par des milices volontaires locales depuis 2011. Ces convois se dirigent ensuite vers le nord de la Libye, en suivant

---

<sup>166</sup> Maastricht Graduate school of Governance (MGSoG), *Study on migration routes in the east and horn of Africa*, août 2017.

<sup>167</sup> *Ibid.*

<sup>168</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>169</sup> *Ibid.*

<sup>170</sup> *Ibid.*

<sup>171</sup> GATTI Claudio, *art.cit.*

<sup>172</sup> IRIN, "Destination Europe: Overlooked - At Libya's unchecked southern borders, a key to easing the migration crisis", 06/09/2018.

<sup>173</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

les traces de pneus et une piste goudronnée (mais recouverte de sable et très dégradée) de 600 km qui mène à Sebha, autrefois surnommée « *la route de Kadhafi* ». <sup>174</sup>

Dans le sud de la Libye, la traversée du désert est plus fréquente en hiver, saison où les conditions climatiques plus clémentes atténuent les risques de déshydratation. Toutefois, de telles traversées tendent de plus en plus à se faire tout au long de l'année, en particulier dans le sud-est de la Libye, où les flux de migrants somalis et érythréens sont continuels. <sup>175</sup>

Les principales routes empruntées par les migrants pour rallier la côte libyenne passent par deux villes du sud libyen, Sebha et Koufra. <sup>176</sup> Divers chargements illicites (armes, marchandises de contrebande, essence, drogues, etc.) traversent la région de Koufra en empruntant ces mêmes routes (les cargaisons d'essence vont du nord ou sud, la drogue du sud vers le nord, les armes du nord vers le sud, avant de se diriger le plus souvent vers l'ouest, à travers le Niger) <sup>177</sup>.

Les migrants sont peu enclins à faire escale dans le sud de la Libye et ne s'attardent dans la région que le strict nécessaire par crainte d'être capturés par des groupes armés <sup>178</sup>. Ces risques sont illustrés par les témoignages (recueillis par l'IGAD et *SAHAN Foundation*) d'Erythréens capturés en 2015 dans la région des « *trois frontières* » par des assaillants tchadiens ou égyptiens lourdement armés (mitrailleuses, lance-roquettes, fusils d'assaut, etc.). Ces derniers ont fait feu sur les véhicules qui ne s'arrêtaient pas, violé les femmes, et exigé des rançons. <sup>179</sup>

## Koufra

Principale ville du sud-est de la Libye, Koufra constitue une escale traditionnelle des routes transsahariennes et un « *hub* » de longue date pour les réseaux de passeurs et les groupes criminels impliqués dans divers trafics (essence, contrebande, armes, drogues). La ville et sa région sont aussi le cadre d'un conflit armé entre milices zuwayya (alliées au groupe *Fajr Libya*) et toubou (alliées aux combattants du général Haftar). <sup>180</sup>

Des membres de ces deux communautés sont impliqués dans le trafic de migrants.

Depuis février 2012, les passeurs toubou évitent de passer par Koufra (ville dominée par les Zuwayya) et ses environs et conduisent les migrants dont ils ont la charge à proximité de Tazerbu, Buzaymah et Rebyana, au nord-ouest de Koufra, dans des zones qu'ils dominent <sup>181</sup>. Les passeurs zuwayya conduisent quant à eux directement les migrants des environs de Koufra jusqu'au district de Jufra en empruntant une multitude de chemins et en évitant les zones contrôlées par les Toubou <sup>182</sup>.

Ces dernières années, de nombreux migrants ont été victimes du conflit opposant ces deux communautés, qui se livrent régulièrement à des attaques contre des convois de migrants acheminés par la communauté rivale. En juillet 2015, au moins 120 Erythréens ont ainsi été enlevés dans la région de Koufra par des miliciens toubou, avant d'être emmenés au Tchad où ils ont été rançonnés. Dans un autre incident survenu à la même

---

<sup>174</sup> IRIN, 06/09/2018, art.cit.

<sup>175</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>176</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>177</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>178</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>179</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

<sup>180</sup> *Ibid.*

<sup>181</sup> *Ibid.*

<sup>182</sup> *SAHAN Foundation* et ISSP, *op.cit.*

époque, près de 170 Erythréens ont été enlevés par des bandits toubou avant d'être laissés pour morts dans le désert<sup>183</sup>.

## **Sebha**

Selon *Altai Consulting* et IMPACT, Sebha est désormais le hub privilégié dans le sud du pays, tandis que les transports via la ville de Koufra tendent à diminuer<sup>184</sup>.

Les passeurs toubou, communauté dominante dans la région de Sebha, transportent leurs « clients » dans cette ville, où ils se mêlent à d'autres groupes de migrants en partance pour la côte. Certains migrants y résident temporairement, pour travailler ou prendre contact avec des passeurs dans le cadre de voyages « *step-by-step* »<sup>185</sup>.

Dans la région, Gatrun et Murzuq, constituent aussi, dans une moindre mesure que Sebha, des étapes pour certains groupes de migrants<sup>186</sup>.

La plupart des migrants présents à Sebha provient d'Afrique de l'ouest. Certains migrants provenant de la Corne de l'Afrique transitent aussi par cette ville avant de rejoindre la côte, mais évitent de s'y attarder<sup>187</sup>.

