



Les Cahiers d'Outre-Mer

Revue de géographie de Bordeaux

222 | Avril-Juin 2003
Frontières du Sud

La Méditerranée : dernière frontière avant l'Europe

Olivier Clochard



Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/com/862>

DOI : 10.4000/com.862

ISSN : 1961-8603

Éditeur

Presses universitaires de Bordeaux

Édition imprimée

Date de publication : 1 avril 2003

Pagination : 159-180

ISSN : 0373-5834

Référence électronique

Olivier Clochard, « La Méditerranée : dernière frontière avant l'Europe », *Les Cahiers d'Outre-Mer* [En ligne], 222 | Avril-Juin 2003, mis en ligne le 13 février 2008, consulté le 02 mai 2019. URL : <http://journals.openedition.org/com/862> ; DOI : 10.4000/com.862

Ce document a été généré automatiquement le 2 mai 2019.

© Tous droits réservés

La Méditerranée : dernière frontière avant l'Europe

Olivier Clochard

« La frontière réservée aux élus, nous la
toucherons du doigt » « Nous ferons cela parce que
nous n'avons pas les moyens de faire autrement »
« On nous refuse l'existence et dans le même
temps, on nous interdit de nous en aller » « Ailleurs
est un marteau qui frappe sur chacun de nous »

Salim Jay¹

- 1 De Gibraltar à Beyrouth, la Méditerranée qui s'étend approximativement d'est en ouest sur 3 800 km, est une mer de « jonction entre les trois masses continentales de l'Europe, de l'Asie et de l'Afrique » (E. Reclus, 1887). Entre le fond du golfe de Grande Syrte en Libye et les côtes de Calabre, la distance est de plus de 800 km, alors que les détroits de Gibraltar, de Sicile et d'Otrante rapprochent les deux rives de quelques dizaines de kilomètres et nous rappellent qu'il existe peu de frontières au monde qui délimitent deux mondes aussi distincts. Les pays méditerranéens de l'Union européenne représentent 88 % du PIB du pourtour méditerranéen ; conduisant de plus en plus de personnes des pays du sud et de l'est méditerranéen (PSEM)² à observer dans les médias ou lors des retours estivaux des émigrés, cette grande puissance économique et commerciale mondiale qu'est l'Union européenne. Dans le nord du Maghreb, la majorité des candidats à l'exil est originaire du Maroc et d'Algérie ; mais depuis quelques années, on observe la présence de plus en plus importante d'Africains subsahariens (Nigériens, Sierra-Léonnais...). En Libye, des migrants en provenance du Niger, du Soudan, de Somalie, d'Algérie et du Maroc, sont également en attente pour passer sur l'autre rive ; les îles de Lampedusa, Linosa et Pantelleria au milieu du détroit de Sicile donnent une importance stratégique à cette région maritime. La "porte maritime" symbolisée par la mer Adriatique, est empruntée principalement par des populations en provenance du Proche et Moyen-Orient. Ces "sans visa" en quête d'une vie meilleure ou d'une protection pour une partie d'entre eux, ne cessent de défier ces verrous méditerranéens que sont le canal d'Otrante, les détroits de

Sicile et de Gibraltar. A côté de ces “ pertuis de tensions migratoires”, chaque année, des coups de boutoirs sont donnés dans la forteresse avec des bateaux qui viennent s'échouer sur les côtes européennes (Bari en 1997 : 1 223 Albanais ; Otrante en novembre 2000 avec un millier de réfugiés, dont beaucoup de Kurdes ; *l'East Sea* à Fréjus en mars 2001 : 900 Kurdes ; le *Monica* à Catane en Sicile, en mars 2002 : 1 000 Kurdes). Ainsi, depuis une dizaine d'années, sur le plan migratoire, la Méditerranée développe des caractères similaires à ceux de la frontière entre le Mexique et les Etats-Unis. Bernard Kayser écrit que la Méditerranée est un « superbe et passionnant objet d'étude, mais dont l'extrême complexité exige qu'on définisse à chaque étape de quelle Méditerranée il s'agit ! » (B. Kayser, 2002). De quelles “Méditerranées”, allons-nous donc parler ?

- 2 Il convient de rappeler tout d'abord les récentes notions juridiques sur lesquelles les frontières maritimes s'élaborent. Le processus de la mise en place de ces limites est très récent puisque les Etats ont commencé à s'y intéresser principalement après la Seconde Guerre mondiale ; et les réalités ont pris de l'ampleur depuis la dernière Convention des Nations Unies sur le droit de la mer en 1982. Sur un total approximatif de 450 frontières, Georges Labrecque souligne que seulement 30 % d'entre elles ont été établies formellement par voie d'accord bilatéral ou par décision judiciaire. La limite des compétences d'un Etat ne s'arrête pas de façon immédiate, comme dans les frontières terrestres ; le rôle des Etats s'amenuise au fur et à mesure qu'on s'éloigne du littoral.
- 3 Face à cette évolution, un autre processus de “territorialisation” est également apparu dans l'espace méditerranéen avec l'émergence des flux migratoires clandestins en provenance des pays du Sud. C'est “la mer de passage” avec des régions maritimes situées le long des détroits et des milieux insulaires, qui sont dominées par des dynamiques migratoires clandestines que les pays européens cherchent à contrôler depuis une dizaine d'années.
- 4 Dans ce contexte, le second processus semble amener à faire progresser le premier notamment en Europe, où l'adhésion de la Grèce, de l'Espagne et du Portugal, à l'Union européenne, prochainement suivies par Chypre et Malte, ont fait évoluer de façon importante la rive nord de l'espace méditerranéen. Face à l'extension de leur frontière méditerranéenne, les pays de l'Union européenne ont employé de multiples moyens civils et militaires pour dévier ces flux migratoires en provenance du Sud. Ils chercheraient ainsi à mieux contrôler ces “populations à risque” afin qu'elles ne puissent pas atteindre l'eldorado occidental, voire demander l'asile - laissant le champ libre à la précarité et élargissant souvent celui de l'arbitraire administratif, et reléguant au second plan les différentes conventions signées (Convention des droits de l'homme, Convention de Genève de 1951 pour les réfugiés...)-. Il semble important de s'interroger sur les moyens mis en œuvre par l'Union européenne pour contrôler ces flux migratoires, et d'essayer d'entrevoir la part de responsabilité des politiques des pays européens dans cette situation de crispation.
- 5 Dans la mer Méditerranée, le processus de délimitation est beaucoup moins avancé que dans les autres mers ou l'océan qui bordent l'Europe³. Ce phénomène de territorialisation des mers et des océans est assez récent puisque la première Convention des Nations Unies sur le droit de la mer a eu lieu en 1958. En 1982, les dispositions générales de la troisième Convention sur le droit de la mer, à Montego Bay, ont redéfini les limites de deux nouvelles zones sur lesquelles les Etats peuvent exercer certaines fonctions de leur souveraineté : la zone contiguë et la zone économique exclusive (ZEE). La zone contiguë nous intéressera notamment car c'est au sein de cet espace maritime que l'Etat peut

exercer les « contrôles nécessaires » sur des migrants irréguliers. Ces migrations clandestines sont en forte augmentation depuis le début des années 1990, et plus particulièrement le long des détroits, dans les milieux insulaires et dans les enclaves de l'Union européenne situées au Sud.

