

**COUR PÉNALE INTERNATIONALE**

**BUREAU DU PROCUREUR**

**RENSEIGNEMENTS CONCERNANT DES CRIMES**

**EN VERTU DE L'ART. 15 DU STATUT**

Dans l'intérêt de :

**SEPT PERSONNES** (provisoirement désignées avec les nos. V1 à V7), l'identité desquelles ne sera pas divulguée jusqu'à l'adoption formelle, par le Bureau du Procureur, des mesures de protection prévues de l'article 68 du Statut de Rome (ci-après : « art. » ou « article »), toutes légalement représentées par maître Giuseppe Pellegrino (N.F. : PLL GPP 64R26 F205F ; tel. : +39.02.86.43.20 ; fax : +39.02.87.83.15 ; mail : info@studiopellegrinoferrari.it ; p.e.c. [e-mail certifiée] : giuseppe.pellegrino@milano.pecavvocati.it), inscrit sur la liste des conseils de la CPI et par maître Alberto Ferrari (N.F. : FRR LRT 76R11 D969D ; tel. : +39.02.86.43.20 ; fax : +39.02.87.83.15 ; mail : info@studiopellegrinoferrari.it ; p.e.c. [e-mail certifiée] : alberto.ferrari@milano.pecavvocati.it), inscrit sur la liste des personnes secondant un conseil de la CPI, le deux avec domicile en via Ceradini 16, 20129, MILAN, Italie, étant le premier nommé comme représentant légal en vertu d'acte de procuration et le deuxième comme conseil adjoint en vertu d'acte de désignation, respectivement donnés le 22 mai 2019 ;

- personnes blessées

pour l'ouverture d'une enquête *proprio motu* par le Procureur à l'égard de la commission de crimes contre l'humanité liés à la traite des êtres humains et à l'esclavage organisée et perpétrée sur les territoires de la République du Mali,

du Burkina Faso, de la République du Niger, de l'Etat de Libye et de la République d'Italie

o o O o o

### **MÉTHODOLOGIE**

Le représentant légal soussigné, avec l'aide de M. Alberto Ferrari, conseil adjoint, est entré en contact avec les personnes blessées au cours de plusieurs procédures judiciaires de droit interne, visant à la reconnaissance de la protection internationale par la République d'Italie.

Toutes les personnes blessées, requérantes protection devant les Cours domestiques, sont des ressortissants de pays africains arrivés en Italie par le biais de la traite des êtres humains organisée et exécutée dans les pays sous-sahariens du Sahel, en Libye et, finalement, sur les côtes de la mer Méditerranée.

L'énoncé des faits suivant est le résultat de 41 entrevues enregistrées sur vidéo réalisées entre février 2016 et novembre 2018. Les réunions individuelles ont été suivies de 10 entrevues de groupe, qui ont également été enregistrées sur vidéo. Elles ne rapportaient pas sur les séquences individuelles des faits, mais sur le contexte global de la traite des personnes et de l'esclavage le long de la route.

Sept des personnes interrogées ont déclaré leur intention de contribuer à lutte contre la perpétration de ces crimes internationaux en communiquant cette information aux Organes de la Cour Pénale Internationale.

À ce stade de la procédure, il n'y aura donc qu'un rapport général sans lien spécifique avec les abus subis individuellement par chaque personne

blessée, afin de déclencher l'ouverture d'une enquête en vertu de l'article 53.

Les présentes renseignements ne comprennent pas les crimes contre l'humanité que sont le viol, l'esclavage sexuel, la prostitution forcée et toute autre forme de violence sexuelle de gravité comparable, car ils n'ont pas touché personnellement les personnes blessées elles-mêmes.

Jusqu'à l'adoption formelle par le Bureau du Procureur des mesures de protection prévues par l'art. 68 toutes les personnes blessées seront désignées individuellement avec le code V-no, les autres témoins ayant déjà été interrogés avec le code W-no et les entrevues collectives avec le code C-no. La matrice d'identification est actuellement conservée par le représentant légale soussigné et le conseil adjoint.

Afin de présenter leurs points de vue et leurs préoccupations, au cours de la procédure visant à l'autorisation d'une enquête prévue par l'art. 15 (3), les personnes blessées se réservent le droit de présenter une demande de participation en tant que victimes à la chambre compétente conformément à la règle 89 du Règlement de procédure et de preuve.

\* \* \*

### **EXPOSÉ DES FAITS**

Toutes les personnes blessées proviennent d'Afrique occidentale, en particulier de Guinée, du Sénégal, de Gambie et du Mali. D'autres dépositions ont été fournies par des personnes ayant quitté la Guinée-Bissau, la Côte d'Ivoire, le Ghana et le Nigéria.

Pour atteindre la mer Méditerranée, ils sont tous passés par Gao ou

Agadez, points de départ du transport clandestin<sup>1</sup>. Même le transfert de leur pays d'origine aux points de rassemblement à Gao et Agadez s'est avéré cependant être sérieusement illégal en ce qui concerne l'activité, les moyens et, en outre, les contacts avec les organisations criminelles et même avec la police et le personnel militaire patrouillant les routes<sup>2</sup>.

L'exposé des faits est donc divisé en quatre parties :

1.- la route entre les pays d'origine des migrants et Gao ou Agadez ;

2.- la traversée du désert et des frontières entre le Mali et l'Algérie et entre le Niger et la Libye ;

2.1.- la route malienne :

2.1.1. - de Gao à Reggane ou Tamanrasset ;

2.1.2. - de Ouargla à Gadames ;

2.1.3. - de Gadames à Tripoli ;

2.2.- la route nigérienne :

2.2.1. - le désert de Ténéré ;

2.2.2. - d'Al-Qatrum à Tripoli ;

3.- la traversée de la Méditerranée entre les côtes libyennes et italiennes ;

4.- l'exploitation des migrants sur le marché du travail européen.

\*

---

1 Pour transport clandestin on entend ci-après le transport effectué directement par des organisations criminelles à l'aide de moyens militaires. Il s'agit d'une catégorie spécifique à l'intérieur du transport illicite, qui comprend les activités professionnelles exercées par les entreprises de transport ordinaires. Ces dernières aident toutefois la traite des êtres humains, en lui amenant les passagers de leur pays d'origine jusqu'au bord du désert, point de départ du transport clandestin.

2 En ce qui concerne l'illégalité, elle peut être considérée comme une catégorie beaucoup plus large que la clandestinité en considération du transport : la première peut être exécutée par n'importe quel acteur, la seconde seulement par des organisations criminelles munies d'armes militaires.

## 1.- LA ROUTE DES PAYS D'ORIGINE DES MIGRANTS VERS GAO OU AGADEZ

Des pays d'origine des migrants aux destinations intermédiaires de Gao (Mali) et d'Agadez (Niger), un réseau criminel fonctionne grâce à ses principaux acteurs mentionnés ci-dessous :

- 1.- les soi-disant *coxeurs* ;
- 2.- certains transporteurs publics internationaux ;
- 3.- les forces militaires et policières des pays de transit.

Le terme francophone *coxeur* (qui provient toutefois du verbe anglais « **1.- les coxeurs to coax** ») désigne toute personne qui traite avec des migrants les dirigeant et les surveillant par téléphone pendant leur voyage jusqu'à la côte libyenne<sup>3</sup>. Leur comportement est toujours ambigu, oscillant entre la persuasion, l'arrogance et même la menace. Chaque type d'approche est permis dans l'intention de gagner de la nouvelle clientèle<sup>4</sup>.

Dans les pays d'origine des migrants, les *coxeurs* achètent les billets de voyage et maintiennent les contacts sur un réseau qui suit les migrants tout le long de la route jusqu'à la destination<sup>5</sup>. Le réseau peut être constitué par

3 V-01: "In my opinion **migrants approach coxeurs because of the fear of the unknown**. *Coxeurs*, on the other hands, are clever in persuading people to enjoy their services."

4 V-01: "**Coxeurs threatened us** when we went straight to the ticket office to buy the tickets, but we were enough assertive to avoid them. **My friend**, though, **had to fight with one of them**."

V-04: "There were many *coxeurs* there [i.e. in Agadez], waiting for the migrants. **They approached the bus as soon as it stopped**."

V-05: "In the station of Agadez **we met many coxeurs waiting for migrants**. He got in touch with one of them. Inside dwelt about 26/27 people: all men. Some of them were invited there by me, on behalf of the manager, who was a Gambian man. Before the money came from Germany **I had to work, and I worked as a coxeur**."

W-17: "In Agadez we were approached by some twenty *coxeurs*, who asked us where we were intended to continue our travel. Some of them even threatened us to call the police to cause us serious troubles."

W-23: "Once I arrived there **many coxeurs came to propose the travel through the desert**. They were both black and Arab people."

5 V-02: "Together with my acquaintances **we got in touch with a coxeur** called Abubakar,

plusieurs organisations criminelles en concurrence les unes avec les autres, parfois même en conflit sur le territoire libyen, mais toutes coopérant pour maintenir vif et efficace le système global de la traite des êtres humains<sup>6</sup>.

Sous la surveillance des *coxeurs*, chaque migrant est identifié par son nom et suivi sur des listes par téléphone depuis le départ jusqu'à la destination préalablement convenue avec les trafiquants<sup>7</sup>. Les migrants peuvent décider de modifier leur itinéraire et de conclure des accords avec d'autres *coxeurs*<sup>8</sup>, comme ils peuvent être fraudés et abandonnés le long de la route même s'ils ont payé le plein montant qui leur avait été demandé aux étapes précédentes du

---

most probably a Malian man. We met him in a garage. He asked us 65.000 CFA for a bus ticket to Niamey."

V-03: "It was so difficult to find a job there, although a Gambian called Ousman Baldé had helped me to get hired. We decided to leave together: Ousman had a brother already living in Libya. It was 2015 when we left. **Ousman's brother had a connection with a coxeur living in Banjul** whose name was Abu. I perceived that *coxeurs* prefer not to show themselves too much in public. It is well known that many of them require large sum of moneys from migrants without providing the service agreed. This is something that can backfire."

V-06: "We took a bus until Bamako, then we travelled on minivans (19 passengers on board) until Burkina. On the vehicle there was a person [he calls him "*convoyeur*"], set aside the driver, which was responsible of the travel. They did not carry any weapon."

- 6 V-06: "My friend knew an elder person living in Libya: we called him [from Agadez] to get to know as to leave to Libya." [...] "I was told that a person would have come the incoming morning at 7.00. There were about 150-200 migrants sleeping there." [...] "I didn't see anybody armed there." [...] "On the pick up there were two drivers; all the passengers were boarded outside in the back side: approximately they were 16-17 persons. They didn't pay the smugglers, **they just paid the elder man in Libya. The payment was made directly in Senegal by a friend of mine to the elder man's brother** (the elder man was Senegalese, although he lives in Libya with his family). I paid 125.000 CFA through my friend when I was already in Agadez. Both the drivers were Arab and carried weapons." [...] "**The drivers dropped me and my friend at the elder man's home**. Some of the passengers were already dropped before, others were still travelling on board." [...] "**The crossing of the Mediterranean sea was paid** by his friend still living in Senegal **to the elder man's brother** for the amount of 250.000 CFA"

W-17: "We arrived in Qatrum at three in night. [...] "I remained there one week. I was surprised because I had paid the travel until Tripoli. **They answered me that the road to Tripoli was not free**. They told me that the village of Ben Ulid, along the road to Sabha, was under siege."

- 7 V-02: "**Once arrived to Niamey a contact of Abubakar's came** by car and organized the journey to Agadez. That man bought the ticket while we gave him 35.000 CFA each." [...] "The group was kept united. **In Agadez we met Abubakar's man** there, a Senegalese called **Moussa**. He managed a large *foyer* where already many people dwelt. Moussa was not the only contact of Abubakar. The group was split between different *foyers*."

- 8 V-02: "I dwelt in a foyer managed by a man called Mamadou. **Mamadou did not belong to the organization of Moussa because I had not enough money to pay** the rent requested."

voyage.

À Gao et à Agadez, les *coxeurs* dirigent une autre entreprise plus importante, soit la gestion des lieux d'habitation appelés « foyers » par les francophones et « *ghettos* » par les anglophones.

Ce sont des endroits qui reflètent l'architecture typique des paysages **les foyers** désertiques : petits bâtiments d'un seul étage, entourés de grandes cours clôturées de murs d'environ trois à cinq mètres de haut, avec une seule entrée gardée sous surveillance par un gérant ou ses subordonnés. La plupart des ressortissants d'Afrique sous-saharienne y travaillent, même sur le territoire libyen, sous la stricte surveillance des trafiquants d'êtres humains (principalement arabes) qui seront traités dans le paragraphe ci-après.