Sur la base d'éléments recueillis à Lampedusa, la police italienne a reconstitué un événement lors duquel environ 130 Erythréens ont été interceptés dans le désert par un groupe armé, puis conduits à Sebha, où ils ont été enfermés dans un vaste bâtiment jusqu'à ce que leurs familles payent une rançon. Les témoins décrivent en détail les violences et tortures subies (coups, électrochocs, suffocations, etc.) et évoquent de nombreux viols commis par les membres du groupe criminel à l'origine de leur capture, ou par d'autres individus, principalement des Libyens, à qui les victimes étaient « *offertes* ». <sup>188</sup>

## **6.3. Les zones de transit dans le nord-est de la Libye**

Alors qu'en 2013, de nombreux migrants transitaient par le nord-est de la Libye et le golfe de Syrte, un changement de direction est apparu ces dernières années. En raison de conflits prolongés à Benghazi, Derna, et Syrte, les passeurs évitent désormais de transiter par ces régions, et préfèrent passer par Gatrun, Sebha ou Bani Walid<sup>189</sup>.

Syrte était naguère un point de rassemblement pour de nombreux migrants<sup>190</sup>. Quand la ville est tombée sous le joug de l'Etat Islamique (EI) en février 2015, les migrants ont été exposés au risque d'être enlevés ou tués par des partisans de l'EI. Certains ont été exécutés à des fins de propagande, d'autres ont subi des tentatives d'endoctrinement après avoir été enlevés.<sup>191</sup> Après la prise de Syrte par l'EI, les passeurs et migrants en provenance du sud-est ont préféré éviter cette ville et ont privilégié Ajdabiya<sup>192</sup>.

Pendant quelques temps, Ajdabiya a constitué un hub de transit majeur, mais cela ne semble plus le cas désormais. Des Erythréens interrogés en 2015-2016 indiquent que la région d'Ajdabiya était un point central où nombre de migrants faisaient halte pour

---

<sup>183</sup> *Ibid.*

<sup>184</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>185</sup> *Ibid.*

<sup>186</sup> *Ibid.*

<sup>187</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>188</sup> GATTI Claudio, *art.cit.*

<sup>189</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>190</sup> PORSIA Nancy, *art.cit.*

<sup>191</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>192</sup> PORSIA Nancy, *art.cit.*

permettre aux groupes criminels de recevoir les paiements attendus.<sup>193</sup> En mars 2015, la journaliste italienne Nancy Porsia présente Ajdabiya comme le premier lieu de rassemblement sur la ligne côtière, où des dizaines de migrants sont hébergées dans des « *maisons de transit* » situées aux environs de la ville, où les passeurs les maintiennent avant de les transférer vers des points d'embarquement<sup>194</sup>.

Le 4 mars 2015, près de 200 migrants (notamment Erythréens, Soudanais, Egyptiens, Ethiopiens, et Syriens) partis d'Ajdabiya en direction de Syrte, ont été arrêtés à un check-point tenu par des combattants de l'EI. Ceux-ci ont séparé les musulmans des chrétiens. Ces derniers, notamment 54 Erythréens et 8 Ethiopiens, ont été emmenés dans une « *safe house* », puis vêtus de tenues oranges ou noires. Parmi les combattants de l'EI figuraient notamment quatre Erythréens qui ont tenté de convaincre leurs compatriotes de se convertir à l'islam. Le 7 mars, les captifs ont quitté la « *safe house* » avant d'être décapités ou abattus d'une balle dans la tête. Les exécutions ont été filmées et diffusées sur le web en avril 2015.<sup>195</sup>

#### 6.4. Les zones de transit dans le nord-ouest de la Libye

Le flux de départs vers l'Italie concerne surtout la région occidentale de la Libye, la plus proche de l'île italienne de Lampedusa.<sup>196</sup>

Dans le nord-ouest de la Libye, une myriade de groupes armés contrôle certaines portions de la route par le biais de checkpoints, où nombre de migrants sont arrêtés et placés en détention. Pour ce motif, la plupart des voyageurs transitant par le nord-ouest préfèrent recourir à des passeurs plutôt que de voyager indépendamment<sup>197</sup>.

Après la révolution libyenne de 2011, les villes côtières de Zuwarah, de Sabratha et de Zawiyah sont devenues les trois principaux points d'embarquement des personnes cherchant à se rendre en Europe par voie maritime<sup>198</sup>.

##### **Tripoli**

Tripoli demeure une escale majeure pour les migrants qui entreprennent un voyage « *step-by-step* », cherchent des contacts qui les aideront à rallier l'Europe, ou un emploi (construction, le commerce, secteur agricole, etc.) pour financer la suite de leur voyage (ces derniers proviennent le plus souvent d'Afrique de l'ouest, rarement de la Corne de l'Afrique)<sup>199</sup>.

La ville devient une sorte de « *goulet d'étranglement* » quand les conflits entre milices rivales rendent infranchissables les routes qui la relient aux points d'embarquement situés sur la côte nord-ouest. Aussi, ceux qui le peuvent préfèrent éviter la capitale pour se rendre directement jusqu'aux points d'embarquement<sup>200</sup>.