- 6 Au delà du littoral, le droit de la mer précise diverses zones « où la souveraineté de l'Etat décroît à mesure que l'on s'éloigne du rivage jusqu'à disparaître en haute mer » (X. La Roche, 1999, p. 37). Les différents espaces compris entre ces limites maritimes ont donc des régimes juridiques spécifiques.
- 7 En 1958, la Conférence de Genève sur les droits des Etats riverains a porté la limite des eaux territoriales de 3 à 12 milles marins. Dans cette zone, désignée généralement sous le nom de mer territoriale, l'Etat exerce sa totale souveraineté. Les pays du pourtour méditerranéen ont une extension de 12 milles pour leur mer territoriale, excepté la Syrie (35 milles), la Grèce et la Turquie en mer Egée, dont les eaux territoriales sont limitées à 6 milles⁴. Adjacente à la mer territoriale, la zone contiguë ne peut s'étendre au delà de 24 milles marins des lignes de base (Convention de 1982, Article 33). Son étendue est identique à celle de la mer territoriale dans les cas où les Etats ont choisi d'étendre au maximum (12 milles) la largeur de cette dernière. Bien sûr, si elle n'est que de trois milles, la largeur de la zone contiguë peut atteindre 21 milles (G. Labrecque, 1998, p. 56). L'idée de zone contiguë qui est "apparue" au XVIII^e siècle dans les pays anglo-saxons, s'est particulièrement concrétisée durant la période de prohibition aux Etats-Unis. En 1982, cet espace maritime a été reconnu officiellement par les 112 Etats signataires de la Convention sur le droit de la mer. « Au delà de sa mer territoriale, l'Etat côtier peut donc décréter une zone contiguë qui ne peut dépasser 24 milles marins à partir des lignes de base. Tous les pays ne désignent pas avec précision les limites extérieures de leur zone contiguë. Seuls quelques pays riverains de la Méditerranée l'ont mentionné officiellement : l'Espagne, la France (1987), Malte (1978), l'Egypte (1983), le Maroc (1981), la Tunisie et la Syrie (41 milles). Dans cette zone, l'Etat exerce « des droits souverains en vue de prévenir ou réprimer toute infraction à ses lois et règlements en matière fiscale, douanière, sanitaire ou d'immigration » (X. La Roche, 1999, p. 39). Cette zone peu utilisée en Méditerranée, est devenue depuis une dizaine d'années, un espace dans lequel les contrôles migratoires des pays européens sont de plus en plus importants. Enfin, nous rappelons que la zone économique exclusive, appelée aussi zone de pêche, peut aller jusqu'à une distance de 200 milles (voire plus dans certains cas exceptionnels, comme par exemple lorsque le rebord externe de la marge du plateau continental est au delà de 200 milles).
- 8 Les frontières maritimes des pays riverains de la mer Méditerranée se distinguent principalement par leur caractère virtuel. Les seules délimitations marines officialisées sont celles qui partagent la Tunisie avec l'Italie, la Libye avec Malte et Chypre avec les deux enclaves du Royaume Uni situées sur l'île. « En Méditerranée occidentale – et plus précisément à proximité du détroit de Gibraltar, le processus de délimitation est compliqué par la présence de minuscules territoires sous souveraineté étrangère (Ceuta et Melilla au Maroc, Gibraltar en Espagne) sans compter la présence des îles espagnoles Chaferinas, à proximité du point terminal de la frontière terrestre Maroc / Algérie » (G. Labrecque, 1998, p. 274-276).
- 9 Comme pour les espaces maritimes délimités à partir des côtes des régions continentales, les nombreux milieux insulaires de la mer Méditerranée, génèrent une extension des espaces maritimes des Etats. Les îles ont droit à des eaux territoriales, à une zone

contiguë et à une zone économique exclusive. Dans la délimitation des espaces maritimes, elles sont au centre d'enjeux de souveraineté importants. La frontière maritime entre l'Italie et la Tunisie - délimitée par voie d'accord le 20 août 1971 et ratifiée le 6 décembre 1978 - est un exemple singulier. Cette frontière s'étend sur 443 milles et restreint l'extension des zones maritimes tunisiennes, car le calcul de cette limite médiane a été réalisé à partir des îles italiennes de la Sardaigne et de la Sicile, situées respectivement au nord et à l'est de la Tunisie. Les îles de Pantelleria et de l'archipel Pélagie, au sud de la Sicile (fig. 1), contribuent plus encore à ce grignotage des eaux tunisiennes, puisqu'il a été attribué au large de ces dernières, « un demi effet par le tracé d'un arc de cercle dont le rayon est de 13 milles marins » (G. Labrecque, 1998, p. 292). Cet exemple parmi d'autres laisse entrevoir la mise en œuvre d'un processus d'horogénèse, qui pourrait conduire à ne plus avoir de véritables eaux libres en mer Méditerranée (C. Pradeau, 1994, p. 78). Si les frontières maritimes se matérialisent beaucoup plus difficilement que les frontières terrestres, leur délimitation n'en demeure pas moins complexe au fur et à mesure que les rivages d'Etats voisins "se rapprochent" comme dans le cas des milieux insulaires, des enclaves ou des détroits. Depuis le début des années 1990, ces différents espaces maritimes sont devenus des lieux de tensions migratoires, et laissent apparaître une frontière bien plus réelle entre une Méditerranée riche, celle de l'Union européenne et la Méditerranée pauvre, celle des pays du Sud et de l'Est, qui pèsent respectivement plus de 15 % et moins de 3 % dans le commerce mondial. Ce second "découpage" de l'espace méditerranéen pourrait conduire les Etats européens à renforcer les fonctions des zones maritimes sous juridiction nationale.