Dans ces endroits, les migrants sont tenus à l'écart de la police qui, différemment que sur la route, ne tolèrent pas les sans-abri dans les rues.

Selon les circonstances, rester dans les foyers peut se transformer en véritable détention, ce qui implique la privation de la liberté de les quitter. En général, comme la vie par les rues est effrayante, les migrants décident de ne pas quitter les foyers, bien que, dans de nombreux cas, la sortie soit physiquement empêchée par des gardes armés<sup>9</sup>.

Les migrants qui ont terminé tout leur argent et qui ne sont plus en mesure de payer les sommes qui leur sont demandées pour rester ou partir pour

9 V-03: "We remained three weeks in Agadez in a *foyer*. We arrived at night. We just arrived and were placed inside. I and my friend never went out of the foyer. We were many people inside: I'd say we were about 200. The place was huge. It was composed of a building and a large wall all around." [...] "**Nobody of us went out to work: we were just kept seized.** People were just waiting for leaving: no more. After three weeks on Monday we left at about 7 p.m."

W-15: "We first stopped in Beni Ulid. I was locked up into another *foyer*: there **it was impossible to go out and work**. Once again it was a building composed of just a single hall and a toilet for all the hosts. If you needed to drink, you just could go to the bathroom. There were 125 people inside"

la mer Méditerranée, vivent dans des foyers privés de leur liberté. Leur détention dure jusqu'à ce que une rançon soit payée<sup>10</sup>.

Il y a des cas où, selon les preuves recueillies auprès des personnes *la traite d'êtres humains* blessées et d'autres témoins, les migrants sont autorisés à continuer leur journée même sans payer ; ce sont les cas les plus flagrants de commerce d'êtres humains. Les ravisseurs peuvent vendre les migrants qu'ils contrôlent à un prix donné aux trafiquants qui opèrent sur les étapes suivantes de la voie de migration. Le prix payé plus les frais de voyage et de subsistance supplémentaires – qui sont très bas car les migrants sont de toute façon maintenus dans des conditions extrêmes – sont couverts soit par la collecte de rançons auprès des parents ou des amis des victimes, soit par l'exploitation du travail forcé.

Une fois tous les coûts recouverts, les victimes sont libérées et autorisées à poursuivre leur voyage vers la Méditerranée.

Selon les déclarations de certaines personnes blessées, l'on peut infliger *les tortures* des tortures aux migrants enlevés, soit en les battant au point de leur fracturer les os ou de causer des blessures internes, soit en brûlant la peau.

Plusieurs migrants ont signalé la pratique de faire fondre des sacs de plastique sur la peau, afin de causer des brûlures très douloureuses, mais non mortelles. C'est une façon de provoquer une sorte d'agonie, visant à terroriser les migrants, qui sont témoins de telles tortures ou seulement de leurs effets, et à vaincre leur résistance à l'extorsion<sup>11</sup>.

---

10 V-05: "I should remain inside the *foyer*, working for the manager, until the debt had been paid. It is the *coxeurs* themselves who find jobs for the migrants."

11 V-01: "I was seized together with 25 people. **One of them could neither walk: he was burnt everywhere. I remember that the guards burnt plastic on his skin. His legs had been broken. I remember there was minced flesh where there should have been bones.**



Selon les rapports, les tortures sauvages sont généralement infligées par les trafiquants et non par les *coxeurs*, bien qu'à l'intérieur des lieux d'habitation gérés par ces derniers. La violence est plutôt exercée dans le but d'effrayer non seulement les migrants, mais même les *coxeurs*, qui sont subordonnés aux trafiquants et dépourvus de leurs capacités militaires<sup>12</sup>.

Le réseau est structuré sur deux niveaux : un niveau supérieur où les trafiquants<sup>13</sup>, l'origine ethnique desquels est principalement arabe, détiennent un contrôle presque militaire sur l'ensemble du réseau et un niveau inférieur où les *coxeurs* coordonnent la concentration et le contrôle des migrants<sup>14</sup>.

2.- À travers de tout le Sahel jusqu'aux deux destinations de Gao et Agadez, le transport des migrants est assuré par un nombre limité de compagnies de transport : les plus fréquemment mentionnées par les personnes blessés sont la Rimbo Transport Voyageurs et la Sonef Transport Voyageurs. Les deux entreprises profitent du transport des migrants jusqu'au bord du désert, où commence le transport clandestin des trafiquants.

**2.- les compagnies de transport**

L'implication réelle des compagnies d'autobus dans le trafic d'êtres humains est révélée par l'utilisation de listes de passagers qui sont livrées

**la liaison entre les compagnies de bus et les coxeurs**

In my case I was not tortured.”

12 V-04: “In Bahe we were placed in a *foyer* managed by a man called Lamin Dramé. He seemed to come from Gambia. I came to know later, once arrived in Italy, that he had been killed by the Arabs to whom he owed much money.”

13 En Libye, les trafiquants sont communément appelés Asma Boys. Très intéressant la portée du terme, qui fait largement référence :

- aux propriétaires de ghettos ;
- aux gardiens de prison ;
- aux conducteurs des véhicules tout-terrain sur le territoire libyen ;
- aux pilliers qui attaquent les convois des trafiquants ;
- aux passeurs qui embarquent les gens le long de la côte.

Toute l'économie libyenne et toutes les armes sont entre les mains des Asma Boys, qui peuvent aussi bien être autant des policiers ou des soldats que des civils. Tous, cependant, contribuent à la traite des êtres humains et l'exploitent.

14 V-01: “**Libyans and coxeurs work together**. In the case of Ousman, **maybe his brother paid a Libyan who had a corresponding contact in Agadez**. It happened to me something alike, while I was jailed in Sabha.”

directement aux conducteurs par les *coxeurs*. Ces listes permettent aux entreprises de vérifier l'arrivée effective des passagers vers leurs destinations, en gardant les migrants regroupés en fonction des différentes organisations qui les contrôlent<sup>15</sup>.

La deuxième preuve de l'implication des compagnies de transport dans le trafic de personnes est que leur personnel omet de vérifier l'identité des voyageurs en leur demandant de présenter leurs propres pièces d'identité.

La troisième preuve est le comportement des chauffeurs d'autobus. Tout d'abord, les chauffeurs collectent l'argent qui sera extorqué au détriment des migrants comme péage par les milices<sup>16</sup> déployées le long des routes<sup>17</sup>. Le paiement de ce péage ne peut être évité pour continuer à voyager : des détails supplémentaires seront communiqués dans le paragraphe ci-après.

Il y a des cas où les employés qui travaillent pour les compagnies de transport ont des liens familiaux ou économiques avec des *coxeurs* ou même des trafiquants, auxquels ils envoient les voyageurs encore dépourvus de contacts avec le réseau<sup>18</sup>.

---

15 V-02: "Together with my acquaintances we got in touch with a *coxeur* called Abubakar, most probably a Malian man. We met him in a garage. He asked us 65.000 CFA for a bus ticket to Niamey. We travelled together with 70 people on a Sonéf bus. **We were mostly all travellers belonging to the group of Abubakar.** Once arrived to Niamey a contact of Abubakar's came by car and organized the journey to Agadez. That man bought the ticket while we gave him 35.000 CFA each. We arrived to Agadez on board a Sonéf bus. **The group was kept united.**"

W-15: "The *coxeurs* have direct contacts with Rimbo, which is not the only travel company to deal with illegal transfer of migrants."

16 Le choix du terme milice est délibérément générique. Le terme peut désigner les forces armées, la police ou tout autre type de groupes armés : tous impliqués dans des activités illégales de chantage et d'extorsion d'argent de migrants. Compte tenu du faible niveau de connaissances des migrants en matière juridique et militaire et de discipline au sein de ces groupes armés, il est très facile que les soldats et les policiers se trompent.

17 V-04: "From Bamako to Niamey via Burkina Faso the bus was stopped many times at the checkpoints along the road." [...] "Every time **it was the driver who dealt with the police, pointing at the travellers who were migrants.**"

18 V-01: "An **employee of Rimbo** (he worked as a cleaner) suggested us to call his own uncle who would have hosted us in Agadez." [...] "We called on the phone the **Rimbo's employ-**

Il faut préciser que la Rimbo Transport Voyageurs seulement réserve des bus spéciaux pour la route Niamey-Agadez, dont la caractéristique principale est le déplacement des sièges ordinaires avec des bancs en bois qui permettent à la compagnie d'augmenter considérablement le nombre de passagers (jusqu'à 50%) par autobus<sup>19</sup>.

La quatrième preuve est la série d'expédients visant à contourner les contrôles aux frontières. Dans le cas où la corruption des gardes-frontières s'avérerait impossible, les passagers sont débarqués avant d'arriver à la frontière, habituellement dans les broussailles, et rechargés au-delà, après avoir traversé la frontière à pied<sup>20</sup>.

La cinquième preuve est enfin fournie par l'organisation des gares routières. Elles sont équipés de dortoirs remplis de migrants, où tout peut se passer la nuit : vols, cambriolages, blessures graves, et même les viols sexuels et les meurtres, dans des endroits qui sont totalement hors de contrôle<sup>21</sup>.

---

**ee's uncle.** This man seemed to be a normal person. He came and hosted us in his home. We had supper, then the following afternoon, at about 3:00 **we went to the house of a smuggler.**"

19 V-05: "We arrived in Niamey on board of a **Rimbo bus**: one of those **arranged especially for migrants**, with **shields of wood instead of seats** (what allows to transport more passengers)."

W-15: "On the bus there were only migrants: I didn't see any common traveller on the Rimbo's buses. **The vehicles were extremely dirty and overcrowded**: people even sat along the corridor, on **wooden tables arranged as additional seats.**"

20 V-04: "once in Kanchari, at the border, they asked to pay about 15.000 CFA. It was well beyond my possibilities. That's the reason why **I left the bus and crossed the border with Niger on board a motorbike**. The rider asked me to pay around 7.000 CFA. This allowed me to pay just 15.000 CFA at the border to the police and no more. That extortion was impossible to avoid: the soldiers would have seized the passengers who did not pay, but at least **the ride on the motorbike let me avoid three other check-points** placed beyond the border with Niger."

21 V-04: "The station in Niamey was an unsafe place: even the porters employed by the travel company robbed the migrants, taking away their belongings."

W-03: "In Niamey the driver dropped me close to the general bus station. It was four o'clock in the afternoon. It was getting dark. **I slept in the station among thousands of other people, sleeping on mattresses**. The bus companies themselves provides such kind of stuff. **The station hall was enormous: more or less like a half of a football ground**. There was a high fence all around, but not ceilings."

W-12: "In Bamako we were left at a bus station. I found some people there, waiting for one

Les entreprises de transport ne fonctionnent donc pas simplement comme des transporteurs professionnels qui subissent l'utilisation illicite de leurs bus par des migrants : ils constituent un anneau dans la chaîne qui relie les pays d'origine aux deux principaux points de rassemblement de Gao et d'Agadez et de là à la côte libyenne. Sans le soutien actif et intentionnel des entreprises de transport, toute l'affaire de l'immigration illégale et des crimes lui connexes de traite des personnes, d'esclavage et de travail forcé serait en fait impossible.

3.- En ce qui concerne l'implication du personnel militaire et des **3.- les barrages** policiers déployés le long des itinéraires couverts par les compagnies de transport, de nombreux barrages routiers, temporaires ou fixes, sont positionnés le long de la route qui traverse le Mali, le Burkina Faso et le Niger. Des hommes en uniforme – mais malheureusement les migrants ne sont pas en mesure de préciser si les barrages soient érigés par des militaires, des policiers ou les deux – arrêtent les bus, montent à bord, demandent leurs documents et forcent tous les migrants à descendre<sup>22</sup>.

---

week or even 10 days. Many people slept there in a big place that was used as a **dormitory**. It was not a room, because **it was roofless**. Many people slept there. I waited there for three days, sleeping with the other people in open air." [...] "**I was obliged to wait for three days because there were not enough buses** to make all those people travel at once. The bus was run by the same company. The place where I waited was **very dirty**. There were **three toilets for the whole station**, but unbearably dirty. There place was controlled just by the owner of the public company. It was in fact a dangerous place because **travellers themselves committed robberies and violences**."

W-14: "In Bamako I stopped to sleep all time long at the bus station; in Ouagadougou I found an accommodation in the bakery. At the bus station we were many to sleep; it was a very dangerous place: there were **night-time attacks by criminal gangs and victims often screamed and shouted**."