Selon *Altai Consulting* et IMPACT, un nombre croissant de passeurs évite désormais d'emmener leurs clients dans le centre de Tripoli, et préfèrent les conduire directement

---

<sup>193</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>194</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>195</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>196</sup> *Le Monde*, « Migrants : en Libye, « la difficulté de contrôler les réseaux de passeurs tient au chaos », 28/06/2018.

<sup>197</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>198</sup> *Amnesty International*, *op.cit.*

<sup>199</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>200</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

vers des hébergements proches des points d'embarquement, surtout quand les migrants ont opté pour un voyage « organisé » et cherchent à quitter la Libye dès que possible<sup>201</sup>.

## **Sabratha**

Située à environ 80 kilomètres à l'ouest de Tripoli, Sabratha « a acquis en 2016 la triste renommée de centre du trafic d'êtres humains par voie maritime vers l'Italie. Le commerce des passeurs a rapidement repris à Sabratha après s'être interrompu à Zuwarah. Les passeurs se sont approprié de vastes zones de la ville pour leurs activités, en louant des terres, des appartements, des villas – et tout ce qui pouvait leur servir à héberger des milliers de personnes pendant qu'elles attendaient leur tour de partir. Le réseau des passeurs de Sabratha fonctionnait comme une mécanique bien huilée : les personnes étaient conduites dans la ville, inscrites sur des listes, emmenées sur des bateaux et le transfert de fonds était organisé. Ce réseau s'est doté d'une hiérarchie, avec différents intermédiaires et des chauffeurs qui travaillaient tous main dans la main afin d'alimenter ce commerce lucratif, sous la coupe des chefs des passeurs. L'un des plus puissants d'entre eux répondait au nom d'Ahmed Dabbashi, également connu comme « Mohamed Sabratha », ou simplement « Al-Amou » [...] Il semblait exercer ses activités de trafic d'êtres humains depuis un bâtiment surnommé la « Maison blanche », à savoir, un complexe hôtelier abandonné datant de l'ère Kadhafi, situé sur la côte nord et utilisé aussi bien pour loger les personnes attendant leur départ que pour les faire embarquer. La majorité des migrants interrogés par Amnesty International en 2017 étaient partis de Sabratha et ont mentionné cette « Maison blanche », qu'ils ont décrite comme un vaste espace pouvant contenir plus d'un millier de personnes. En septembre 2017, des affrontements ont éclaté à Sabratha entre des factions rivales de la ville, mettant finalement un terme au contrôle exercé par Ahmed Dabbashi sur les activités des passeurs dans cette localité »<sup>202</sup>.

En juin 2018, Frédéric Bobin (correspondant du journal *Le Monde*) souligne qu'une série de facteurs, notamment la conclusion « d'accords occultes entre Rome et certaines milices de passeurs, notamment à Sabratha » ont récemment conduit à une forte baisse du nombre de départs, « de l'ordre de 75 % » par rapport à 2017<sup>203</sup>.

A la mi-juillet 2017, Sabratha a subitement « enregistré un quasi-arrêt des départs sur ses plages. La rumeur a couru qu'il y avait eu un accord secret entre Rome et Ahmed Al-Dabbashi. Evidemment, les Italiens ont démenti. Mais l'arrêt soudain de l'activité migratoire de Sabratha n'en demeure pas moins troublant. Il est difficile de prouver qu'il a pu y avoir le versement de sommes d'argent. Mais ce qui est incontestable, c'est qu'une brigade fraîchement formée, le Bataillon 48, vitrine respectable d'Ahmed Dabbashi, a subitement été reconnue et légitimée par les autorités de Tripoli. Il est fort probable que le soutien des Italiens à Ahmed Dabbashi a transité par ce processus de légitimation validé par Tripoli. Il est vrai que l'expérience n'a pas été très concluante car cette affaire a précipité des affrontements fratricides à Sabratha qui ont forcé Ahmed Dabbashi au départ. Il s'est réfugié dans la ville voisine de Zaouïa. Ses rivaux vainqueurs n'ont toutefois pas repris leurs activités de passeurs à Sabratha, qui a perdu son statut de « capitale des départs ». La pression internationale a d'une certaine manière porté ses fruits. Mais les départs se font désormais ailleurs »<sup>204</sup>.

---

<sup>201</sup> *Ibid.*

<sup>202</sup> *Amnesty International, op.cit.*

<sup>203</sup> *Le Monde*, 28/06/2018, art.cit.

<sup>204</sup> *Ibid.*

## **Zawiyah**

Située à l'est de Sabratha et à 15 km environ de Tripoli, « *Zawiyah est la première grande plate-forme du trafic illicite à la sortie de la capitale, vers l'ouest [...] Un spécialiste des migrations ayant régulièrement accès aux centres de détention a déclaré à Amnesty International que, bien que le centre de détention de Zawiyah soit administré officiellement par la Direction générale libyenne de lutte contre la migration illégale (DCIM), il est contrôlé et géré, dans les faits, par une milice solidement implantée et liée à une tribu dominante de Zawiyah. L'autosuffisance de la ville pour exercer ces activités de trafic illicite est presque totale : elle dispose de son propre centre de détention de la DCIM, d'un centre des opérations des garde-côtes libyens et, surtout, d'une puissante milice affiliée à une tribu qui lui permet de repousser toute intrusion ou concurrence, ainsi que de la raffinerie de pétrole, qui lui confère une grande influence. Néanmoins, son expertise et son savoir-faire sont insuffisants pour exercer ses activités à la même échelle que Sabratha* »<sup>205</sup>.