- 10 Selon Bernard Kayser, l'écart démographique est la ligne de fracture la plus évidente entre les pays du sud et de l'est méditerranéen (PSEM) et les pays de l'Union européenne. De 1950 à 2000, l'évolution du nombre d'habitants souligne une poussée démographique de 150 % dans les PSEM, alors que la croissance de la population des pays de l'Union européenne avoisine les 30 %. Les pays du pourtour méditerranéen totalisent 355 millions d'habitants dont 284 millions dans les PSEM. Dans la plupart de ces pays, les difficultés économiques (chômage d'une grande partie des jeunes de 15-24 ans, désastres écologiques) et la répression politique (non-respect des droits de l'homme, climat d'insécurité en Algérie ou dans les territoires palestiniens...) rendent la vie insupportable à un grand nombre de personnes. Depuis le milieu des années 1990, certains de ces pays de départ (Maroc, Libye, Turquie) assurent aussi la fonction de pays de transit. Les itinéraires de nombreux ressortissants des pays subsahariens en quête d'une vie meilleure empruntent le désert par la Libye ou l'Algérie. Dans le cadre de la mondialisation des flux et des dynamiques migratoires, des clandestins affluent du monde entier sur la bordure sud de l'Europe, d'où le vaste remodelage des champs migratoires qui s'opère dans la région (G. Simon, 2002). Certains des immigrés non déclarés s'installent provisoirement en Libye ou dans les pays du Maghreb, et cherchent à accumuler le capital nécessaire pour poursuivre leur itinéraire et atteindre la rive européenne. Ibrahim, jeune Soudanais, rencontré dans le camp de Sangatte, est parti de l'ouest du Soudan à la fin de l'année 2000, avec 5 000 US \$ en poche. Il a mis près de trois semaines à rejoindre par camion et taxi, Benghazi en Libye, où il a travaillé comme forgeron pendant six mois. *De cette petite ville, j'ai rejoint Tripoli par avion, dit-il. De tous les pays que j'ai traversés, la Libye est le pays où le niveau de vie est le moins élevé. Il y a toujours du travail. Ainsi, j'ai pu encore travailler onze mois comme forgeron dans la capitale. Puis je me suis rendu à Suwarah où je me suis livré à un passeur qui nous a proposé de "gagner" les îles italiennes en zodiac. Dans l'embarcation de six mètres, nous étions 23 à avoir payé 2 500 US \$ chacun. Les*

seuls contrôles de la police libyenne sont à la sortie du port. Ce fut l'étape la plus dangereuse, car nous étions partagés entre la vie et la mort : nous n'avions que 400 litres de carburant, le passeur n'avait comme repère qu'une boussole, ce qui nous a conduit pendant six heures à ne plus savoir où nous étions. Au bout de 32 heures, nous avons enfin atteint l'île de Lampedusa. Des policiers nous ont alors conduit dans un camp où pendant deux jours, nous avons dormi sous des tentes. Puis nous avons été transférés dans un centre qui s'appelle Cartoum⁵. Au bout de six jours, les policiers nous ont délivré un sauf-conduit de 8 jours en nous demandant de quitter le territoire. A partir des pays PSEM, les migrations irrégulières sont devenues pour un grand nombre de personnes, une procédure alternative d'entrée dans l'Union européenne. Ces multiples événements soulignent la lisibilité d'une « pathologie sociale, où tout le monde est en état de fuite, les partants, les restants, les partis » (O. Mounir, 2001) avec des trafics clandestins de migrants qui se sont énormément développés, notamment entre les côtes les plus proches, au large des îles italiennes (Sicile, Lampedusa...), des îles grecques en mer Egée, dans la mer Adriatique ou dans la région de Gibraltar (des présides espagnols à la mer d'Alboran⁶).

- 11 Depuis l'Antiquité, les îles de la mer Méditerranée ont permis aux grandes puissances de s'approprier des territoires maritimes, de contrôler des passages stratégiques, de dominer la mer (D. Borne et J. Scheibling, *dir.*, 2002, p. 122) ; elles sont devenues un enjeu stratégique sur le plan migratoire qui contraignent les politiques de contrôles migratoires des Etats européens dont ces îles dépendent. La majeure partie des îles de la Méditerranée est en effet au cœur de la question des frontières maritimes de l'Union européenne. Ces milieux insulaires sont de plus en plus convoités par les trafics des passeurs de migrants clandestins en provenance du monde entier. Aux environs des îles italiennes de Lampedusa, Linosa, Pantelleria et de la Sicile, les carabinieri italiens interceptent régulièrement des petits bateaux à bord desquels voyagent des immigrants de diverses nationalités (tunisienne, marocaine, soudanaise, irakienne, voire pakistanaise, etc.)⁷. La Grèce, avec un espace insulaire très étendu dans la mer Egée, est aussi souvent mise à contribution. Depuis la côte anatolienne, de nombreuses petites embarcations tentent ainsi de rejoindre les îles grecques toutes proches. Au mois de mai 2002, sans comptabiliser les cas isolés, les garde-côtes turcs avaient intercepté plus de 900 personnes lors de cinq opérations massives, dont un bateau qui transportait plus de 250 migrants à destination de l'Italie⁸. Par sa situation géographique et l'absence de préparation à gérer des flux importants, la Grèce, avec une législation de pays d'émigration, est devenue un pays de transit et d'accueil pour un grand nombre d'immigrés sans papiers et de demandeurs d'asile, qui souhaitent aller dans un autre pays de l'Union européenne. La Grèce, péninsule de la région des Balkans dont les seules frontières terrestres sont avec la Turquie, la Bulgarie, la Macédoine et l'Albanie, peut être considérée comme une enclave de l'Union européenne, à l'image des deux présides espagnols situés sur la côte méditerranéenne du Maroc.
- 12 Ces postes fortifiés, établis par les Espagnols⁹, vestiges de l'époque coloniale, ne sont pas entièrement enfermés dans le territoire marocain puisqu'ils s'ouvrent sur la mer. Ils ont été au début des années 1990, des points faibles des politiques de contrôle migratoires de l'Etat espagnol. De nombreux Marocains et des migrants subsahariens ont ainsi atteint l'Europe en transitant par ces deux enclaves. Aujourd'hui, les deux enclaves font figure de forteresses assiégées. Des murs sont dressés sur ces frontières extérieures de l'Union européenne. A Ceuta, la nuit, les projecteurs qui éclairent cette double muraille en acier galvanisé de 3,10 m de haut et 8,5 km de long, soulignent comme un trait orange au

milieu d'une feuille noire, l'interdiction faite à tous ceux et celles qui voudraient s'aventurer vers ce confetti d'Europe.