W-15: "Once in Bamako, I got of at the **Bamako bus station**, where I slept two nights. During the night **I was scared**: when you sleep there, you are harassed by people who search for money. They are able to threaten and rob you. There were so many people there that **I even saw travellers robbing other travellers**. Many robbers used **knives and broken bottles** as weapons."

22 V-06: "We so arrived to Niamey where they were dropped in a garage, named Rimbo, at 23.00 in the evening. We saw some buses and asked for the tickets to get to Agadez. They

Les migrants sont obligés à s'aligner et chacun d'eux est appelé individuellement par son nom. L'appel se termine toujours par une demande d'argent. En fait, la possession de documents réguliers délivrés par leur pays d'origine n'a aucune valeur. Les sommes extorquées ne sont pas énormes, autour de quelques milliers de CFA. Ces sommes dépassent rarement la somme de 20.000 CFA, mais les extorsions se font avec une brutalité effrénée<sup>23</sup>.

D'habitude, les militaires déshabillent le thorax des migrants **les tortures et les extorsions** récalcitrants, le trempent avec de l'eau et le frappent avec des tuyaux

---

costed 21.000 CFA: we were warned, however, that we would meet six more check points on the road. **We were so asked 25.000 CFA to get the laissez-passer to get through the check points.** [...] "Along the road, especially in the desert, we found several **check points**, always asking money to let them pass through. **The payments were made by the driver, after having collected money by the passengers.**"

W-03: "I saw many check-points along the road, both in Ghana and Burkina Faso. I was never asked to pay any money, but just because I was travelling on the truck."

W-06: "During the travel he found several fixed check-points, where policemen asked travellers money. Each time they had to pay 1.000, 2.000, 2.500 CFA. **If they didn't pay they would beat the travellers.** The policemen ask money to any traveller, didn't care whether they had regular documents or not."

23 V-03: "I had my documents and this helped me: I saw many people without documents who were **heavily beaten with rubber sticks.** Money was extorted from them with violence."

V-04: "**The Malian policemen harshly beat those who could not pay** the requested sums."

V-12: "At the checkpoints the bus stopped, then passengers got of one by one, showing their documents. Those who had no documents with themselves were asked to pay an additional sum. **Soldiers behaved aggressively, pushing people and beating them.** Only paying what as asked was the way to avoid violence."

W-14: "I didn't have the money all the times: sometimes I managed to hide in the queue, sometimes I have been beaten. **The times I have been beaten I was released just because someone else payed for me, otherwise I had to stop.**"

W-15: "We came across 6 check-points in Burkina Faso and 10 in Niger. **In Burkina the guards were incredibly rough:** there was no government those days and they behaved free-hand, though **the worst happened in Niger. I have been beaten at least three times** during the journey: I had some money with me, but I tried not to pay at every stop. In Burkina **I saw again mixed personnel at the check-points: there were civilians and soldiers holding the post together.**"

W-17: "Persons short of money were stopped and made get off the buses. People not paying spontaneously were searched and, if any money or good were found, would have been robbed immediately. **Persons not having money any more, after having been stopped, were retained to work near the check-points as servants** until the guards released them once again. During searches **people not delivering money were severely beaten.**"

W-23: "I found more than five check points before Bamako: they always asked 2000 CFA, but since I was short of money I paid always 1.000 CFA. **Each time I was beaten** for this. **They used hosepipes.**" [...] "Each check point in Burkina Faso asked 10.000 CFA: they were even more violent of Malians. **They slapped me very heavily.**"

d'irrigation en caoutchouc ou des bâtons de bambou et moins fréquemment avec les coups de crosse. Des coups sont aussi infligés sur les crânes de nombreux migrants qui en portent encore les cicatrices<sup>24</sup>.

Les militaires, après les avoir déshabillés, empêchent ceux qui ne paient pas les sommes demandées de monter dans les bus et les enlèvent. Comme aucun témoin n'a vu aucun migrant rejoindre le groupe de nouveau le long de la route après l'enlèvement, ce qui passe après l'arrestation l'on ne peut pas le savoir.

L'un des 41 migrants interrogés a déclaré avoir vu son ami mourir en Libye après plusieurs jours d'agonie le long de la route en raison de blessures graves causées par des coups sauvages donnés par des soldats maliens<sup>25</sup>.

Un aspect économique du comportement des miliciens semble très

---

24 V-04: "Before entering Agadez I was beaten by the military (something alike happened in Kanchari too): **they obliged us to remove our clothes and they whipped us with cables until blood began to flow.** Travellers were divided in groups and subjected to beatings and extortions. It was impossible for me to pay."

V-12: "In Burkina, close to the city of Kantchari, **a fellow traveller suffered from a broken arm after a beating.** I was told that in Kantchari **there was a jail where people not able to pay were locked down.** It was a **place comparable to those in Libya.** Once jailed the only way to get free again was to make a phone call at home and ask relatives to send some money as a sort of ransom."

25 W-07: "One day, while returning from work, two soldiers blocked us. We showed them our Ids and they told us that we could not work there. We asked why, because during the Tuareg rebellion Guinea had supported Mali and even lost nine soldiers. **They beat me and my friend on head, mouth, ankle and shoulders with their rifles.** We were compelled to get on board their car. They brought us to the police station, where we met the head of the police." [...] "From the Red Cross camp in Timaïouine we were transferred to the hospital in Ghardaïa. It took two days to get there. We travelled by Red Cross car and mini-bus, on board of which I was together with my friend. I was suffering from pain in my head and shoulder, while **my friend was suffering from his wounded head and was unable to see because of the blood.**" [...] "My friend in Algeria was not in good conditions: he suffered from heavy cough and lungs problems. **He even coughed blood.** We decided to leave anyway." [...] "My friend was suffering from the wounds received in Mali during the battery. That day, a Malian soldier had hit him with a stick on his chest. There **something began to bulge.** Every time he coughed he also lost blood from his mouth and even from his nostrils. At the hospital in Algeria (Ghardaïa) his wounds had not been healed. **At the hospital they actually had discussed about a surgery, but they decided it was too dangerous,** so that they simply gave him painkillers. Once in Libya, at the *foyer*, **my friend died.** When he died, I got out of the courtyard and, once on the backside of the building, I buried him. We actually were not allowed to get out of that place, but I, with nine Arabs from Al-Zintan, during the night went out and did the burial".

significatif. Bien que les gardes fouillent et déshabillent leurs victimes, ils ne saisissent pas toutes leur argent, habituellement retenu dans des poches cachées.

Il y a un intérêt manifeste du personnel militaire et policier à maintenir un ensemble de barrages reliés, chacun fournissant une source de revenus illégaux. Autrement, les véhicules, après avoir franchi les premiers barrages, seraient définitivement arrêtés aux suivants, car aucune chance d'extorquer de l'argent aux migrants ne subsisterait plus.

Le niveau de corruption des forces militaires et policières dans les pays de transit produit des effets contradictoires : d'une part, le remplacement du contrôle régulier des documents personnels par l'extorsion d'argent facilite le flux migratoire ; de l'autre côté, la pratique d'arrêter et de fouiller les migrants qui marchent dans les rues mène à leur quasi-emprisonnement dans les foyers. Un tel comportement est répandu, mais non limité, à Gao et Agadez.

***les effets de la corruption  
sur le trafic***

Un tel climat de profonde incertitude et de peur soutient de façon tangible l'activité des *coxeurs* qui opèrent dans les pays sous-sahariens ainsi que des trafiquants et des *coxeurs* qui opèrent dans le désert libyen, en leur fournissant un flux important de migrants effrayés et incapables de réagir à toute forme d'abus.

\*

## **2.- LA TRAVERSÉE DU DESERT : LES FRONTIÈRES ENTRE LE MALI ET L'ALGERIE ET ENTRE LE NIGER ET LA LIBYE**

Les services de transport à longue distance se terminent à Gao et à Agadez : de là, les migrants sont transportés par des véhicules utilisés

directement par des gangs criminels avec une structure militaire.

Deux voies principales de migration seront illustrées ci-après. La première est la route malienne, qui mène au territoire algérien et puis à la Libye ; la seconde est la route nigérienne, qui mène directement à la Libye par le désert du Ténéré.

## **2.1.- LA ROUTE MALIENNE**

La première route a été prise par une minorité de migrants interviewés par les avocats désignés. Les raisons principales sont les suivantes :

- l'instabilité au Azawad, où, malgré la lutte contre l'insurrection, le désert abrite encore plusieurs groupes armés dont la principale source de revenus est l'agression des convois de migrants ;

- la nécessité de traverser le territoire algérien, l'Algérie n'étant pas considérée comme un pays actif dans le commerce des êtres humains.

### **2.1.1.- DE GAO À REGGANE OU TAMANRASSET**

La première route peut être subdivisée en deux itinéraires alternatifs. Le **les moyens de transport** premier itinéraire commence à Gao où les services internationaux de transport finissent leur travail. Dans les gares routières, les *coxeurs* attendent les passagers envoyés par leurs collègues qui opèrent dans leur pays d'origine ou tentent d'attirer de nouveaux clients parmi les voyageurs qui ne sont encore en contact avec le réseau des trafiquants.

Des terminaux d'autobus les migrants, une fois rassemblés par les *coxeurs*, sont déplacés à la périphérie de la ville, où il y a une zone pour le transit et le stationnement des camions. Le transport est effectué par des camions lourds à benne, qui sont remplis de plus d'une centaine de passagers.



Les bagages des migrants sont pendus hors de la benne, ainsi que les réservoirs d'eau qui sont nécessaires pour résister à la chaleur brûlante dans le désert<sup>26</sup>.

Les véhicules voyagent en convoi et sont souvent attaqués par les rebelles dans le but de voler aux migrants le peu d'argent et de biens qu'ils transportent. Pendant qu'ils sont agressés, ils sont aussi torturés en brûlant leur corps nu avec de l'eau bouillante ou en les tenant au sol dans des positions douloureuses pour tout le temps nécessaire à la fouille.

Les personnes lésées ont signalé Tallanda (juste translittération phonétique) comme le nom d'un village qui est toujours sous le contrôle de ce qui reste de l'armée du MNLA<sup>27</sup>. Certains migrants y sont même enlevés et recrutés de force<sup>28</sup>.

Le voyage se poursuit vers un village appelé Kalilou (rendu phonétique), en territoire malien. Près du village, une autre base militaire attend les migrants qui sont extorqués par ses soldats et privés de tous leurs biens. Cet endroit est le dernier anneau de la chaîne de barrages routiers en territoire malien.

La dernière partie du voyage jusqu'à la frontière dure quelques heures. Les camions s'arrêtent à plusieurs points de rendez-vous dans le désert, où les passagers sont remis à plusieurs équipages de *pick-up*. La remise est

---

26 V-07: "In Gao I changed the vehicle and took on a large **truck** which brought me and around 130 people close to Kidal. In Kidal I took a **pick-up**. I travelled in the desert on the load-bed together with 20 other migrants and crossed the border without being aware of it."

27 Mouvement National pour la Libération de l'Azawad.

28 W-21: "I was kidnapped with the flock by rebels in November. **They took me immediately in the desert for two days, in order to recruit me.** After that, they took me to Kidal. I remained the two months, until January 2015. I was trained for two months in a camp in the desert. They trained me also in shooting. After six months training people get soldiers with complete equipment." [...] "We belonged to the MNLA, whose leader, named Mohamed, lived in Tahalanda, near the border with Timiaouine. We were 70 soldiers: all trainees. We were a little part of kidnapped migrants, and a larger part of people coming from Azawad. The locals were volunteers."

nominative selon des listes préparées par les *coxeurs* appartenants à chaque organisation. Les *pick-up* transportent les migrants jusqu'à la frontière avec l'Algérie, qui est généralement traversée près de Bordj Badji Moktar ou de Timiaouine.

Dans les deux cas, les migrants traversent la frontière à pied la nuit. Les trafiquants poussent de petits groupes de 3 à 4 migrants vers le désert, en les dirigeant vers les lumières des villages : le trajet dure généralement quelques heures.

Selon le rapport des personnes interrogées, Bordj abrite un foyer où les migrants sont temporairement internés, attendant d'être réunis et emmenés à Reggane où se termine le transport clandestin<sup>29</sup> et les migrants reprennent le voyage avec de transport publique ordinaire.

À Timiaouine la procédure est pratiquement la même : traversée à pied de nuit, rassemblement des migrants et transfert en pick-up à Tamanrasset, poursuite du voyage en bus<sup>30</sup>.