## **Zuwarah**

Située à 120 km à l'ouest de Tripoli, Zuwarah « *est peuplée par la minorité amazigh. Compte tenu de la proximité de la frontière avec la Tunisie, les habitants de la ville sont impliqués depuis longtemps dans du trafic illicite transfrontalier, principalement de carburant et de denrées alimentaires. Dans les années qui ont suivi 2011, ils se sont réorientés vers le trafic d'êtres humains à l'aide des bateaux de pêche qu'ils possédaient déjà. Lorsque le conflit a éclaté, en 2014, la situation en matière de sécurité est devenue plus chaotique encore et les réseaux criminels, enhardis par ce vide, ont converti Zuwarah en la principale plate-forme du trafic illicite d'êtres humains en Libye. Dans la ville, le commerce des passeurs a connu son apogée entre 2014 et 2015 [...] Horrifiés toutefois par les cadavres de réfugiés et de migrants rejetés de plus en plus souvent sur leur rivage et par le commerce illicite pour lequel leur ville était devenue célèbre, les habitants de Zuwarah ont commencé à se mobiliser contre les passeurs. Le 27 août 2015, une embarcation transportant environ 500 réfugiés et migrants a chaviré à cinq milles marins au large de Zuwarah. 197 personnes ont survécu, mais la majorité se sont noyées et 183 corps ont été retrouvés le long du littoral pendant les deux semaines qui ont suivi le naufrage. Avec cette tragédie, la coupe était pleine pour les habitants de Zuwarah. Ils sont descendus manifester dans les rues pour exiger qu'il soit mis un terme au commerce des passeurs dans leur ville. En réponse, les agents locaux de la force publique ont arrêté trois personnes accusées d'être les passeurs responsables de l'incident du 27 août. Sur la même période, des hommes masqués issus d'un groupe formé pour lutter contre les réseaux de trafic illicite à Zuwarah ont également attaqué des passeurs à plusieurs reprises. Dès lors, les passeurs ont quitté Zuwarah. Pour autant, la demande de personnes cherchant à quitter la Libye n'a pas faibli et bon nombre de ceux qui organisaient les passages et en tiraient bénéfice sont simplement allés s'établir plus à l'est sur le littoral, dans la ville voisine de Sabratha* »<sup>206</sup>.

## **Bani Walid**

Située à moins de 200 km au sud-est de Tripoli, Bani Walid est devenue à partir de 2015 un hub majeur pour les migrants avant de rallier Tripoli ou la côte nord-ouest du pays<sup>207</sup>.

Les principales routes orientales et occidentales des trafiquants convergent à Bani Walid. En venant de Sebha ou de ses environs, ils préfèrent passer par Bani Walid et éviter les

---

<sup>205</sup> Amnesty International, *op.cit.*

<sup>206</sup> *Ibid.*

<sup>207</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*



régions contrôlées par les milices de Zintan qui opèrent entre Mizdah, Zintan et Ghatian. Pour ceux qui viennent de l'est ou du sud-est, passer par Bani Walid permet d'éviter la route côtière entre Benghazi et Misrata, et Syrte en particulier.<sup>208</sup>

La vie est bien reliée aux principaux points d'embarquement. Les passeurs peuvent emmener directement les migrants de Bani Walid aux points d'embarquement en évitant de passer par Tripoli, en empruntant des routes goudronnées et en cachant leur « chargement » dans des camions ou des containers vides. Certains Somaliens et Erythréens utilisent des taxis pour aller de Bani Walid jusqu'à la côte<sup>209</sup>.

En mai 2018, plus de 100 migrants (Erythréens, Ethiopiens et Somaliens) retenus en captivité à Bani Walid par un réseau de passeurs dirigé par un certain Moussa Diab sont parvenus à s'échapper. Plusieurs d'entre eux ont été touchés par balle dans leur fuite. Une quinzaine de personnes au moins ont été tuées, selon des témoignages de survivants recueillis par MSF. Dans un communiqué, l'ONG précise avoir soigné 25 migrants à l'hôpital général de Bani Walid<sup>210</sup>. Nombre d'entre eux étaient des mineurs et portaient les stigmates des violences commises par leurs geôliers : blessures par balles, brûlures, lacérations, ecchymoses, hématomes, etc.<sup>211</sup>