- 13 De Gibraltar à Istanbul, si les détroits ont toujours été d'une très grande importance géostratégique, la mondialisation des flux migratoires nous rappelle la place déterminante qu'occupent ces espaces maritimes. Salim Jay les apparente à des hygiaphones dentés de l'Europe. Ces lieux où il est plus facile de traverser la mer Méditerranée, sont devenus les portes étroites de l'Europe par où essayent de passer, chaque jour, de nombreux migrants irréguliers.
- 14 Les détroits de Gibraltar, d'Otrante, voire de Sicile, de même que la mer Egée semblent de plus en plus faciles à franchir ; des embarcations comme des zodiac peuvent atteindre rapidement les côtes insulaires ou continentales du pays voisin. Lors du week-end du 18 et 19 août 2001, les gardes-côtes espagnols ont arrêté 800 africains au large des îles Canaries et des côtes du sud-ouest du pays. Durant les huit premiers mois de l'année 2001, ils avaient arrêté 8 500 personnes dont la majeure partie provenait du Maroc ou de pays subsahariens, soit deux fois plus que l'année précédente. En Italie, en juin 2002, en l'espace de quelques jours, plus de trois cents immigrants ont été interceptés sur des embarcations de fortune : un premier bateau arraisonné au large de la Calabre transportait 199 ressortissants en provenance de l'Érythrée et de la Somalie, dont 51 femmes et 29 enfants ; auparavant 50 Kurdes irakiens avaient été interpellés par les carabinieri de Lecce après une traversée en bateau pneumatique du Canal d'Otrante. Ces frontières maritimes, dans les régions des détroits, sont pour les flux migratoires, comme des cicatrices¹⁰ qui ne semblent pas prêtes de se refermer tant que les contrôles de l'Union seront aussi importants.
- 15 De chaque côté de la mer Méditerranée, Istanbul et Tanger se raccrochent à la large frontière maritime de l'Union Européenne, villes à partir desquelles s'organisent les passages clandestins vers l'Europe. Pour la seule année 2001, les autorités turques estiment à 200 000 le nombre de migrants internationaux ayant réussi à quitter clandestinement la Turquie pour l'Europe. Istanbul est « l'un des pôles de transit les plus importants dans le système mondial des migrations irrégulières, où aboutissent et se restructurent nombre de filières clandestines se livrant au lucratif "commerce humain" »¹¹. Depuis la métropole, des Maghrébins tentent de contourner l'espace Schengen par la Bulgarie. Les sources administratives turques soulignent l'augmentation des arrestations faites par la police « en Thrace orientale où se joignent les frontières turques, bulgares et grecques. Pour la période 1995-premier trimestre 2000, la police turque a appréhendé 579 Algériens, 900 Marocains, 252 Tunisiens. Pour 1999, les chiffres sont respectivement de 228, 356, 60 » (S. de Tapia, 2002, p. 165). A une échelle plus restreinte, la ville de Tanger voit arriver depuis cinq ans de plus en plus d'Africains subsahariens, dont la majorité proviennent du Nigeria et de Sierra Leone. Ces derniers transitent par le quartier du Petit Soco près du port ou dans de petits camps informels situés autour de la ville. Dans le Nord du Maroc, le nombre de ces personnes en transit aurait triplé depuis 1999 (Z. Daoud, 2002, p. 229). A ces migrants, s'ajoutent des milliers de jeunes diplômés sans travail qui protestent de manière ininterrompue pour obliger l'Etat à les employer ou à leur trouver un travail et qui souvent, de guerre lasse, se laissent tenter par l'exil (*idem*, p. 218). Alors « nous nous sentons parfois légers comme des plumes, et, à d'autres moments, nous devenons lourds comme une pierre qu'on vous attache au cou et qui va vous emporter vers le fond » (S. Jay, 2002, p.47).

- 16 Les personnes qui voyagent avec l'aide des réseaux criminels afin d'atteindre "l'eldorado européen", mettent parfois leur vie en jeu. Durant ces périlleuses traversées, certains se noient lors du naufrage de leur embarcation¹² ou parce qu'ils ont été jetés par-dessus bord ; d'autres succombent après étouffement dans des containers ou des remorques de camions. Aux débuts des années 1990, le nombre de personnes décédées aux frontières de l'Europe, en tentant d'accéder dans un pays de l'Union européenne, était de plusieurs dizaines par an ; depuis 1996 ce nombre est passé à plusieurs centaines par an. De 1993 à 2001, selon les informations du site info@unitedagainstracism.org¹³, ce triste bilan peut être évalué à plus de 2 300 morts, une estimation qui est malheureusement au-dessous de la réalité. Car dans ce sombre calcul, ont principalement été pris en compte les corps des personnes découvertes sur les plages et les estimations issues des récits des rescapés des naufrages. Le détroit est un gouffre qui engloutit « ces audacieux aux rêves fracassés » dont beaucoup ne savent pas nager. On a retrouvé certains cadavres les mains crispées sur leurs diplômes (Z. Daoud, 2002, p. 220). Cette mer dévoreuse souligne les frontières du drame qui entourent l'Union européenne ; des nombreuses scènes bouleversantes sont malheureusement devenues assez courantes sur tout le pourtour méditerranéen, et laissent entrevoir une géographie de l'oppression et de l'exil (fig. 2). Elles rappellent aussi que la mer Méditerranée, agitée en surface par de puissants courants, quand ce n'est pas des coups de tabac, est tout sauf une mer calme et fermée (B. Kayser, 2002).
- 17 Malgré les "agencements" effectués autour des frontières (dispositifs mis en place au large de Gibraltar ou aux alentours des côtes italiennes) et les législations, attentatoires aux libertés, élaborées pour chercher à "maîtriser les flux", les dix dernières années semblent indiquer qu'il continuera toujours à y avoir des migrants, en quête d'une vie meilleure, que perdureront un fort déséquilibre économique entre les deux rives et une instabilité politique dans certains des pays du Sud. Cet aspect humain dramatique devient un facteur qui souligne l'importance des programmes politiques accordés aux domaines des frontières extérieures de l'Union européenne. Ce développement frontalier et maritime, qui rappelle celui d'un *limes*, est le résultat « d'un hiatus, d'un déséquilibre, d'un différentiel créé et qui traverse les eaux tumultueuses » des détroits (Z. Daoud, 2002, p. 257). Pour ceux qui ont réussi à atteindre l'autre rive, les premières difficultés se situent généralement lors de l'accueil.
- 18 L'espace Schengen est principalement délimité par des frontières maritimes qui représentent près des neuf dixièmes de son périmètre. Une grande partie de ses limites est située en mer Méditerranée, et à l'instar de la frontière orientale de l'Union européenne, elles sont sujettes à une immigration clandestine importante. La réponse à ce phénomène est de renforcer les contrôles. Cependant la longueur du littoral, le trafic important dans les ports représentent des difficultés pour la surveillance de la police aux frontières des Etats. Des milliers de clandestins arrivent ainsi en Grèce, en Italie et en Espagne avec l'intention de se rendre ensuite en France, en Allemagne, en Suisse ou dans d'autres pays du nord de l'Europe. Des dispositifs sont donc mis en place dans les pays européens, pour contrer les failles des contrôles exercés par les pays tiers. La France a su initier une forme de dissuasion aux conditions d'accès à son territoire, en créant des zones d'attente. D'autres types de structures "accueillent" ces étrangers en quête d'une vie meilleure, en estompant la conformité aux textes réglementant les droits de l'homme et des réfugiés.
- 19 Depuis 1980, la façade maritime de l'Union européenne n'a pas cessé d'augmenter avec l'intégration de la Grèce en 1981 et celles des deux Etats ibériques en 1990. En 2004, les