Bordj Badj Moktar et Timiaouine sont les destinations finales du réseau de transport clandestin des migrants à travers l'Algérie, où il est en fait confiné dans les zones frontalières. À partir de là, les migrants circulent librement dans le pays, étant souvent la cible d'ordres d'expulsion qui ne sont pratiquement jamais appliqués.

### **2.1.2.- D'OUARGLA À GADAMES**

L'Algérie offre plusieurs itinéraires pour arriver en Europe. La route la

---

<sup>29</sup> Voir la note 1.

<sup>30</sup> V-07: "Before reaching Timiaouine **the pick-up driver dropped us along the road. We walked through the town until we found another driver** which took us up and brought us to Tamanrasset. From Tamanrasset on I travelled again on bus."

plus directe se trouve en direction de la frontière entre l'Espagne et le Maroc. Une autre route est celle à travers du désert libyen, qui a été choisie par les personnes interrogées.

Le transport clandestin des migrants vers la Libye, tout comme celui du Mali, est effectué par des *pick-up* et son point de départ est Ouargla. De là, la route se dirige vers Debdeb à travers le désert.

Les déclarations concernant la façon que les migrants utilisent pour traverser la frontière sont très différentes, mais toutes cadrent sur les circonstances suivantes : en allant à pied ou en voiture, les points de passage sont en plein désert, loin des barrages frontaliers. Par conséquent, les passagers ne se rendent même pas compte où ils franchissent la frontière<sup>31</sup>.

À l'insu des migrants, Gadames est très dangereuse : l'existence d'un **la prison à Gadames** centre de détention accroît les appétits prédateurs des trafiquants. Selon l'approche habituelle du chantage, la remise des migrants au personnel de la prison constitue une chance de profit supplémentaire au-delà du prix déjà gagné pour leur transport.

Cela arrive généralement aux migrants qui ne sont pas suivis par les principales organisations de trafiquants, qui peuvent protéger leurs propres affaires beaucoup plus efficacement. Plus l'organisation est forte, plus la marge de manœuvre des conducteurs individuels pour disposer de la vie de leurs passagers est étroite.

Comme les policiers et les soldats libyens n'ont pas de drapeau à servir

---

31 V-07: "In Algiers **I paid a *coxeur* who organized my journey to Libya**. I moved to Libya passing by Debdeb. I first reached Ouargia by bus, then I took a pick-up. **The border was crossed on board a pick-up**. Once in Libya **we were stopped by the border guards at Gadamis. We were heavily beaten, I even suffered a serious injury to my right eye**, though fortunately now the wound has been healed."

avec honneur et discipline, ils coopèrent avec les trafiquants en leur apportant une double contribution :

- la tolérance aux convois entrant sur le territoire de leur pays ;
- l'achat, moyennant paiement en espèces, de passagers au fin de les utiliser soit comme otages pour extorquer de l'argent à leurs familles et amis, soit comme esclaves pour les louer à quiconque pourrait avoir besoin de main-d'œuvre à un coût très bas<sup>32</sup>.

Plusieurs témoins ont fait état d'atrocités au sujet des conditions de détention dans la prison de Gadames : de taux de mortalité très élevés en raison des mauvais traitements quotidiens, de la violence, de la torture et de la malnutrition durable finalisés spécifiquement à entraver la capacité de résistance des détenus, à terrifier leurs familles et à obtenir les rançons les plus élevées<sup>33</sup>.

### 2.1.3.- DE GADAMES À TRIPOLI

Ceux qui ont la chance d'éviter les centres de détention, de s'évader ou d'être rachetés doivent se déplacer sur les 600 derniers kilomètres par des *pick-up* conduits par chauffeurs libyens.

Contrairement à l'Algérie, les trafiquants libyens portent des armes pour se protéger soit contre les attaques extérieures soit pour intimider les passagers.

---

32 Toutes les personnes interrogées ont signalé la présence d'une activité de construction intense sur le territoire libyen.

33 W-21: "This family made business also in the city of **Gadames**: they took me there to buy goods. In the border check point, however, the Libyans stopped me, also if the Algerian people were guaranteeing for me. **I was arrested there**: I stayed in that prison for three months. There were many detainees: there were **both brick cells and containers**. The latter used when there was no more room in the former. I stood in a cell with other two persons: it was 4 square metres. **We never got outside**: we had **just a can as toilette**. We had **just cartoon to sleep on the ground**. Just a little window with grill. We had **meal just once a day**, sometimes bread, sometimes pasta."

La durée du voyage est variable, mais elle prend toujours plus d'une journée : elle dépend du niveau de conflit entre les tribus au cours de chaque passage.

D'après les rapports des personnes interrogées, bien qu'aucune d'elles ne connaisse le contexte de leur voyage, une question politique intéressante se pose : l'éclatement d'un conflit armé local entre tribus voisines peut simplement retarder, mais jamais interrompre, la traite des êtres humains. *la coopération dans la traite même entre ennemis*

Aucun combat (intrinsèquement temporaire dans un conflit de faible intensité) ne peut en effet interrompre un commerce qui apporte des revenus partagés à toutes les tribus impliquées, même lorsqu'elles se battent mutuellement<sup>34</sup>.

Dans les périodes de tension, un tel commerce, au lieu de couler avec les mêmes équipes et à bord des mêmes véhicules, se divise en plusieurs étapes, chacune gérée séparément par une seule tribu. Dans ce cas, les véhicules ne se rencontrent même pas pour la remise des passagers, mais organisent simplement des rendez-vous par téléphone dans certaines zones désertiques : les équipes cédant débarquent les passagers dans une zone abandonnée, en leur ordonnant d'attendre. Quelles recevant arrivent ensuite après une période de temps variable, selon les circonstances, embarquent les passagers et passent à l'étape suivante.

## **2.2.- LA ROUTE NIGÉRIENNE**

La route qui traverse Agadez, d'un côté, s'avère plus praticable que la

---

<sup>34</sup> Les tribus cherchent donc à poursuivre une stratégie « affaires courantes » plutôt « guerre totale » : un conflit de longue durée permet aux tribus de garder leur propre pouvoir dans le scénario politique global en Libye et la traite des personnes est une source économique considérable de ce pouvoir.

route malienne, en raison de l'absence d'une insurrection résiduelle encore présente dans les régions nord du Mali, de l'autre côté, révèle un niveau de violence plus élevé.

Avant d'entrer dans la ville un dernier barrage routier effectuée un **le dernier barrage avant Agadez** contrôle et ceux qui n'ont pas d'argent pour payer le péage sont remis aux *coxeurs* qui fréquentent le lieu en échange d'une somme d'argent<sup>35</sup>. Ces *coxeurs*, à bord de motocycles, amènent des migrants achetés des soldats dans leurs foyers. D'où l'alternative bien connue : soit être emprisonnés jusqu'au paiement d'une rançon par l'un de leurs parents ou amis, soit être vendus à des trafiquants pour être transféré en Libye. En Libye, en effet, le réseau criminel peut mieux exploiter les migrants, soit par le travail forcé et l'esclavage, soit même par la torture à mort, afin d'améliorer l'efficacité des extorsions aux autres prisonniers.

Soit qu'ils arrivent à destination après paiement, soit qu'ils soient **les foyers d'Agadez** vendus par les miliciens<sup>36</sup> à des *coxeurs*, les migrants sont immédiatement

---

35 V-04: **"I witnessed some Arabs coming to the check-point and offering to pay the sums to the guards.** Once paid that kind of ransom, the migrant was brought to the foyer of the Arab and kept there until he repaid that kind of loan."

W-01: "Once arrived to the outskirts of Agadez **I and Godwin were left in the desert**, on kilometre from the city. **There a man we had previously called on the phone came to us and brought us to Agadez by car.**"

W-03: "In the outskirts of Agadez there was the last, largest check-point." [...] "When I told the soldiers that I had just 5.000 CFA they slapped me in the face. After suffering from beating, I decided to pay the whole sum they wanted. **Those who were not able to pay the sum required, were enslaved and sold.** To be sold as a slave for the same sum to a smuggler was a clear threat on us. Those sold as slaves were brought to Libya, where to be sold again and again." [...] **"I personally saw some smugglers coming on motorbikes to take people away.** They were contacted by a smuggler who spent his time at the check-point together with the soldiers."

W-15: "Once on the outskirts of Agadez, **the bus didn't enter the city.** It stopped right before, because **the station in Agadez is patrolled by the police and it would be difficult to deliver migrants under their eyes.** While the bus is waiting, **some coxeurs come with their cars and pick the migrants up, group after group**, in order to bring them to their houses."

36 Tout au long de la route des migrants, il est presque impossible de faire une distinction entre les personnes armées en fonction de leur qualité officielle : dans les pays sous-

amenés aux foyers où ils ont été assignés. Dorénavant, une situation de détention factuelle commence<sup>37</sup> : soit directement gérée par les *coxeurs* eux-mêmes en bloquant les portes des foyers, soit indirectement déterminée par la menace de miliciens patrouillant la ville, qui combattent apparemment la traite des êtres humains, renvoyant les migrants vers leur pays d'origine<sup>38</sup>.

Une vue aérienne de la ville montre son aptitude spécifique à contenir des foyers : toute la surface urbaine est couverte de modestes constructions faites de boue, entourée de grandes cours fermées ; quoi qu'il arrive à l'intérieur, on ne peut pas le voir de l'extérieur.

Dans les foyers, l'eau courante n'est pas toujours disponible ; elle est plutôt puisée dans des puits situés à l'extérieur et conservé dans des barils ; les conditions d'hygiène sont très mauvaises : les toilettes, lorsqu'elles sont présentes, sont limitées à des latrines abandonnées dans la saleté.

Les conditions de vie dans ces endroits sont particulièrement extrêmes, car les migrants doivent y rester pendant une courte période, habituellement

---

sahariens, les soldats et les policiers se mêlent entre eux aux barrages routiers, tandis qu'en Libye l'effondrement institutionnel a entraîné la dispersion de la police et de la force militaire dans plusieurs milices. D'où l'utilisation du terme « miliciens » pour désigner les personnes portant des armes qui n'ont pas une qualité officielle claire.

37 V-04: "The connection house was placed close the centre of the city: it was a quite large single-floored building divided into three rooms and surrounded by a fence. In each room were hosted more than 15 men. I guess more or less 50 migrants were kept inside. **We could not get out**: only the *coxeur* could go out, buy some food and bring it inside to feed us."

W-01: "We were placed both inside the rear trunk until we arrived to a **connection house**, a kind of large compound surrounded by a high fence. It was filled with African people: at least 50. **There was no water there to drink** or to use for washing ourselves. We were allowed to buy it outside, just like any other thing."

W-15: "The foyer was kept under control by two men: one from Gambia and another one from Guinea. They were armed with knives, but I did not see them carrying firearms. **People were locked up into the foyer**: it was impossible to go out, because **the gate was always under surveillance**. There were windows in the walls, but they were kept closed."

38 Les témoignages sur le sujet se limitent au ouï-dire : personne parmi les personnes blessées et les témoins n'a vu ou subi d'arrestation à Agadez. Il est plus probable que les arrestations soient suivies par les extorsions habituelles ou par la vente à une organisation afin qu'elle puisse pousser l'otage en Libye à l'exploiter de la manière la plus efficace.

moins d'une semaine.

Chaque semaine, le lundi soir, des convois partent pour la Libye. Les *le départ pour le désert* véhicules passe à chaque foyer pour prendre les passagers. Ils entrent dans les cours où ils chargent chacun en moyenne de 25 à 30 passagers<sup>39</sup>.

Sur la plate-forme de chargement l'eau et le carburant nécessaires pour traverser le désert sont chargés d'abord ; juste au-dessus des réservoirs de 15 à 18 personnes s'assoient sur trois rangées, chacune entassée entre les cuisses de celui assis derrière. Sur les bords de la plate-forme, quinze personnes de plus s'assoient en s'agrippant à des bâtons de bois afin de ne tomber pas dehors pendant le voyage.

Chaque fois qu'une double rangée de sièges est disponible, trois ou quatre personnes supplémentaires sont entassées dans la cabine derrière les chauffeurs : ce sont généralement des femmes et des enfants, pour la plupart du Nigéria.

Les conducteurs sont d'origine touareg, les migrants les appellent Arabes noirs, et sont équipés d'armes à feu (fusils) et de couteaux qui sont utilisés soit pour se défendre contre des attaques extérieures soit pour intimider

---

39 V-04: "**Two cars left from our foyer**: outside Agadez **we gathered with many other cars** (I'd say about 5 cars, but some other were arriving) very close to a check-point held by military personnel."