## 7. La détention

### 7.1. Droit au séjour et détention

Selon AI, « le droit libyen érige en infractions pénales l'entrée et le séjour irréguliers dans le pays, ainsi que la sortie illégale du territoire. Les contrevenants s'exposent à une peine d'emprisonnement et à une amende, et peuvent au bout du compte être expulsés. Du fait de la criminalisation de l'entrée et du séjour irréguliers et de la sortie illégale du territoire, ainsi que de l'absence de lois ou d'infrastructures concrètes de protection des demandeurs d'asile et des victimes de la traite, la détention arbitraire pour une durée indéterminée est devenue le principal système de gestion de la migration dans le pays. Ce système, qui se prête parfaitement à la corruption, ouvre la voie à de graves atteintes dans les lieux de détention, où les réfugiés et les migrants sont à la merci des autorités, des milices et des groupes armés, qui travaillent souvent en bonne entente avec les passeurs pour l'appât du gain. L'absence totale de contrôle judiciaire des procédures de détention et l'impunité quasi totale dont jouissent les autorités favorisent l'institutionnalisation de la torture et des autres mauvais traitements dans les centres de détention ».<sup>212</sup>

D'après la loi libyenne, les migrants interpellés sans documents valables ont deux mois pour régulariser leur situation, délai au-delà duquel ils encourent des sanctions pénales (un emprisonnement et/ou une amende pouvant aller jusqu'à 1 000 dinars libyens).<sup>213</sup>

En sus des centres de détentions officiels, il existe une myriade de centres de détention informels (entrepôts, fermes privées, usines abandonnées, etc.) où les migrants peuvent être détenus (pendant quelques semaines ou plusieurs mois)<sup>214</sup> par des miliciens dans le but d'obtenir une rançon.<sup>215</sup>

---

<sup>208</sup> *Ibid.*

<sup>209</sup> *Ibid.*

<sup>210</sup> *Reuters*, « Des migrants échappent à des passeurs à Bani Walid, plaque tournante des réseaux en Libye », 26/05/2018.

<sup>211</sup> *Le Monde*, « En Libye, les migrants sont exposés à la violence du racket », 28/06/2018.

<sup>212</sup> *Amnesty International*, *op.cit.*

<sup>213</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>214</sup> PORSIA Nancy, *art.cit.*

<sup>215</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

## 7.2. Les centres de détention de la DCIM

Les centres de détention officiels sont théoriquement dirigés et financés par la Direction générale de lutte contre la migration illégale (DCIM). Dans les faits, la plupart d'entre eux sont gérés par des groupes armés<sup>216</sup>.

La DCIM est un service du ministère de l'Intérieur libyen créé en 2012. Elle « a pour mission de lutter contre les flux de migrations irrégulières en agissant quasiment comme un organisme chargé de l'application des lois et en procédant à l'arrestation de toute personne entrée « illégalement », en organisant l'expulsion des migrants en situation irrégulière et en administrant les centres de détention où ils sont placés »<sup>217</sup>.

Selon AI, l'effectivité du contrôle du ministère de l'Intérieur sur les centres de la DCIM n'est pas toujours avérée du fait de « l'opacité de la chaîne de commandement ». En pratique, il est souvent très difficile de déterminer si un centre est bel et bien administré par la DCIM. Basée à Tripoli, la direction de la DCIM exerce « une surveillance limitée sur ses centres », si bien que de nombreux centres « fonctionnent en quasi-autonomie » et sont « gérés par des milices indépendantes liées à la ville où ils sont implantés »<sup>218</sup>.

La situation dans ces centres évolue constamment, si bien que de nouveaux centres ouvrent, tandis que d'autres ferment, à tout moment. En février 2017, la plupart des centres opérationnels se situaient, selon *Altai Consulting* et IMPACT, autour de Tripoli, tandis que tous ceux situés dans le sud du pays (ceux de Sebha, Gatrun, Ubari, Ghat et Koufra) étaient fermés<sup>219</sup>.

Cette opacité complique singulièrement le recensement des centres gérés par la DCIM :

- selon *Altai Consulting* et IMPACT, 17 centres étaient opérationnels en février 2017<sup>220</sup>.
- selon le HCR, la DCIM exerçait officiellement son contrôle sur 33 centres en 2017<sup>221</sup>.
- selon d'autres sources rencontrées en 2017 par AI, il existait entre 17 et 36 centres<sup>222</sup>.

Les capacités de la DCIM sont durement affectées par l'instabilité politique et sécuritaire, ainsi que par des contraintes structurelles et budgétaires.<sup>223</sup> Les centres de la DCIM sont réputés surpeuplés.<sup>224</sup> En décembre 2017, environ 20 000 personnes étaient, selon des estimations fournies par AI, détenus dans des centres officiellement gérés par la DCIM<sup>225</sup>.

Les agents de la DCIM chargés de surveiller les centres sont souvent « directement impliqués dans les tortures et les autres mauvais traitements à l'encontre des réfugiés et des migrants. Ils cherchent ainsi à soutirer une rançon aux détenus ou à leurs familles en échange de leur libération de cette détention arbitraire d'une durée indéterminée [...] Face à une telle situation, il n'est pas rare que les réfugiés et migrants tentent de s'évader pour s'enfuir des centres de détention. Dans de tels cas, les gardiens de la DCIM ont souvent répondu par un recours excessif ou non justifié à la force, qui a parfois entraîné la mort »<sup>226</sup>.