îles de Chypre et de Malte vont à leur tour entrer dans l'Union européenne. Cette délimitation côtière qui forme une des grandes frontières de l'espace Schengen, sera destinée encore à s'étendre une fois que l'Albanie et les pays occidentaux de l'ex-Yougoslavie auront entrepris de rentrer dans l'Union européenne. Avec la mise en place de l'espace Schengen en 1995, les sept premiers Etats¹⁴ se sont essentiellement préoccupés de la surveillance aux frontières extérieures terrestres ; cependant les intégrations différenciées de l'Italie et la Grèce dans l'espace Schengen ont montré qu'ils n'occultaient pas la longueur bien plus grande de la frontière maritime en Méditerranée. L'Italie, avec ses 6785 km de frontières maritimes (îles comprises), soit 90 % de ses contours, n'est entrée dans l'espace Schengen qu'à partir du 1^{er} décembre 1997. S'il en a été de même théoriquement pour la Grèce, la mise en place des accords ne s'est faite réellement que le 1^{er} janvier 2000. En effet, la façade maritime orientale parsemée d'îles, et les 128 ports, petits et grands, dont la plupart vivent de cabotage, ont toujours été perçus par les autres pays de l'Union, comme des points sensibles aux "risques migratoires". Mais cette attente pour les deux pays a surtout été le fruit de la combinaison de leur situation géographique et de la mauvaise réputation en matière de contrôles migratoires, contrairement à l'Espagne et au Portugal qui ont intégré l'espace Schengen dès sa mise en place en 1995. Toutefois l'Espagne maintient ses contrôles à Ceuta et Melilla sur les liaisons maritimes et aériennes à destination d'une autre ville espagnole ou d'un autre Etat de l'espace Schengen.

- 20 Nous pouvons imaginer qu'avec l'arrivée en 2004, des deux îles méditerranéennes de Chypre et Malte, l'Union européenne sera encore plus sollicitée par les candidats à l'exil¹⁵. A cela s'ajoute le fait que les villes portuaires de Marsaxlokk, Limassol et Larnaka concentrent une grande partie de leur trafic dans le cabotage en Méditerranée, un moyen de transport utilisé par les "sans visa" pour atteindre l'Europe. Cette mer est en train de devenir « l'une des plus éloquents lignes de fracture entre le Nord opulent et le Sud dépendant. (...) En 1989, l'Europe de l'Ouest, en se tournant vers l'Est qui s'ouvrait, s'est détournée des problèmes fondamentaux de la Méditerranée qui la concernent vitalemment » (E. Morin, 1995, p. 12). Toutefois, sur le plan des contrôles migratoires, les Etats de l'Union européenne semblent révéler, au fil des dernières années, une attention toute aussi importante aux frontières maritimes que la vigilance qu'ils portent sur leur frontière orientale.
- 21 « La convention de Schengen a été le symbole d'une rupture radicale dans le traitement par les Etats de la question des étrangers et dans l'appréhension globale du contrôle de la mobilité internationale » (C. V. Marie, 1996, p. 63). Ce changement s'est tout d'abord traduit par l'obligation de visa, pour les ressortissants d'un grand nombre de pays à travers le monde souhaitant aller dans un pays de l'Union européenne. A l'exception d'Israël et de la Croatie, tous les PSEM ont été concernés par cette mesure. La difficulté d'obtenir un visa confine les demandeurs dans un sentiment d'enfermement. A Tanger, les passeports de ces personnes en attente, sont parfois désignés sous le nom de « *Hadou Tanja* » (sans validité au delà de Tanger) (Z. Daoud, 2002). Cette impasse administrative oriente les migrants vers l'immigration clandestine. Ces flux clandestins en forte augmentation et la suppression graduelle des frontières intérieures de l'espace Schengen ont conduit à intensifier les présences policières et militaires sur les frontières extérieures de l'Union européenne. Les gouvernements européens ont ainsi usé à plusieurs reprises de services militaires pour refouler les étrangers sans papier, que ce soit par exemple aux abords des côtes italiennes en cherchant à dévier la route maritime

de “bateaux suspects”¹⁶ ou au delà des 200 milles. Le navire “*Monica*” qui transportait des centaines de Kurdes syriens embarqués au Liban, avait été visité par la marine française avant qu’il n’atteigne Catane en Sicile. Pour freiner les entrées des migrants irréguliers via le détroit de Gibraltar, la police aux frontières espagnole a été équipée de trois tours munies de radars thermiques à infrarouge dont le coût avoisinait les 120 millions d’euros¹⁷. Ce dispositif appelé Système intégral de surveillance extérieure (SIVE) devait être opérationnel avant l’été 2002. Ces quelques exemples, non exhaustifs, semblent indiquer que les puissances européennes disposent de moyens militaires et d’instruments technologiques très performants afin d’exercer une surveillance au delà des 24 milles. Nous voyons ainsi que la zone contiguë est de plus en plus mise à contribution pour la surveillance des littoraux, et qu’au delà de la limite des 24 milles, les exercices illégaux et abusifs des contrôles frontaliers des polices européennes peuvent venir compliquer le processus de délimitation des frontières maritimes, surtout lorsque les côtes sont opposées plutôt qu’adjacentes.

- 22 Si chaque Etat est encore souverain de la garde de ses frontières, on est actuellement dans une période transitoire où les Etats membres essaient de passer d’une phase de rapprochement à une phase d’harmonisation. A Rome, en mai dernier, les ministres de l’intérieur des Quinze ont envisagé la création d’un corps spécial pour la surveillance des frontières extérieures de l’Union, chargé de combattre les filières d’immigration clandestine. Si l’aboutissement de ce projet n’a pas pu se réaliser à Séville, lors du sommet de la présidence européenne, la “mise en place progressive” d’une gestion commune des frontières de l’Union européenne, avec de premières “opérations conjointes aux frontières extérieures”, devrait commencer d’ici la fin de l’année 2002. Cette décision s’inscrit dans la continuité d’une coopération policière qui existe déjà, soit localement, soit temporairement entre pays européens. L’Union européenne ne cesse aussi de solliciter ses pays voisins à participer à la lutte contre l’immigration clandestine, soit par une aide financière, soit dans le cadre d’une coopération. Le programme ARGO¹⁸ témoigne de cette volonté européenne de vouloir maîtriser et “influer les mouvements” d’un grand nombre d’étrangers vers des pays tiers. Pour exemple, la route littorale de Tanger à Ceuta qui relie les nombreux postes de surveillance, a été entièrement refaite à l’aide de financements de l’Union européenne et du Maroc. Cette opération a permis de faciliter les interventions de la police marocaine sur sa côte. La Grèce et la Turquie semblent en passe d’aller au delà de leurs divergences frontalières pour travailler ensemble dans la lutte contre l’immigration clandestine en mer Egée. Depuis novembre 2001, ce protocole permet à la Grèce de renvoyer rapidement des immigrants illégaux vers la Turquie¹⁹. Le même mois, le Haut Commissariat aux Réfugiés (HCR) s’est dit cependant préoccupé concernant l’interception, par la police grecque, de trois groupes d’immigrants qui ont été rapatriés massivement vers la Turquie, sans que les personnes concernées n’aient été autorisées à demander asile en Grèce. Cette remise en cause des politiques d’accueil tend à restreindre le plus possible l’accès au statut protecteur de « réfugié » au sens de la convention de Genève²⁰. En France, cette problématique se situe dans un dispositif, celui des zones d’attente, dont elle fut le précurseur en 1992.
- 23 Les ports constituent une des pièces maîtresses dans l’arrivée clandestine de migrants. L’Etat français a créé en certains points frontaliers, des espaces appelés zone d’attente, qui se résument au mieux à une pièce d’un bâtiment ou à un local comme dans le quartier portuaire d’Arenc à Marseille (fig. 3). Lorsque les étrangers sont maintenus dans ces lieux-là, ils ont normalement, selon l’article “35 quater” de la loi du 2 novembre 1945, la