W-15: "we left for Libya on Monday, at around 8 p.m.. I had paid 150 dinars for being brought to Qatrun. Three pick-ups came to collect 90 of us (an average 30 people per car). **In the desert up to 60 vehicles joined the caravan.**"

W-17: "Many people were there to propose some solution: there was **a sort of hunting to the migrant**. After a while I stayed alone, I saw a person who look reliable and I decided to address to him; the man told me he had some links with the traffickers and put me in contact. The man told him that the travel costed about 80.000-100.000 CFA from Agadez to Qatrum.

I waited six days, since it was Tuesday and the convoys started on Monday; they were consisted of 10-30 vehicles depending on the necessity. I was hosted by this man in his house for six nights. There were four other migrants hosted there. On Sunday evening the man brought his hosts to the driver in a place where they gather the migrants, outside of the city. There were twenty more persons: maybe thirty all together. The man didn't leave with them: he was not a driver. **The payment was made to the man who hosted me.**"



les passeurs<sup>40</sup>.

Les véhicules arrivent après le coucher du soleil, chargent les passagers *la protection militaire* et convergent vers la périphérie nord de la ville, dans une zone à la frontière du désert, pour former un convoi de plusieurs dizaines de véhicules qui transportent une quantité d'environ 1.500 passagers par semaine en moyenne<sup>41</sup>. Ils attendent tous le départ d'une colonne militaire pour ouvrir la voie.

La patrouille militaire à la tête dégage le premier tronçon de route des bandes criminelles prêtes à attaquer le convoi<sup>42</sup>. Les véhicules des trafiquants sont divisés en fonction des organisations criminelles auxquelles ils appartiennent et les soldats vérifient si ces dernières ont dûment payé l'argent pour la protection. Certains témoins ont rapporté que les forces militaires refoulent les véhicules des gangs qui n'avaient pas payé les frais requis.

En outre, une base aérienne américaine est située à la périphérie *la présence américaine* d'Agadez. Il abrite deux escadres, dont l'une est équipée de drones de surveillance contre l'insurrection islamiste. Toute l'activité de transport est donc manifestement menée sous les yeux des forces américaines.

### 2.2.1.- LE DÉSERT DU TÉNÉRÉ

40 V-04: "The night of our departure a pickup came to take us. **About 34 people were taken on board:** 4 women into the cabin (plus 2 men) and 30 men on the loading bed. **The drivers appeared to be black Arabs. They were three and carried weapons.**"

41 V-02: "**Out of Agadez** we saw **many other cars travelling northwards**. On our pick-up there were two drivers."

V-05: "From our *foyer* we left in 26 on board a pick-up. I was seating on the edge of the loading bed. **Five pick-ups joined and left together**. When a vehicle leaves a *foyer*, according to the schedule, **it might wait for other vehicles in a square even two or three hours**. The convoy left at about 22 p.m."

W-19: "It must have been a Monday evening. We left at around nine in the evening. When we left the compound we were alone, but outside the town **we saw many other cars, maybe fourteen, fifteen**. After the first rendezvous the cars spread and continued separately. The drivers were two and were carrying weapons."

42 V-05: "We slept there very close to the vehicle, because if you walk far from it you run the risk to be left behind. **We were under the constant threat of criminals:** many Nigerien people come with rifles and attack the convoys, extorting money from the migrants. **It was dangerous to travel during the night:** eventually we travelled just in day time."

Les soldats escortent le convoi jusqu'au lendemain à l'aube, puis les véhicules militaires retournent à leur base.

La route traverse deux villages, Dirkou et Madama, où les réservoirs sont remplis d'eau, qui serait autrement insuffisante, et où l'on peut acheter de la nourriture<sup>43</sup>. La nourriture se compose de Gari, qui est distribué pendant les pauses rares.

La composition des équipages, deux conducteurs chacun, permet de voyager presque sans interruption, sauf en cas de surchauffe des moteurs, qui sont fortement soumis à la température, à la surcharge et au sable<sup>44</sup>.

Comme c'était un rite, pendant les pauses les femmes sont séparées du *violences sexuelles* reste du groupe et violées à répétition<sup>45</sup>.

Une base militaire est située à Madama, le dernier centre habité du

---

43 V-04: "During the travel we seldom stopped at wells, to pick some water. Water was dirty, but we had nothing else to drink. The drivers had their own bottles of water."

W-01: "During the ride we came across many little villages. At some wells we stopped to re-fill the water to drink for us. But once it was impossible: **there was a corpse inside the well** and water was nearly not drinkable at all."

44 V-06: "The travel took about four days and nights. **There was a lot traffic on the track: we were travelling in column.** I didn't realize the number: we were just a lot."

W-15: "I saw vehicles carrying migrants to Libya and other vehicles coming from Libya filled with oil tanks. **There were place where the drivers met and exchanged money with fuel.**"

45 V-04: "The women who travelled with us were harassed, humiliated and raped by the drivers."

W-01: "Halfway between Sabha and Tripoli we were kidnapped. It happened in Brach: while we were having a sleep in the desert, they seized and locked us down. We were asked to pay money. Luckily for us, I and Godwin had enough money to pay, but **some girls who had travelled with us and had no money to pay were obliged to stay there. They were raped any times during the journey:** we witnessed it, though there was nothing we could do."

W-12: "During the night the drivers raped women. Kids were left to sleep, **the drivers loaded women on the pickups and brought them to the desert in order to rape them.** Women came back in tears. Women didn't tell anything concerning those facts."

W-15: "The two women were brought far from us and **most probably raped by the drivers,** who came back the day after."

W-19: "We had two women on board with us: they travelled into the cabin behind the drivers. **The drivers raped them during the night,** bringing them a bit far away on the vehicles. The women tried to resist, but **they were threatened with the guns right in front of their travel-mates.**"

territoire nigérien. Les soldats cantonnés là-bas en volant tous leurs biens aux migrants les laissent sans argent<sup>46</sup>.

D'autres vols peuvent être commis sur le territoire du Fezzan par des miliciens libyens.

Pendant le transport, de nombreux dangers peuvent se présenter, *chutes et autres risques en cours de route* comme des pannes mécaniques ou la chute de passagers de véhicules. Dans ce dernier cas, la plupart du temps, les victimes sont abandonnées même sans ralentir la vitesse<sup>47</sup>. Moins souvent, les véhicules s'arrêtent pour ramasser leurs propres passagers ou d'autres passagers tombés au sol.

Étant donné que les véhicules roulent à une vitesse proche de 100 km/h, l'effet du traumatisme résultant des chutes n'est pas mortel seulement lorsqu'il se produit sur le sable<sup>48</sup>.

### 2.2.2.- D'AL-QATRUM À TRIPOLI

Al-Qatrum est la première ville rencontrée par les convois sur le territoire libyen. Selon les accords individuels, le voyage peut également se

---

46 V-01: "I saw a well just after Madama, before the last check-point in Niger. **There at the block-road we were heavily beaten and robbed.**"

47 V-01: "Once **I fell from the load-bed**. I was sitting on the edge and my position was extremely dangerous. My friend, on the other hand, was struggling to gain some space. He pushed me to a point where I could no longer hold and I fell down. **I have been very close to die: once fallen down the drivers usually do not stop. But my fellow travellers punched on the roof of the cabin:** the pilot decided to stop and get back. The other migrants took me by my arms and put me on the load-bed again. In such conditions I arrived to Sabha."

W-23: "**We left two people fallen down** the pick up **alone in the desert**. We knocked on the car to make the drivers stop. **They didn't and stopped later to come down and to beat the other passengers because we were making them loose time.**"

48 W-03: "I saw many people falling from the loading bed of the cars. Nobody would stop if someone fell: **the fallen were left dead or alive in the desert**. Their destiny was sealed: it was death. **I saw many corpses along the road: I would say many**. At times you came across someone who seemed to sleep, on the ground, and instead he was dead."

W-12: "**I could see many corpse left in the desert**. I could not count them, but **maybe I saw 50 corpses**." [...] "5 people died along the road. **Once a wheel exploded** and one car behind us had a serious crash. **People died in that way**. Those who survived were transferred to the other vehicles."

W-19: "Along the road **I saw the corpses of at least ten people** left alone in the desert."

terminer aux villes de Murzuq, Sabha, Brach ou même Tripoli. Le choix de la destination dépend évidemment de la disponibilité d'argent au moment du départ.

Parfois le prix est payé par leurs parents : même dans ces cas, le paiement est en espèces, directement à des autres *coxeurs* appartenant au réseau criminel.

Lorsque les migrants ne sont pas en mesure de payer leur voyage vers la côte, ils pourvoient à leur subsistance et aux frais de déplacement par leur travail.

Dans tout le territoire libyen, les foyers sont les lieux d'habitation des **les foyers en Libye** migrants. Etant donné leur flexibilité, comme à Agadez ils sont utilisés pour rassembler les voyageurs avant de traverser le désert, en Libye ils sont utilisés comme:

- lieux de transit entre une étape et une autre ;
- prisons où les otages attendent le paiement des rançons<sup>49</sup> ;
- lieux d'habitation ordinaires pour le temps nécessaire pour gagner l'argent nécessaire pour payer le reste de leur voyage<sup>50</sup>.

Dans les deux premiers cas, l'entrée et la sortie sont efficacement

---

49 W-10: "I and my sisters were placed in another camp. **One day the Arab came and took away my sisters. He segregated them from me and I have no longer met them since then.**" [...] "One day I tried to question the Arab about the fate of my sisters, but as an answer I was severely beaten and I lost some teeth." [...] "After a year I moved from Sabha to Tripoli. I had befriended a boy in the foyer. His name was Abu. We decided to escape: **Ali Waleed would have never let us go away.**"

50 W-01: "After two days they relocated us to another connection-house: this place was far worse. **They beat us with sticks and I suffered with a broken hand.** There are scars on my body, because of the violences. We spent a month in Sabha: **I worked for a while painting houses. It was the only way to earn the money to go on.**"

W-06: "At 24.00 we arrived in Sabha. I was left in a *foyer*; I have no clue how many migrants could have been there. I stopped there 24-28 days, going to work. It was very large: there was just a fence; **we slept in open air**, without any ceiling."

interdites par la surveillance. Dans le troisième, les migrants sont autorisés à quitter le bâtiment et à trouver un emploi pour subvenir à leurs besoins.

L'offre et la demande de main-d'œuvre se rencontrent ordinairement **les chat-places** dans les *chat-places*<sup>51</sup> qui sont les places où les migrants se rassemblent tôt le matin pour attendre l'appel d'un maître de nationalité libyenne<sup>52</sup>.

Les migrants sont employés uniquement pour effectuer des tâches de fatigue, comme déplacer des poids lourds (sacs de ciment, briques), nettoyer des zones de déchets ou réaménager des zones dévastées par les combats, comme une sorte de substitution de la main-d'œuvre servile à l'énergie mécanique<sup>53</sup>.

La durée des périodes de travail dépend de la volonté des maîtres libyens. Elle va d'un jour à plusieurs mois. Dans le premier cas, les migrants doivent retourner à la *chat-place* pour trouver un nouvel emploi chaque jour. Dans le dernier cas, l'activité se poursuit sur le même chantier, ce qui réduit les déplacements et les risques de vols et d'enlèvements.

Dans les deux cas, les travailleurs sont souvent fraudés et intimidés.

---

51 Le terme est la synthèse d'un mot anglophone (chat) et d'un mot francophone (place : prononcé en français).

52 V-02: "we were able to reach Bahe. Once there I had with me no more than 10 dinars, so **I lived there for two years, trying to earn some money**. I worked as a bricklayer there: **every day I went to the chat-place in El-Qatrun** (which is not very far from Bahe: I went on feet) to be hired." [...] "It was dangerous: the Asma Boys roam the place and can kidnap you whenever they wish. I have been enough lucky not to be kidnapped, though. In Bahe I was neither robbed. After two years I decided to leave for Tripoli, because the situation was getting dangerous. It happened that **migrants were seized and robbed, and their families blackmailed**. But **it took me two years to spare the money requested** for the journey: they asked me about 250.000 CFA."

V-03: "I remained in Tripoli more than 4 months. I worked as a weight lifter. **I had to go every day to the local chat-place, finding a job and hoping to be paid.**"

W-6: "To find a job he went to "*chat place*": a place where people looking for work could be hired by local people."