---

<sup>216</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>217</sup> Amnesty International, *op.cit.*

<sup>218</sup> *Ibid.*

<sup>219</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>220</sup> *Ibid.*

<sup>221</sup> Amnesty International, *op.cit.*

<sup>222</sup> *Ibid.*

<sup>223</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *op.cit.*

<sup>224</sup> PORCIA Nancy, *art.cit.*

<sup>225</sup> Amnesty International, *op.cit.*

<sup>226</sup> *Ibid.*

En avril 2016, « l'OIM s'est associée à un appel lancé par les Nations unies pour qu'une enquête indépendante et impartiale soit ouverte sur un incident au cours duquel des gardiens ont abattu à Zawiyah 5 migrants dans le centre de détention Nasser ». Egalement appelé le « centre Ossama », ce lieu de détention est « placé officiellement sous la tutelle de la DCIM, mais il est administré dans les faits par le chef d'une milice locale et utilisé, comme d'autres, pour maintenir en détention les personnes interceptées en mer par les garde-côtes »<sup>227</sup>.

Dans un rapport paru en décembre 2017, AI indique toutefois que la DCIM a depuis peu commencé à « prendre des dispositions pour fermer des centres sous sa supervision, en réaction à des informations transmises par différentes organisations qui font état d'atteintes aux droits humains, et à de fréquentes dénonciations de conditions et de traitements inhumains »<sup>228</sup>.

En 2017, le HCR a obtenu la libération de 950 individus détenus dans les centres de la DCIM au motif qu'ils sont ressortissants d'un des sept pays (Erythrée, Ethiopie, Irak, Palestine, Somalie, Syrie, et Soudan pour les personnes originaires du Darfour) pour lesquels les autorités libyennes accordent une reconnaissance *de facto* du statut de réfugié.<sup>229</sup>

### 7.3. Mauvais traitements, violences sexuelles et extorsions

Dans les centres de détention, « des femmes, des hommes et des enfants subissent systématiquement de la torture et d'autres mauvais traitements, y compris des violences sexuelles et des coups extrêmement violents, ainsi que des manœuvres d'extorsion. Il arrive aussi parfois qu'ils soient tués ou abandonnés à l'agonie après avoir été torturés, exploités, brutalisés ou vendus à d'autres milices, groupes armés ou bandes criminelles pour des travaux forcés et d'autres formes d'exploitation. Des exactions du même ordre sont également commises régulièrement contre des hommes, des femmes et des enfants retenus en captivité par des milices et des groupes armés en dehors du contrôle ou de la surveillance de l'État »<sup>230</sup>.

A Bani Walid, un refuge géré par une ONG locale (Assalam) héberge et dispense des soins, avec le concours de MSF, à de nombreux migrants. Selon Christophe Biteau, le chef de la mission MSF pour la Libye, « beaucoup souffrent de fractures aux membres inférieurs, de fractures ouvertes infectées, de coups sur le dos laissant la chair à vif, d'électrocution sur les parties génitales », après avoir été enlevés sur les routes migratoires, détenus et suppliciés tant qu'ils n'auront pas payé une rançon, à travers les familles restées au pays ou des amis ayant déjà atteint Tripoli.<sup>231</sup>

Des viols sont très fréquemment commis par les geôliers chargés de surveiller les lieux de détention. Conscientes de ce risque, de nombreuses Erythréennes et Ethiopiennes prennent des mesures contraceptives par voie intraveineuse au Soudan avant d'entrer en Libye<sup>232</sup>. Selon Mirjan Van Reisen, le phénomène est si répandu que les Erythréennes estiment que les violences sexuelles sont quasi inévitables durant leur voyage en Libye, si bien que nombre d'entre elles prennent des contraceptifs ou se munissent de préservatifs<sup>233</sup>.

---

<sup>227</sup> *Ibid.*

<sup>228</sup> *Ibid.*

<sup>229</sup> *Ibid.*

<sup>230</sup> *Ibid.*

<sup>231</sup> *Le Monde*, 28/06/2018, art.cit.

<sup>232</sup> SAHAN Foundation et ISSP, *op.cit.*

<sup>233</sup> VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *op.cit.*

D'autre part, de nombreux migrants sont contraints par leurs geôliers d'effectuer des travaux journaliers, souvent pour le compte de résidents locaux.<sup>234</sup>

*Altai Consulting* et *IMPACT* évoquent l'existence d'accords entre geôliers et passeurs pour échanger des détenus contre de l'argent. A cet égard, un Rwandais, qui affirme avoir été arrêté par des garde-côtes puis revendu à des passeurs, souligne que dans certains centres, les gardes sont soudoyés (1 000 dinars libyens par personne) par des passeurs pour relâcher les migrants de certaines nationalités, principalement des Erythréens.<sup>235</sup>

Certains intermédiaires sont autorisés à entrer dans les lieux de détention pour parler aux migrants et obtenir leur libération en payant leur rançon, comme l'atteste le témoignage d'un migrant recueilli en juillet 2017 par AI : « *Ils [les intermédiaires] font des bénéfices. Parfois, ils doublent le prix. Un intermédiaire est venu et m'a donné un téléphone. J'ai appelé mon ancien employeur et je lui ai dit que j'étais à « Ossama » [centre officiellement placé sous la tutelle de la DCIM à Zawiyah]. Si vous avez quelqu'un à appeler qui peut verser la rançon, ils vous libèrent. Le jour suivant, j'ai appelé mon employeur. Il est venu, il m'a fait libérer et il m'a ramené à son atelier* »<sup>236</sup>.