possibilité de contacter des amis ou de la famille, ou d'être aidé par un avocat. Pour une personne qui sollicite l'asile, elle devrait, selon la loi, s'entretenir avec un officier de protection du Ministère des Affaires Etrangères, pour savoir si sa demande d'asile n'est pas manifestement infondée (c'est-à-dire si elle n'est pas frauduleuse). Or dans les ports, dans la plupart des cas, cet entretien est fait avec un officier de la Police aux frontières. Dans ces espaces, les étrangers sont considérés comme n'étant pas sur le territoire français. Nous voyons ainsi que la frontière "se délinéarise" afin de renvoyer plus facilement ces indésirables dans un cadre légal. Les chiffres du ministère de l'Intérieur de l'année 2000 laissent penser que l'activité migratoire est très faible, dans l'ensemble des ports méditerranéens. Or les récits des étrangers éclairent ces pratiques de l'ombre qui semblent nombreuses : que ce soit du côté des exilés qui tentent de passer, ou du côté des gardes frontières qui renvoient ou maintiennent dans des lieux en dehors de tout cadre légal. En effet, il semble que de nombreux passagers clandestins sont consignés dans le port, à bord du bateau par lequel ils sont arrivés. La police aux frontières refuse qu'ils débarquent, en demandant au transporteur, sous peine d'amende, de le ramener vers sa destination de provenance²¹. Dans la plupart des cas, ces étrangers repartent avec le bateau et dans les mêmes conditions d'inconfort.

- 24 Des conditions précaires se retrouvent aussi, depuis quelques années, dans des "centres d'accueil" pour étrangers arrivant en situation irrégulière. Ces centres sont destinés à aider dans l'urgence les exilés. Ils se voient attribuer également la terminologie de camp en raison de l'accueil : les personnes sont logées dans des tentes ou des baraques de chantiers, rappelant les tristes conditions d'accueil des réfugiés espagnols dans le sud de la France, en 1939. En Italie, il existe ce type de structure sur la côte de Calabre aux environs de Léché, sur les îles de Lampedusa et de Sicile ; sur la côte des Pouilles, jusqu'à l'été 2002, aux environs de Bari, un camp était géré par la Croix Rouge. Situé sur l'ancien aéroport militaire, il avait été mis en place au milieu des années 1990, lors des grandes vagues migratoires en provenance d'Albanie. Au printemps 2002, dans ce lieu désertique, à ciel ouvert, quelque 600 caravanes, d'une capacité chacune de quatre places, accueillait une population en majorité kurde et irakienne. Pouvant être maintenues dans ce camp jusqu'à deux mois, les personnes n'avaient pas la possibilité d'aller à l'extérieur afin d'exercer leur droit de demander l'asile. A Ceuta, le camp de Calamocarro créé en 1997 pour 700 personnes, a accueilli jusqu'à 2 000 personnes de 27 nationalités différentes, qui attendent en moyenne 5 à 6 mois le bon vouloir des autorités espagnoles, de leur reconnaître des droits. Ces camps par où transitent de nombreux étrangers de pays du Sud souhaitant aller en Europe, témoignent de la généralisation d'un nouveau type d'accueil qui apparaît non seulement sur les rives méridionales de l'Union européenne, mais aussi dans les pays du Maghreb comme au Maroc ou en Algérie. Durant l'année 2000, l'Algérie a mis en place de manière improvisée un camp à Reggane, ville située sur la route du Tanezrouft, à mi-chemin entre les frontières malienne, nigérienne et les villes portuaires de Tanger, Oran ou Alger. D'après Claude Kabala Bwebwe²², ce lieu possède des conditions d'accueil *que même des chiens refuseraient*. Dans ces lieux, des "sans visa" sont déboutés du droit d'exil avant même de l'avoir demandé ; et l'application des textes internationaux signés par les pays européens, laisse entrevoir une remise en cause des politiques d'accueil qui tend à restreindre le plus possible l'accès au statut protecteur de « réfugié » au sens de la Convention de Genève²³. Dans ces espaces frontaliers, il est régulièrement observé que les obligations en matière de droits humains ne sont pas toujours mises en œuvre. Les Etats européens n'ont-ils pas tendance à privilégier de plus en plus ce paragraphe du préambule de la convention de Genève qui souhaite « *que tous les*

Etats, reconnaissant le caractère social et humanitaire du problème des réfugiés, fassent tout ce qui est en leur pouvoir pour éviter que ce problème ne devienne une cause de tension entre Etats » ? La combinaison du renforcement des contrôles frontaliers et des premières conditions d'accueil conduit inévitablement à dissuader une grande partie des gens à demander une protection dans le pays. Dans ces centres, l'urgence ne s'intéresse qu'à des victimes sans identité ; le « réfugié » est vivant mais il n'existe pas (S. Laacher, 2002, p. 15). Face à cette réalité, ces ressortissants de pays tiers poursuivent leur itinéraire et essayent de reconsidérer leur projet initial, à savoir trouver un pays d'accueil digne de ce nom.