W-12: "**I nearly changed my job every day**, doing what I was asked to do on a daily basis. I mostly carried **heavy loads on my shoulders.**"

53 Dans cette perspective, la Libye semble être revenue à une époque antérieure à la Révolution industrielle.

Leur salaire est convenu au début de la journée et, souvent, il n'est pas payé au montant exact ou pas du tout ; tandis que dans les embauches de longue durée, les maîtres peuvent refuser au moins une partie ou la totalité de la rémunération promise<sup>54</sup>.

Pendant leurs déplacements quotidiens, les migrants sont souvent **dangers dans la rue** agressés par des ressortissants libyens, en particulier des adolescents, qui trouvent du plaisir à les attaquer, soit à des fins prédatrices, soit simplement pour s'amuser. Ils utilisent des armes à feu et des couteaux à cette fin, et les attaques entraînent souvent des blessures profondes, sinon même la mort<sup>55</sup>.

Les attaques sont parfois menées aussi à l'intérieur des foyers, en forçant la surveillance des *coxeurs*<sup>56</sup>. En raison de l'extrême instabilité de la vie

---

54 V-03: "Once **the Libyan for whom I was working kidnapped me: he refused to pay my wage and seized me inside** a building site. Together with other fellow migrants **we were forced to lift heavy bricks**. We were the only **slaves** there and were were all African. **We were treated like beasts**: long hours of works **without being even fed properly**. That situation lasted a month without receiving any payment, then one day the wife of the owner came to the site. She saw us imprisoned and felt pity for us. She decided to free us while her husband was not present there."

V-01: "In Gergarish I dwelt in the foyer of Ousman. It was difficult there, because **migrants worked for Libyan but sometimes were not paid**."

V-05: "I was obliged to stay in Sabha, working. I went to a local *chat-place*, offering to work on a daily basis for those who need to clean their houses or do heavy job. **Workers are not paid regularly**: one day is worth 15 dinars, but **at time people work without having been paid**." [...] "**When migrants are not paid by their masters and protest, they can be easily killed**. It happened to a Malian man I knew: he asked his master to be paid for the work he had done. The master told him that he agreed to pay him, but instead he took a rifle and killed that man in front of us."

55 V-05: "**I myself was the victim of two robberies**: once I was deprived of 70 dinars. It was all the money I had, since **in the foyer where I dwelt it was impossible to store and hide money**. It was a **gang of Asma-boys** that robbed me. Another time they robbed me 50 dinars. **These gang members threaten migrants with guns**."

W-01: "The situation in the city is unbelievably dangerous: **along the road it is easy to be assaulted and battered**. You have to defend toughly the money you have earned."

W-12: "Sabha was a very dangerous city. One day an Arab took me to work. Since I had gone earlier than my fellows (it took 1 hour and a half to get to work) I was once able to escape the Libyans coming to storm the foyer and jail many of us."

W-15: "**I saw a group of Libyans cutting off the ears of a migrant**. Another one suffered from **broken legs just because the Libyans wished to have fun**."

56 Compte tenu de l'étroit lien hiérarchique entre *coxeurs* et trafiquants, on peut supposer que les attaques à l'intérieur des foyers ne peuvent avoir lieu qu'avec le consentement des trafiquants arabes qui en exercent le contrôle indirect.

quotidienne, chaque migrant doit faire face au grave problème de garder son argent en un lieu sûr. Il ne peut pas être laissé dans les foyers pendant les heures de travail aussi bien qu'il est très dangereux de le garder tout en marchant vers et depuis les lieux de travail.

Certains migrants, généralement plus actifs et plus chanceux que **gérer les épargnes** d'autres, confient leur argent soit aux *coxeurs* qui gèrent les foyers où ils vivent, soit à leurs propres subordonnés. En général, cette dernière possibilité est la plus communément choisie<sup>57</sup>.

Dans de tels cas, ce sont les *coxeurs* ou les maîtres qui négocient avec les passeurs le prix de l'embarquement. En conséquence, les migrants sont contraints de travailler pendant de longues périodes, en accomplissant des tâches extrêmement épuisantes, sans aucune rémunération, afin d'obtenir simplement la possibilité de poursuivre leur propre voyage vers le nord ou de s'embarquer vers l'Italie.

Les plus malheureux risquent de subir des blessures graves ou même de mourir dans un braquage, d'être enlevés dans les rues ou d'être effectivement empêchés de s'échapper du territoire libyen.

Le tableau général du travail servile s'aggrave en cas d'enlèvement et **les abus dans les prisons libyennes** d'extorsion : à cette fin, l'on utilise soit les prisons soit des établissements privés (en fait des ghettos, dans lesquels, cependant, les prisonniers ne sont pas libérés).

Le but de la détention est le même dans les deux cas : extorquer de l'argent aux parents ou aux amis des prisonniers. Les geôliers, qui peuvent

---

<sup>57</sup> V-04: "The money I had earned was kept safe in my foyer by the manager."

porter des uniformes ou des vêtements civils aussi, obligent les prisonniers à appeler leur propre familles au moyen de téléphones cellulaires fournis par les gardiens eux-mêmes et à les adjurer de payer la rançon.

Selon les déclarations recueillies, les prisonniers sont gravement sous-alimentés, car les repas sont composés d'une petite portion de pain, de riz ou de pâtes, pas plus d'une fois par jour, selon les prisons et pour un double but : réduire les coûts et, surtout, épuiser les détenus. Une faiblesse extrême les empêche de réagir à la violence qui leur est infligée par les geôliers<sup>58</sup>.

Les conditions d'hygiène sont extrêmement mauvaises. Les prisonniers sont enfermés alternativement dans de petites cellules, où ils n'ont pas assez d'espace pour se coucher simultanément, ou dans de grandes pièces, où il n'y a pas d'espace pour se déplacer librement en raison de la surpopulation.

Il n'y a pas d'eau courante ni de latrines, mais seulement des boîtes de conserve. Encore moins d'eau potable est disponible pour l'hygiène personnelle<sup>59</sup>.

Les gardiens tous les jours battent les prisonniers à l'intérieur des cellules et à l'extérieur. La violence, en plus de donner libre cours au sadisme des gardes, a aussi le même but spécifique : mener les prisonniers et, à travers eux, leurs proches au désespoir, afin qu'ils paient les plus hautes rançons dans

---

58 V-04: "They gave us **a little piece of bread three times a week**. We got water form the sinks. Some bottles were carried inside by the guards, but **just six cans for all of us**."

W-19: "We had three toilets and a bath. **Water was brought from outside**. It was much needed because of the unbearable hot weather. **We received every day small portions of bread**."

59 V-12: "**There were 300 people there**. The place was surrounded by high fences and there was no roof. **There was a pipe from which to drop water and one toilet**. The largest amount of detainees was in my area. My area was square, 15 meters in length, 10 meters in width. **We were provided with water just for three hours a day. No food was delivered**: those who had little money could buy the biscuits that were sold inside the jail. People died there."



les plus brefs délais<sup>60</sup>.

Les gardes utilisent pour cela les instruments les plus divers : les bâtons, les tiges de caoutchouc ou de bambou, les fusils, les pierres et les poids lourds ainsi. N'importe quelle partie du corps des détenus peut être blessée, mais ils fouettent surtout la plante de pieds des otages, de façon à compromettre leur capacité de marcher et donc de s'échapper.

Dans les structures privés, l'on pratique des formes encore plus cruelles de torture : les détenus sont peu à peu brûlés. Une telle torture se répète de jour en jour, en provoquant des infections qui deviennent souvent mortelles et incurables, et conduisent les otages à une lente agonie<sup>61</sup>.

Les prisonniers les plus chanceux sont affectés à des travaux extérieurs, *travail à l'extérieur et esclavage*

---

60 V-04: "I saw nobody to die inside, though **one of us got so sick after two days of battering that he was no longer able to stand**. Only those who attempted to escape were killed."

V-05: "During my detention **I saw at least three people dying for illness of exhaustion** (an old man could not overcome the situation). **Other people got their legs broken** by the guards: this happened **particularly when inmates tried to escape**."

W-01: "Everyday we were tortured by them. These men wore uniforms. **We were beaten with the handle of the rifles or sticks**. They used also **rubber pipes**: and I saw a person who suffered from a **broken leg**. There were even women with children there. It happened also that **a prisoner lost his life**."

W-15: "While inside the prison none came to visit me. A Senegalese and a Malian convict helped me to keep the bone tied with a stick and bands." [...] "It was terribly hot inside. In one day **I saw seven people die for starvation** (we were given just some rice and a glass of water a day). Some people were sick. I still have scars on my skin caused by the savage beating of the guards. **They hit us with sticks**. They came every day, throwing cold water on us and yelling "fuck you!". **They pull us by the hair and hit us**. There were **people there who had been sized for many months, wearing the same dresses**. I never called my mother, because to know that I had been kidnapped would have killed her. I suffered so much that **when I met an Arabian man managing the centre here in Italy I refused to be in friendly terms with him**." [...] "the guards began to worry of being discovered by the police: they actually didn't know how to manage with the dead. **It was difficult even to throw away the corpses. A Nigerian man was even killed with a bullet fired at his face**. They decided to free the most of us: nearly 97 were freed. Some of them had paid, other ones, like me, were neither able to stand up. We were all loaded on three light trucks and brought to the seashore at Garabouli."

W-19: "I saw some of them suffering: one of our prison-mate, **a Nigerian**, was beaten so heavily that **he got even mad**. Another one, **a Gambian man, even died** because of the hits on his chest. **Another Gambian** was so heavily beaten that **he died soon after**."

61 V-01: "I was seized together with 25 people. **One of them could neither walk: he was burnt everywhere**. I remember that **the guards burnt plastic on his skin. His legs had been broken**. I remember there was minced flesh where there should have been bones. In my case I was not tortured."

demandés par des particuliers : dans de tels cas, les migrants sont emmenés par les gardes aux lieux de travail. Les salaires sont versés directement aux geôliers : aucun argent n'est versé directement aux migrants<sup>62</sup>.

Les migrants sont emprisonnés de trois façons :

*incarcération :*

- capturés dans les rues par des gangs criminels ;
- attaques aux les convois effectuées par des tribus ou des gangs rivaux ;
- remise aux geôliers par les trafiquants.

La première façon mentionnée ci-dessus a déjà été utilisée pour décrire *- par capture* les conditions de travail : lors de la marche vers et depuis les *chat-places* et les lieux de travail, les migrants peuvent non seulement être volés et tués, mais aussi enlevés et vendus à n'importe quel centre de détention, public ou privé<sup>63</sup>.

Les soldats n'hésitent pas à faire même des descentes dans les rues ou

---

62 V-04 (about work performed in Agadez): "I began to work as a bricklayer for the *coxeur*: I worked in a building site not far from the foyer. **I was not paid directly by the employer: this man paid directly the *coxeur* who provided us with what we needed to survive.**" [...] "I worked for about three months until the *coxeur* told me it was enough."

63 V-04: "**I went every day to the local *chat-places*** in the hope of being hired. I worked as a gardener, picking up fruits. But **one day some people came and arrested me**. It happened while I was returning home after a day of work. These people are called **Asma-boys**: they **are paid by the guards to kidnap.**"

W-01: "In Tripoli, while returning to the compound after having worked (I had been hired by an Arab man) I was kidnapped again. The people who sized us did not wear uniforms, but carried weapons. They were not member of the Military and kept us jailed in a compound for about a month."

W-06: "**I was kidnapped with other three migrants** by Libyan persons; they abducted us because we had no money with us. I managed to escape after seven days through a window just in nighttime, when the kidnappers fell asleep."

W-15: "I was at my workplace when I was arrested. **Three people came with a light truck and kidnapped me** and my three colleagues. **They were not policemen**. They hurt me badly on one leg (the applicant shows the scar). **My bone got broken** and I was no longer able to walk. They brought me to a large prison in the city of Ez Zauia where the guards obliged the prisoners to call their relatives at home in order to receive money for the ransom. **The jail was not managed by the police. Just civilians guarded us.**"

W-23: "when I was going back home from work, **I was kidnapped by civilians** with another colleague of mine. They took my in a large hall, where there were some other 30 black people abducted like me."

même dans les foyers pour capturer de nouveaux otages pour leurs geôles<sup>64</sup>.

Le deuxième cas est plus fréquent dans la dernière partie du voyage, **- en cas de combats** entre Beni Ulid et Tripoli. Près de la capitale, la rivalité entre tribus interrompt souvent la continuité de la route migratoire, en particulier lors de la déflagration des luttes internes. Les tribus rivales, toutes équipées de véhicules à quatre roues motrices armés de mitrailleuses fixées sur les plates-formes de chargement, peuvent piller les convois de migrants pour kidnapper des passagers et les remettre à un centre de détention.