La hausse des moyens récemment alloués aux garde-côtes grâce au soutien de l'UE s'est traduite par une multiplication des interceptions en mer. En 2016 et 2017, les garde-côtes ont intercepté et ramené sur les côtes libyennes des milliers de personnes. Les migrants interceptés sont habituellement transférés dans des centres de la DCIM<sup>237</sup>.

Selon AI, « *les garde-côtes et les milices locales impliquées dans les activités de trafic illicite entretiennent des relations symbiotiques. A Zawiyah, les garde-côtes locaux procèdent à des interceptions en mer et ramènent les personnes interceptées au centre de détention de la DCIM. Les responsables des centres de détention tirent profit de l'extorsion d'argent des réfugiés et des migrants lors de leur détention en échange de leur libération. Ils appuient également les activités locales des passeurs en leur remettant les groupes de migrants. Plusieurs personnes interrogées par Amnesty International ont confirmé que lors de leur libération des centres de détention, une fois la rançon payée, les gardiens leur ont fourni le numéro de téléphone d'un individu qui les conduirait directement aux passeurs pour les départs en mer* »<sup>238</sup>.

Le HCR n'a que « *très peu de latitude pour s'opposer au transfert de ces personnes en détention* ». Il a néanmoins « *le droit de procéder à une évaluation préliminaire pour déterminer si des personnes doivent recevoir une protection, à savoir, s'il y a des ressortissants de sept nationalités identifiées par le gouvernement libyen comme pouvant bénéficier de la protection de facto. Le HCR peut ainsi obtenir ultérieurement leur libération des centres de la DCIM* »<sup>239</sup>.

---

<sup>234</sup> PORSIA Nancy, art.cit.

<sup>235</sup> UNHCR, *Altai Consulting*, et *IMPACT*, op.cit.

<sup>236</sup> *Amnesty International*, op.cit.

<sup>237</sup> *Ibid.*

<sup>238</sup> *Ibid.*

<sup>239</sup> *Ibid.*

## Bibliographie

(Sites web consultés entre septembre et novembre 2018)

### Ouvrages

VAN REISEN Mirjam et MUNYARADZI MAWERE, *Human trafficking and trauma in the digital era: The ongoing tragedy of the trade in refugees from Eritrea*, Langaa Research and publishing Common initiative group, 2017.

### Rapports

Amnesty International (AI), *Libye, un obscur réseau de complicités : Violences contre les réfugiés et les migrants qui cherchent à se rendre en Europe*, 11/12/2017.

<https://www.amnesty.org/fr/documents/mde19/7561/2017/fr/>

International Refugee Rights Initiative (IRRI), *Strategic Initiative for Women in the Horn of Africa* (SIHA), Centre for Human Rights Law (SOAS), *Tackling the root causes of human trafficking and smuggling from Eritrea: The need for an empirically grounded EU policy on mixed migration in the Horn of Africa*, novembre 2017.

<https://reliefweb.int/sites/reliefweb.int/files/resources/IRRI%20Report%20final%20Nov%208.pdf>

Maastricht Graduate school of Governance (MGSoG), *Study on migration routes in the east and horn of Africa*, août 2017.

<https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=2ahUKEwjCvpaewvndAhVCvxokHS-pARoQFjAAegQIJxAC&url=https%3A%2F%2Fwww.merit.unu.edu%2Fpublications%2Fuploads%2F1517475164.pdf&usg=AOvVaw19xR6Fd59VOjPPIngl1iBk>

UNHCR, *Altai Consulting*, et IMPACT, *Migration Trends in Libya: Changing Dynamics and Protection Challenges*, février 2017.

<http://www.unhcr.org/publications/operations/595a02b44/mixed-migration-trends-libya-changing-dynamics-protection-challenges.html>

SAHAN Foundation et IGAD Security Sector Programme (ISSP), *Human trafficking and smuggling on the horn of Africa-Central Mediterranean Route*, février 2016.

[https://igad.int/attachments/1284\\_ISSSP%20Sahan%20HST%20Report%20%2018ii2016%20FINAL%20FINAL.pdf](https://igad.int/attachments/1284_ISSSP%20Sahan%20HST%20Report%20%2018ii2016%20FINAL%20FINAL.pdf)

### Articles scientifiques

IRIN, "Destination Europe: Overlooked - At Libya's unchecked southern borders, a key to easing the migration crisis", 06/09/2018.

<https://www.irinnews.org/special-report/2018/09/06/libya-s-unchecked-southern-borders-key-easing-migration-crisis>

SCOTT MOORE Michael, "Inside the deadly pirate corridor where migrants escape to Europe", *Bloomberg Businessweek*, 22/02/2017.

<https://www.bloomberg.com/news/features/2017-02-21/inside-the-deadly-pirate-corridor-where-migrants-escape-to-europe>

*Der Spiegel*, "Following the Money: On the Trail of African Migrant Smugglers", 26/09/2016.

<http://www.spiegel.de/international/world/migrant-smuggling-business-means-big-money-in-libya-a-1113654.html>

BELLONI Milena, "My uncle cannot say "no" if I reach Libya: Unpacking the social dynamics of border crossing among Eritreans", *Department of sociology and social research*, University of Trento, 2016.