- 25 La Méditerranée est devenue une frontière à part entière, en faisant l'objet d'un double processus de territorialisation : avec l'établissement d'une souveraineté différenciée des Etats sur des zones maritimes pouvant aller jusqu'à 200 milles, et "presque transversal au premier", l'émergence de zones de passages clandestins, dans le canal d'Otrante, au nord de Chypre ou au sud de la Sicile.
- 26 La Méditerranée est depuis longtemps une grande porte maritime vers l'Europe pour les pays du Maghreb et du Proche et Moyen-Orient. Depuis une dizaine d'années, ces flux migratoires focalisent les tensions entre pays riverains et conduisent au développement des politiques migratoires des pays de l'Union européenne, et à un renforcement des contrôles des frontières sur le « bas flanc de l'Europe ». Ces flux ne cessent d'endeuiller les espaces maritimes comme les détroits. Cette mer méditerranéenne qui s'est "enrichie" de toute une armada de protections, a généré l'image d'une frontière, d'un vaste *limes* assiégé par des personnes en quête d'une vie meilleure, avec au sud et à l'est, des pays à qui les Etats de l'Union demandent de devenir à leur corps défendant les gendarmes de l'Europe. Dans certaines marges portuaires ou côtières, semble se pérenniser un nouveau type d'accueil où les règles en matière des droits de l'homme sont remises en question. Ces nouvelles formes d'accueil qui s'observent à Ceuta, à Bari, sur l'île de Lampedusa, mettent en évidence les aspects singuliers des politiques migratoires et d'asile en Europe.
- 27 Rien ne semble freiner ces flux croissants : ni les contrôles renforcés, ni les morts, ni les arrestations aux frontières, ni les accords de réadmission, ni les conditions de vie des émigrés en Europe. Cette situation risque de s'aggraver si l'Union Européenne s'obstine à renforcer les contrôles aux frontières en oubliant de développer une véritable politique de coopération avec les pays situés sur les rives orientale et méridionale de la Méditerranée.
- 28 Je remercie tout particulièrement Hervé Durand, professeur d'Histoire et Géographie au collège de Rochefort-sur-Mer (17), pour la relecture attentionnée.

BIBLIOGRAPHIE

ANAFE, Paris, 1996 - Guide de l'accès des étrangers au territoire français et du maintien en zone d'attente. ANAFE, Paris

ANAFE, Paris, 2001 - Zones d'attente : en marge de l'état de droit. ANAFE, Paris.

- ANDERSON M.**, 1997 - Les frontières : un débat contemporain. In : Contrôles : frontières, identités. Les enjeux autour de l'immigration et de l'asile. Dossier.Cultures et conflits, n° 26-27, 11 p.
- BALIBAR E.**, 1992 - Les frontières de la démocratie. Paris, La découverte / essais, 268 p.
- BALTA P.**, 2000 - Méditerranée : défis et enjeux. Paris, L'Harmattan, 212 p.
- BORNE D. et SCHEIBLING J., dir.**, 2002 - La Méditerranée. Paris, Hachette, 255 p.
- BENSAAD A.**, septembre 2001 - Voyage au bout de la peur avec les clandestins du Sahel. Le Monde diplomatique, Paris, p.16-17.
- CALOZ-TSCHOPP M.-C.**, 1998 - La praxis démocratique aux frontières travaillée par le mouvement. Economie et Humanisme, n°345, p. 62-65.
- CHEMILLIER-GENDREAU M.**, 1984 - Le droit de la mer : mythes et réalités. In : Dossier : Géopolitique de la mer. Hérodote, n° 32, p. 42 -53.
- DAOUD Z.**, 2002 - Gibraltar improbable frontière, de Colomb aux clandestins. Paris, Séguier - Les Colonnes d'Hercule, 307 p.
- FOUCHER M.**, 1986 - L'invention des frontières. Paris, Fondation pour les études de Défense Nationale - La Documentation française, Les sept épées, 325 p.
- FOUCHER M.**, 2000 - La république européenne. Paris, Belin, 147 p.
- GUILLOM M. et BRACHET O.**, 1998 - Les labyrinthes de l'exil. Economie et Humanisme, n° 345, p.29-32.
- HENNEBELLE G., MANCERON G. et WIHTOL de WENDEN**, 2001 - On ouvre les frontières ? Chiche ! et après ? Panoramique n° 12, 75 p.
- HENRY J.R.**, 1997 - La Méditerranée : nouvelle frontière européenne. Sciences Humaines, n° 15 (hors série), p.46-48.
- JAY S.**, 2001 - Tu ne traverseras pas le détroit. Paris, Mille et une nuits, 111 p.
- JULIEN-LAFERRIÈRE F.**, 1998 - L'accessibilité à un territoire d'asile : frontières juridiques, frontières géographiques. Economie et Humanisme, vol. n°345, p.25-28.
- KABALA BWEBWE C.**, 2002 - La Méditerranée, « cul de sac » de l'Afrique. Plein Droit, n° 55, p. 20 - 22.
- KAYSER B.**, 2002 - Géopolitique de la Méditerranée, une géographie de la fracture, in Borne, D. et Scheibling, J. dir, La Méditerranée, Paris, Hachette p. 12.
- LAACHER S.**, 2002 - Des étrangers en situation de « transit » au Centre d'Hébergement et d'Accueil d'Urgence humanitaire de Sangatte. Rapport.
- LABRECQUE G.**, 1998 - Les frontières maritimes internationales. Paris / Montréal, L'Harmattan, 443 p.
- LACOSTE Y.**, 1999 - Littoral, frontières marines. In : Dossier, Hérodote n° 93.
- LA ROCHE Xavier**, 1999 - Littoral et droit de la mer. Hérodote, n° 93
- MARIE C.-V.**, 1996 - L'Union européenne face aux déplacements de populations, logiques d'Etat face aux droits des personnes. Revue Européenne des Migrations Internationales, n° 12, p. 169-209.
- MOLLAT M.**, 1993 - L'Europe et la mer. Paris, Seuil, 198 p.

- MORIN E.**, 1995 - Mère Méditerranée - Matrice de cultures, zone de tempêtes. Le Monde diplomatique, Paris, p. 12.
- MOUNIR O.**, 2001 - Nous sommes tous des boat-people. La Nouvelle Tribune, Casablanca, 22-28 mars.
- NACIRI M.**, 1987 - Les villes méditerranéennes du Maroc, entre frontières et périphéries. Hérodote n° 45 p. 38-54
- PERRAS S.**, 1994 - Droit d'asile et nouvel ordre mondial. Crispation sur la frontière : l'envers de la globalisation. Revue d'études internationales, vol. 25, n° 1, p.91-116.
- PRADEAU C.**, 1994 - Jeux et enjeux de frontières. Talence, Presses Universitaires de Bordeaux, 362 p.
- RAFFESTIN C.** 1989 - Droits de l'Homme, frontières et intégration européenne. Expression : Publication d'Information Sociale, vol. I, p.9-11.
- RAVENEL B.**, 1990 - Méditerranée : le Nord contre le Sud ? Paris, L'Harmattan, 293 p.
- RAVENEL B.**, 1993 - L'insoutenable "Forteresse Europe". Confluences méditerranéennes, vol. 5, p.101-120.
- RECLUS E.**, 1887 - Nouvelle géographie Universelle, la Terre et des Hommes, l'Europe méridionale. Hachette, Paris.
- SASSEN S.**, novembre 2000 - Mais pourquoi émigrent-ils ? Le Monde diplomatique, Paris, p. 4-5
- SIMON G.**, 2002 - Les enjeux migratoires, in : Borne, D. et Scheibling, J., dir. - La Méditerranée. Editions Hachette, Paris, p.135
- Société Française pour le Droit International**, 1980 - La frontière. Paris, Pédone, 301 p.
- TAPIA S. de**, 2002 - Les migrations internationales dans les sources administratives et documentaires turques. Revue européenne des Migrations Internationales, n°18.
- VERMEREN P.**, juin 2002 - Les Marocains rêvent d'Europe. En guise d'avenir, l'exil. Le Monde diplomatique, Paris, p. 16-17.