Pendant les poursuites, les trafiquants sont généralement gênés à la fois par la charge lourde, qui réduit la vitesse des véhicules et rend leur maniabilité difficile, et par le manque d'armes lourdes (juste des fusils individuels au lieu de mitrailleuses). Certaines des personnes interrogées ont été victimes de telles attaques, mais leurs conducteurs ont pu s'en sortir<sup>65</sup>.

Pour ce qui est de la troisième voie, enfin, quels que soient les **- en traître** mécanismes qui permettent la trahison des accords et leur remise aux geôliers, en fait, les migrants ne peuvent pas en directement rendre compte ; de sorte que l'on peut faire seulement de déductions à ce sujet<sup>66</sup>.

---

64 V-05: "When I earned the money requested I was brought to a connection-house close to the shore in Gasr Garaboulli. While we were waiting to sail, **some Libyan soldiers came and arrested most of us** (we were about 200 people)."

W-10: "Before entering Beni-Ulid we came across a check-point held by some policemen. They made us get off the car and brought us to a place that resembled a police station. **We were handed over to the Asma boys, who treated us like slaves.**"

W-19: "As soon as we arrived to Qatrun, **we were arrested by the police.** We had just reached Qatrun: we were travelling on the main road. **Also the drivers were seized by the police.** I do not know what happened to them when we arrived to the police stations, because **they were kept separate from us migrants.**"

65 V-04: "I arrived to Sabha at midday. We travelled exclusively through the desert. My pick-up was stopped at a check-point: **passengers were arrested for a while by the soldiers and kept inside a container for half a hour. We were beaten and asked to pay money to them. They pointed their firearms at us, threatening to shoot us with a machine gun.** At that roadblock there were at least three military cars. The driver collected the available money from us and paid what had been asked by the soldiers."

66 V-01: "Once in Sebha **I realized that I had been sold: the driver brought me directly to**

Ce qui peut vraiment faire la différence, c'est la force de l'organisation qui s'occupe à chaque fois des migrant ainsi que la valeur économique que la première attribue à ces derniers.

Statistiquement, des remises inattendues se produisent à la fin du voyage, en particulier à Beni Ulid et à Tripoli, qui sont les mêmes endroits où se produisent des affrontements entre tribus rivales. À ce stade, les migrants ont dépensé tout leur argent, ont déjà été exploités comme esclaves dans les villes du Fezzan, donc leur vente aux geôliers est la dernière chance de presser les migrants des dernières ressources encore disponibles.

Cette situation est totalement différente de celle qu'ils ont vécue au cours de la partie initiale et centrale du voyage, où l'exploitation de la richesse

---

**an underground site** were I was seized together with 25 people.”

V-02: “We were brought to Beni-Ulid, where we had to cope with unexpected problems. They gathered all of us migrants in **a sort of jail**: there was a kind of court surrounded by a fence. There we were seized and asked to pay more money. The reason is that **the driver claimed he had not been paid by Samisi the whole sum of money for all the migrants** that he had carried. There **the migrants were kept under surveillance by armed men**. Those men were all civilians: **I have never seen a soldier there**. While in the jail I tried to contact either Mamadou or Samisi, but none of them answered to the phone (the phone was not mine, but of some fellow prisoners). We managed to escape in five: we climbed the wall and run away during the night. The guards were neither aware of our escape.”

V-04: “In Sabha **the foyer where they brought us turned out to be a jail**. There were people there with **deep wounds on their heads**. The jail was **managed by civilians**, provided with firearms and dogs. I saw many prisoners there: people who had not paid what was due.”

W-12: “A driver took us on a vehicle and brought us to Sabha. **We immediately discovered that actually we had been brought to a jail**, where I was detained for two weeks. We had been kidnapped until someone at home payed the ransom.”

W-17: “In Sabha we had a new stop and were deployed in a house with a wide garden. I saw a person who counted and paid a lot of money to the driver. After the payment the driver went away, leaving us alone. The guards (two) told us to get inside the house very quickly. We were really thirsty, but **the guards denied us water**. The building was incomplete, we were all really scared. We looked for windows, just to find an escape. I felt that day we would have been killed: **I saw shoes, female clothes and hair forsaken on the floor. That was the clue that we would have been killed**. Five minutes later a man came with a taxi and embarked five persons, than five more, and at the end the five last. I left with the second taxi. **We were brought in a prison**.” [...] “They were taken to a little house with a garden. There **the drivers made a handover to some Arab persons. The latter called then the police**. He understood to be in danger. They so called other taxies telling them that they would bring them to a *chat-place*; **they instead took them directly in prison**. The taxies got inside the prison, called **Abu Salim**, the main prison of Tripoli.”

des migrants est encore *in potentia* et pas encore *in actu*.

Malgré les conditions de violence dans les lieux de détention publics ou ... **et évasions:** privés, plusieurs évasions ont été signalées par les personnes interrogées :

- pendant l'affectation au travail à l'extérieur ;
- dans des abris improvisés utilisés temporairement par les gangs criminels.

Dans le premier cas, les migrants profitent de l'absence ou de - **des lieux de travail** l'insuffisance des clôtures autour des lieux de travail, qui ne sont pas destinés à contenir des détenus ou des otages<sup>67</sup>.

Dans le deuxième, il arrive que les gangs criminels, surtout lorsqu'ils - **de repaires provisoires** sont formés par des adolescents, n'ont pas de cachettes bien construites. Ce qui donne aux migrants la possibilité de fuir le contrôle de leurs geôliers<sup>68</sup>.

Contrairement au transport, pour la détention les Asma boys ne tiennent pas de listes nominatives de leurs otages : d'où la possibilité de s'évader pour leur détenus.

Dans la zone métropolitaine de Tripoli, le grand flux de migrants est **la situation à Tripoli :** géré sous un régime semi-clandestin, caractérisé par la même ambiguïté déjà constatée pour l'organisation de la traite des êtres humains à Agadez<sup>69</sup>.

D'une part, en fait, l'accès aux véhicules tout-terrain des trafiquants est - **refus d'accès aux pick-up des trafiquants**

---

67 V-05: "That Malian, after a long period of detention, had been released and had been co-operating with the guards driving their cars so far. It was he who told us that the right moment to run away was on Friday. Many of us had been brought to a construction site where we worked as slaves to build a new prison. He told us to be ready on a Thursday night. He allowed us to keep a large hammer with us and with that tool we were able to break the locker and run out through the entrance door. While we were hammering that door, the Malian started the engine of his car to cover the noise of the hits."

68 V-04: "After a couple of months **a violent protest erupted inside the jail**. In a collective effort we were able to break to doors and to pour out of the jail. We have been lucky: by that time **the manager of the jail was not inside, so that they did not fired at us.**"

69 Voir la note 18.

interdit de sorte qu'ils sont obligés de s'arrêter en périphérie de la ville. Les conducteurs doivent organiser des rendez-vous avec des chauffeurs de taxi qui emmèneront les migrants dans les foyers à l'intérieur de la ville. En ce qui concerne les voitures privées, en outre, les migrants sont cachés dans le coffre ou sous des couvertures lassées sur les sièges postérieures<sup>70</sup>.

D'autre part, il y a des quartiers entiers, principalement celui de **- pleine visibilité des foyers** Gergarish, qui sont pleins de foyers sur tout leur territoire. Ils sont dirigés par des *coxeurs* sous-sahariens ou bengalis, sous le contrôle des organisations libyennes. La présence des migrants est donc clairement visible à la lumière du jour pour la population civile.

\*

### **3.- LA TRAVERSÉE DE LA MER MÉDITERRANÉE ENTRE LES CÔTES LIBYENNE ET ITALIENNE**

La traversée de la Méditerranée complète le long voyage entre les pays d'origine des migrants et les côtes italiennes.

Le premier problème des migrants lorsqu'ils arrivent à Tripoli est de **contacts avec les passeurs** trouver un contact avec les passeurs. Comme dans les étapes précédentes du voyage, tout dépend de la force de chaque organisation et de l'intérêt des organisations criminelles à faire en sorte que leur migrants arrivent à la destination finale. Selon les expériences rapportées, ils peuvent arriver de leur pays d'origine en Italie dans quelques semaines. Cela se produit lorsqu'ils sont « poussés »<sup>71</sup> pour opérer dans le commerce de la drogue en Europe. L'inverse

70 V-04: "Once arrived to the outskirts of Tripoli, we were left by the pick-up: **some taxis came to gather us because it was dangerous for the drivers to enter the city.**"

71 Les migrants utilisent le terme « pousser » au lieu de « voyager » pour indiquer la présence d'une énergie (un intérêt économique illégal des organisations criminelles) qui maintient l'initiative de chacun de leurs mouvements à travers l'Afrique et la Méditerranée.

se produit pour la majorité des migrants, qui passent plusieurs années dans une Odyssée moderne, avant d'atteindre les côtes européennes.

Les migrants entrent en contact avec les passeurs par :

- les employeurs dans le cas où ils avaient un emploi durable en Libye ;
- le réseau des coxeurs. Peu importe qui en particulier, si le premier contact dans le pays d'origine ou le gérant du dernier foyer avant de s'embarquer.

Comme déjà dit au paragraphe précédent<sup>72</sup>, ce sont les *coxeurs* ou les employeurs qui gardent les épargnes nécessaires à payer l'embarquement. Les migrants ne peuvent pas négocier le prix. Tout ce qu'ils ont gagné doit rester en Libye. La question est donc de savoir si des passeurs sont disponibles pour les embarquer ou non, peu importe combien cela coûte. En fait, chaque migrant quittera le sol libyen en portant ses propres vêtements seulement, sans argent, sans autres effets personnels et sans documents<sup>73</sup>.

Avec un très court préavis, généralement le même jour, les chauffeurs **vers le rivage** sont envoyés par les organisations dans des foyers où ils ramassent les migrants désignés. Cachés comme d'habitude, les migrants sont conduits au bord de la mer et enfermés à l'intérieur de zones clôturées. Ils peuvent y rester quelques heures ou plusieurs jours. En général, les aliments et les toilettes ne sont pas

---

72 Voir page 31.

73 W-01: "In a morning we met an Arab who told us to be able to help us. He brought us with him and gave us some job to do, mainly as bricklayers. **We were provided only with food.** After three months spent in that way, once he thought we had worked enough, **that man brought us to Sabrata**, to the seashore where it was possible to embark."

W-03: "The last place where I lived in Tripoli was Garaboule. It was the owner of the last building site where I was working who brought me to that place. I had already worked for him for about three months but he had never paid me. The place was not a new construction site, but actually another connection-house and the man himself turned out to be another connection man. **He hadn't paid me because my job was pretended to be a mean to pay a passage to Italy.**"

disponibles dans ces endroits<sup>74</sup>.

Une description détaillée et cohérente d'un lieu où les migrants s'embarquent a été donnée par plusieurs personnes interrogées : la plage de Sabrata. L'endroit est séparé du rivage par de hautes dunes, qui cachent la mer de vue. C'est une étendue plate recouverte de bâches en plastique suspendues à une sorte de treillis improvisé fait de branches et de bâtons de toutes sortes et matériaux.

**le rivage de Sabrata et  
l'usine de briques**

L'ensemble du terrain est immense et surpeuplé des centaines de personnes attendent leur embarquement. L'absence de toilettes et le surpeuplement rendent la zone très sale et particulièrement insupportable. Il est surveillé par les gardes libyens, en partie en uniforme et en partie en civil : si quelqu'un tente de s'échapper, il serait frappé par des coups de feu.

Dans cette zone il n'y a ni d'eau ni de nourriture disponible : seuls les plus hardis la nuit, profitant de l'obscurité, osent atteindre une usine de briques située à proximité. Dans ses cours il y a quelques robinets où ils peuvent remplir quelques boîtes d'eau<sup>75</sup>.

La cruauté du jeu est évidente : si le but était de refuser complètement l'accès à l'eau, il pourrait être atteint en patrouillant la zone de l'usine la nuit.

---

74 W-03: "I spent two days in the bushes, in front of the shore. **There were thousands of people there, waiting to leave.** They slept there. The smugglers called people when the boats were inflated and ready to take the sea. I could see **more than three boats sailing every night.** The night of my departure there were two boats ready to sail. There were 135 people who got on board my boat. I was sitting on the rear part, close to the operator (who was a Gambian man). We left at 1 a.m."