[https://www.researchgate.net/publication/313528194\\_%27MY\\_UNCLE\\_CANNOT\\_SAY\\_NO\\_IF\\_I\\_REACH\\_LIBYA%27\\_UNPACKING\\_THE\\_SOCIAL\\_DYNAMICS\\_OF\\_BORDERCROSSING\\_AMONG\\_ERITREANS\\_HEADING\\_TO\\_EUROPE](https://www.researchgate.net/publication/313528194_%27MY_UNCLE_CANNOT_SAY_NO_IF_I_REACH_LIBYA%27_UNPACKING_THE_SOCIAL_DYNAMICS_OF_BORDERCROSSING_AMONG_ERITREANS_HEADING_TO_EUROPE)

PORSIA Nancy, "Smuggling networks in Libya", *Deathbyrescue.org*, mars 2015.

[https://deathbyrescue.org/assets/annexes/Porsia\\_Libya\\_smugglers.pdf](https://deathbyrescue.org/assets/annexes/Porsia_Libya_smugglers.pdf)

IRIN, « Sur la piste des passeurs », 07/01/2014.

<https://www.irinnews.org/fr/report/99445/sur-la-piste-des-passeurs>

## Articles de presse

*Le Monde*, « Migrants : en Libye, « la difficulté de contrôler les réseaux de passeurs tient au chaos », 28/06/2018.

[https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/06/28/migrants-en-libye-la-difficulte-de-controler-les-reseaux-de-passeurs-tient-au-chaos-dans-le-pays\\_5322585\\_3212.html](https://www.lemonde.fr/afrique/article/2018/06/28/migrants-en-libye-la-difficulte-de-controler-les-reseaux-de-passeurs-tient-au-chaos-dans-le-pays_5322585_3212.html)

*Le Monde*, « En Libye, les migrants sont exposés à la violence du racket », 28/06/2018.

[https://www.lemonde.fr/international/article/2018/06/28/en-libye-les-migrants-sont-exposes-a-la-violence-du-racket\\_5322469\\_3210.html](https://www.lemonde.fr/international/article/2018/06/28/en-libye-les-migrants-sont-exposes-a-la-violence-du-racket_5322469_3210.html)

*Géopolis*, « Libye: l'ONU sanctionne six chefs de réseaux de trafiquants de migrants », 08/06/2018.

<http://geopolis.francetvinfo.fr/libye-l-onu-sanctionne-six-chefs-de-reseaux-de-trafiquants-de-migrants-192823>

PLAUT Martin, "UN Security Council backs Dutch sanctions against Eritrean and Libyan traffickers", *Eritrea Hub*, 08/06/2018.

<https://twitter.com/martinplaut/status/1005065656767799297>

*Le temps des réfugiés*, « Mussie Zerai: "Le futur des migrants est en Afrique" », Le blog de Jasmine Caye, 06/06/2018.

<https://blogs.letemps.ch/jasmine-caye/2018/06/06/mussie-zerai-le-futur-des-migrants-est-en-afrique/>

*Reuters*, « Des migrants échappent à des passeurs à Bani Walid, plaque tournante des réseaux en Libye », 26/05/2018.

[https://www.challenges.fr/monde/des-migrants-echappent-a-des-passeurs-a-bani-walid-plaque-tournante-des-reseaux-en-libye\\_589803](https://www.challenges.fr/monde/des-migrants-echappent-a-des-passeurs-a-bani-walid-plaque-tournante-des-reseaux-en-libye_589803)

*The New York Times*, "Eritrean Accused of Trafficking Migrants Is Captured in Sudan, Italy Says", 08/06/2016.

<https://www.nytimes.com/2016/06/09/world/europe/migrants-smuggling-eritrean-captured.html>

CARRON Pierre-Louis, "Migrant cash, RPGs and selfies: inside the world of human trafficking in the horn of Africa", *Vice News*, 26/02/2016.

[https://news.vice.com/en\\_us/article/ywjeky/migrant-cash-rpgs-and-selfies-inside-the-world-of-human-trafficking-in-the-horn-of-africa](https://news.vice.com/en_us/article/ywjeky/migrant-cash-rpgs-and-selfies-inside-the-world-of-human-trafficking-in-the-horn-of-africa)

*The Globe and Mail*, "Human-smuggling network extending into Canada uncovered", 05/02/2016, [article mis à jour en mai 2018].

<https://www.theglobeandmail.com/news/world/human-smuggling-network-extending-into-canada-uncovered/article28622640/>

GATTI Claudio, "Migrant flows are a €3 bn business that also helps finance terrorism", *Italy24*, 25/11/2015.

<http://www.italy24.ilsole24ore.com/print/ACyUpIeB/0>

RFI, « Où vont les Erythréens, deuxième contingent de réfugiés en Europe? », 07/09/2015.

<http://www.rfi.fr/afrique/20150906-vont-erythreens-deuxieme-contingent-refugies-europe>

*Radio Dabanga*, « "Sudan's top officials cooperate in human trafficking: report" », 05/12/2013.

<https://www.dabangasudan.org/en/all-news/article/sudan-s-top-officials-cooperate-in-human-trafficking-report>