NOTES

- 1.- Salim Jay, 2002, p. 7, 8, 20 et 23.
- 2.- Les PSEM englobent au "sud" de la Méditerranée l'ensemble des pays arabes, et à l'Est, l'ex-Yougoslavie, l'Albanie, la Turquie, Malte, Chypre et Israël.
- 3.- Dans la mer Méditerranée, un déséquilibre existe aussi entre la partie occidentale et la partie orientale où le "marquage" frontalier est beaucoup plus affirmé.
- 4.- Cette délimitation des 6 milles entre la Grèce et la Turquie est issue du Traité de Lausanne (1923). Dans cette région maritime parsemée de milliers d'îles et de rochers, les deux Etats qui se font face, s'en tiennent depuis cette date, à ne pas étendre leurs eaux territoriales jusqu'à la ligne des 12 milles, limite qui se situerait au delà de la ligne médiane séparant les deux pays. Le non-respect de cet accord par un des deux Etats pourrait être considéré comme un casus belli. En 1978, la Grèce aurait souhaité que la délimitation entre les deux Etats devienne officielle ; mais la Turquie ne reconnaissant pas la compétence de la Cour internationale de Justice, les souhaits helléniques sont

restés vains (En effet le tribunal ne peut être saisi que si les deux parties y ont consenti, et il ne possède aucun pouvoir exécutoire).

5.- L'orthographe de ce centre nous a été donnée par l'interviewé.

6.- Cette mer se situe à l'Est du détroit de Gibraltar, entre la côte marocaine et celle de l'Andalousie. « Au milieu de ce que Braudel a appelé, dans sa Méditerranée..., la « Manche » méditerranéenne, se trouve l'îlot d'Alboran qui appartient à l'Espagne et dont le rôle stratégique va sans doute devenir de plus en plus important » (Yves Lacoste, 1999).

7.- Le 1er juin 2002, une petite embarcation en bois transportant 58 clandestins d'origine pakistanaise, soudanaise, irakienne, tunisienne..., a été interceptée au large de l'île sicilienne de Lampedusa. Ces 58 personnes ont été transférées dans un centre à Agrigente, dans le sud de la Sicile. (dépêche AFP du 2 juin 2002).

8.- Dépêche de l'Agence France Presse du 26 mai 2002.

9.- Petit Larousse (2002).

10.- Frédéric Ratzel parlait des frontières comme des cicatrices de l'histoire.

11.- Note de Jean François Pérouse (2002), distribuée lors du séminaire au Conseil Européen, les 12 et 13 novembre 2002, sur les nouvelles configurations de l'immigration clandestine.

12.- Ces embarcations que l'on nomme au Maroc « barques de la honte » deviennent en Espagne les « pateras de la muerte ».

13.- United for Intercultural Action European network against nationalism, racism and in support of migrants and refugees. Ce bilan peut être multiplié par deux si l'on tient compte des estimations de l'association des amis et des familles des victimes de l'immigration clandestine (AFVIC) qui a relevé 3286 cadavres sur les rives du détroit de Gibraltar de 1997 au 15 novembre 2001.

14.- Allemagne, Belgique, Espagne, France, Hollande, Luxembourg et Portugal.

15.- Lors du séminaire au Conseil Européen, les 12 et 13 novembre 2002, sur les nouvelles configurations de l'immigration clandestine, Jean François Pérouse soulignait que depuis quelques mois, de nombreux Palestiniens et Irakiens tentaient, depuis la partie septentrionale de Chypre, de rejoindre le sud de l'île. / Le 22 février, 21 émigrés clandestins - 19 Irakiens et 2 Syriens - ont été interpellés à Chypre où ils avaient été débarqués après avoir payé 300 045 \$ pour se rendre de Turquie en Italie.

16.- Le 31 mars 1997, dans le détroit d'Otrante, l'armée italienne en tentant d'intercepter un bateau, est entré en collision avec ce dernier qui a chaviré : 87 personnes de nationalité albanaise, ont péri noyées.

17.- Ce dispositif vient renforcer le travail de la Guardia civile qui depuis début 2001, avec 3400 agents supplémentaires, cherche à contrôler tous les mouvements dans le détroit. Sur l'autre rive, à Ceuta, depuis trois ans, près de 30 millions d'euros et 500 hommes supplémentaires, sont venus aider au renforcement de la surveillance de la frontière.

18.- Le programme européen ARGO concerne la coopération administrative dans les domaines des frontières extérieures, des visas, de l'asile et de l'immigration, sur une période allant du 1er janvier 2002 au 31 décembre 2006. Il « devrait être considéré uniquement comme un précurseur modeste d'activités plus larges dans ce domaine » [point 3 du préambule].

19.- La mise en place d'accord de réadmission est en train de se généraliser entre les pays européens et les pays du Sud, notamment les Etats du Maghreb.

20.- La Commission nationale des droits de l'homme, conseil consultatif auprès du Premier Ministre grec, s'était dite aussi inquiète du protocole de réadmission signé entre la Grèce et la Turquie, car aucun point de la Convention de Genève n'était mentionné.

Puis elle ajoutait que « le but était d'empêcher l'entrée sur le territoire grec, en considérant chaque personne de facto comme un immigrant illégal. (...) En pratique, les gens qui arrivent par bateau de Turquie n'ont pas la possibilité d'exprimer les raisons pour lesquelles ils pourraient souhaiter demander asile en Grèce ».

21.- Le 22 janvier 1995, l'Agence France-Presse annonce par une dépêche que 50 Algériens passagers clandestins d'un navire arrivé à Marseille le vendredi 20 janvier dans la soirée ont été refoulés vers l'Algérie par le même cargo - le Telegma - dès le 21 janvier au soir. « Aucune précision n'a été donnée quant aux conditions exactes dans lesquelles ils avaient embarqué et sur les motivations du refus de leur débarquement à Marseille » conclut la dépêche. (Association Nationale d'Assistance aux Frontières pour les Etrangers, Paris, 1996, p.42)

AUTEUR

OLIVIER CLOCHARD

Laboratoire Migrinter, MSHS, Poitiers