75 V-01: "Actually it happens that the **guards do not care about the deprivation of health and water.** There is a **brick factory** there, called Sabrata. It is now functioning by using **mixed workforce of migrants and regular employees.** I remember once a drunk Libyan came with his car. He entered the camp but one of the wheels got trapped inside a hole. He got off the vehicle, asking the migrants to help him. Since the migrants refused to help him, he took his rifle and began to threaten all those who were there and finally erupted in firing his rifle. One of us was hit by a bullet in his forehead and lost immediately his life."



Le but est cependant de provoquer le désespoir, la prostration, l'exaspération et l'humiliation des personnes qui attendent leur départ, peu importe qu'elles puissent vivre ou mourir<sup>76</sup>.

L'embarquement a lieu sans préavis : les passeurs appellent les *l'embarquement* passagers par leur nom quelques heures à l'avance. Les noms proviennent des listes qui leur sont données par les *coxeurs*<sup>77</sup>.

Sauf exception, entre 2015 et 2016, la période pendant laquelle les personnes interrogées ont traversé la mer, les passeurs n'ont employé que des bateaux gonflables<sup>78</sup>.

Les coques, d'une dizaine de mètres de long, sont gonflées sur la plage par les trafiquants avec une certaine négligence, afin d'assurer juste une flottabilité temporaire. Ils sont équipés d'un moteur hors-bord et d'une quantité de carburant incertaine. En moyenne, 115 à 130 personnes sont entassées à bord : l'une d'entre elles est chargée du gouvernail et l'autre d'un téléphone

---

76 V-03: "I remember I met people who lived there for even a year. The situation in Sabrata is difficult to be discovered: nobody of the migrants amassed there has a telephone. Once **I saw a migrant dying for starvation.**"

77 V-01: "**The smugglers do not give warning in advance** concerning the migrants who are called to sail on a particular night. **They just come with their personal list and call the migrants nominatively.**

It is impossible to get out of the connection camp placed on the seaside: there would be a road were to walk but it is exposed to the threat of Asma Boys. **The coxeurs provide the names for the list and their collaborators know how to match names and faces.**"

V-06: "One day **the Arabs woke us up during the night** and told us to leave. They called me and my friend. **We got on a lorry** open on the backside, which took us to the shore. They were arranging **crews of 115 persons**. We saw an inflatable boat, where we were loaded on. We left after midnight. We were rescued at about six hour in the evening. I have not been aware whether we had some fuel still at the rescue or not."

W-01: "Towards midnight, together with about 130 migrants, we began to get on board. That very night only one boat sailed from Sabrata to Italy. **We have been practically handed over from our master to the smuggler** who was organizing the embarkment."

78 V-04: "I left at about 4 a.m.. They gathered three inflatable boats. On mine about 137 people had been loaded. **We inflated them on our own**. Inside the boat were loaded some cans of fuel too." [...] "**Much water poured into the boat** and I gave a help to empty it."

W-17: "During the travel **we boarded a lot of water**, we threw it outside using our clothes. The engine stopped twice: and the second time it didn't switch on any more."

satellitaire et d'une boussole<sup>79</sup>.

Les trafiquants soudoient la Garde côtière qui patrouille les eaux territoriales pour intercepter les départs illégaux. Ils organisent des accords sur le prix pour l'ouverture de couloirs libres pour gagner la mer. Les rafts sont souvent escortés par de petits bateaux légers qui, selon le cas, tracent la route initiale ou même les accostent jusqu'aux zones de secours préalablement convenues avec les ONG, qui sont directement appelés par les migrants avec les téléphones satellitaires reçus ou même par les trafiquants eux-mêmes pour fixer le rendez-vous en pleine mer.

*le rôle des ONG et des institutions tolérantes*

En général, les opérations de sauvetage débutent tôt le matin et se terminent l'après-midi avec l'embarquement des migrants à bord des navires de secours.

En fait, les rafts sont montés à avoir seulement une portée de croisière limitée et leur navigation est destinée à naufrage depuis qu'ils sont lancés de la côte. Ce système crée une situation d'urgence systématique qui force les autorités maritimes des États côtiers européens à accepter à bord de leurs navires les migrants naufragés recueillis lors des opérations de sauvetage<sup>80</sup>.

---

79 V-07: "I felt terribly bad: we were so many on board that **I felt being crushed under the bodies of my travel mates** (we were about 150/160 on board)."

80 W-01: "During the sailing we lost in the sea **four persons**: they were sitting on the edge of the boat and they **fell outside because of the waves. They drowned**. I myself run the risk to drown at the very moment when the rescue ship approached our boat: **I fell down on my own**. Actually **our boat was about to sink, filled with water**, and the situation had turned out to be extremely dangerous. With no fuel and at the mercy of the waves, people began to shout and lose control."

W-15: "The sea was wavy and many of us, including me, vomited. The tides might have been of a height of one meter. Even more in the open sea. **We run the risk of sinking**: since there were so many people on board, the engine did not function properly. Nobody fell down in the sea, but **a Nigerian man died on board. We had no phone, nor compass and the engine often stopped**."

W-21: "**On my boat six persons died**. They died for exhaustion and **we were compelled to throw them in the sea**. Their corpses haven't been rescued by the Italian Navy: they have been thrown away before we came across the Italian ship."

Ces opérations manifestent en outre une certaine coopération entre les passeurs et les ONG. Sous les yeux des équipages des ONG, en effet, les passeurs récupèrent les moteurs des rafts, tandis que les navires de secours sont engagés dans des opérations de sauvetage<sup>81</sup>.

Après le sauvetage, selon le cas, soit les ONG déchargent leur charge dans les ports, soit elles la remettent à des navires militaires qui patrouillent la mer conformément aux plans et opérations approuvés par l'Union européenne.

Depuis juillet 2018, le gouvernement italien a modifié son approche à l'égard du sauvetage des victimes de naufrage. Toutes les opérations décrites par les personnes interrogées ont eu lieu avant 2018.

Toutes les personnes interrogées étaient de simples passagers : ils n'ont pas pu indiquer quel numéro de téléphone avait été utilisé pour le sauvetage en mer, ni ils ne connaissaient l'identité des organisations qui participaient réellement aux opérations de leur sauvetage. Quoi qu'il en soit, ces opérations ont été menées principalement par des unités marchandes plutôt que militaires<sup>82</sup>.

Ce mode de transport a entraîné plus de 10.000 décès en mer. Il se fonde sur l'organisation de naufrages suivis d'opérations de sauvetage réalisée par les organisations criminelles avec l'aide d'ONG, peu importe si conscientes ou non, et d'institutions qui tolèrent le phénomène. Les médias ont signalé plusieurs tragédies où, parmi les victimes, trop d'enfants ont été retrouvés.

---

81 V-01: "Meanwhile **some Arabs approached us on a small boat and removed the engine** from our boat."

82 V-01: "**We were seen by a rescue boat that seemed to belong to the Red Cross.** The commander actually placed us on hold, since there was another inflatable boat who was sinking in the nearby. They lifted the dead first. **Then they rescued us all and handed over to a tanker.**"

Toutefois, les tragédies en mer sont parfois restées loin de la une. En *les naufrages inconnus* octobre 2016, des personnes blessées et des témoins directement interrogés par les représentants légaux soussignés ont été témoins d'un naufrage qui a fait plus d'une centaine de victimes et dont les médias n'ont jamais parlé.

Ils furent embarqués sur le même convoi composé de trois bateaux. Deux d'entre eux ont embarqué entre 115 et 130 passagers, tous en provenance de pays d'Afrique de l'Ouest et un plus petit groupe d'environ 80 personnes en provenance d'Érythrée et du Bangladesh.

Tout le convoi fut poussé à l'eau avec une seule boussole, donnée aux occupants d'un des deux plus grands rafts. Le plus petit vite perdit le contact avec les autres.

Des deux autres, l'embarcation avec la boussole distança l'autre où il y avait les personnes blessés et les témoins interrogés<sup>83</sup>. Cette nuit-là, la mer était plutôt agitée et le premier bateau chavira. Dans l'obscurité, les occupants de l'autre bateau entendirent les cris de loin. À l'aube il n'y avait aucune trace de l'autre embarcation. Au total, plus de 110 personnes moururent et furent oubliés.

\*

---

83 V-03: "That night three boats left from the seashore at about midnight. We left altogether. **The smugglers escorted us sailing on their boat. One of our inflatable boats sank.** Panic began to spread among the other migrants."

V-01: "Three boats left from the shore. The smaller one was for those from Eritrea and Bangladesh (they are usually not mixed with Africans). Our boats were larger: almost 130 migrants took place on each. Our engine began to stop from time to time at around 3 a.m.. **The tides were considerably high. We lost contact with the smaller boat. The Libyans sailed together with us just to avoid any contact with Asma Boys.** The Asma Boys were waiting for us on their boats. In such case, we would have been captured by them and brought back to the shore. **The other one surpassed us but at some time we got aware that it had sunk.** It was a considerable tragedy, made even more serious by the fact that **it was provided with a phone and a compass, being a sort of flagship for us.** There was a **dead among us:** he was in bad conditions since Sabrata and got squeezed on board."

#### 4.- LES CONDITIONS D'ACCÈS AU MARCHÉ ITALIEN DU TRAVAIL

L'énorme flux de demandeurs d'asile est traité au niveau politique par l'Union européenne par l'adoption de quatre actes législatifs : les directives nos. 2004/83/CE, 2005/85/CE, 2013/32/UE et, enfin, 2013/33/UE. *le système d'accueil en Italie*

Ces directives prévoient des procédures administratives et judiciaires individuelles pour la reconnaissance de la protection internationale des ressortissants de pays tiers. Les mêmes directives fixent les standards d'accueil des demandeurs d'asile qui doivent être prévues par les États membres jusqu'à l'achèvement des procédures administratives ou judiciaires. Toutefois, il n'existe pas de disposition prévoyant des mesures d'expulsion en cas d'échec des demandes.

D'un point de vue social, la juridictionnalisation<sup>84</sup> de la gestion des frontières et de la sécurité a créé des situations très répandues de marginalisation extrême causée par l'accès difficile des demandeurs d'asile au marché intérieur du travail. Cela dépend principalement du faible niveau de scolarité des migrants, mais aussi des échecs graves du système institutionnel.

Au moins en Italie, l'accueil des migrants devrait être assuré par des administrations publiques : les organisations privées devraient être impliquées dans la question seulement dans des circonstances exceptionnelles. Mais cela se produit juste théoriquement, car la plupart de l'accueil est gérée par des organisations privées, en transformant *de facto* une mesure extraordinaire en

---

84 Le néologisme fait référence à la dévolution de la question de l'Exécutif à la magistrature et à la répartition des décisions de la coordination centrale à une pluralité de cours distinctes dont les décisions ne sont pas toujours cohérentes.

une mesure ordinaire.

Un très faible pourcentage de migrants trouvent des formes d'intégration effectives, principalement fournies par le volontariat spontané local, complètement sans rapport avec le système d'accueil institutionnel.

Mais la plupart d'entre eux, afin d'obtenir un degré décent d'autonomie des subventions publiques, sont contraints de quitter les centres d'accueil extraordinaires, moins intéressés par l'intégration des migrants que par la budgétisation et les retours. Les deux seules façons d'obtenir l'autonomie financière sans une solidarité proactive sont toutefois servir comme main-d'œuvre sur le marché noir ou entrer dans le système de criminalité organisée.

***alternative entre le marché noir et la criminalité organisée***

Dans le premier cas, le seul emploi disponible est la récolte des fruits et légumes dans des conditions sévères. Quant à l'habitation, dans le sud de l'Italie des camps entiers ont été érigés simplement avec des tentes ou des huttes faites de déchets et de moyens de fortune. Tous les habitants sont des migrants dont les permis de séjour sont provisoires ou ont déjà expiré.

***l'exploitation de l'esclavage dans l'agriculture par le commerce de gros***

Ces zones sont fortement exposées à des conditions météorologiques extrêmes : de la chaleur extrême en été, au refroidissement surtout la nuit pendant les autres saisons. Il n'y a pas d'accès à l'eau courante ; l'eau est tirée des puits et collée dans des boîtes de conserve. Il n'y a pas de toilettes, mais seulement des latrines. Les matériaux utilisés pour les abris sont facilement inflammables : c'est la raison pour laquelle ces camps sont fréquemment ravagés par les incendies, même avec des conséquences fatales.

Les conditions de vie ne sont certainement pas comparables à celles de la population résidente : les salaires et les conditions de travail sont

complètement hors de contrôle et en dehors des paramètres du droit du travail italien.

Le mécanisme d'exploitation est à rechercher dans la chaîne d'approvisionnement alimentaire, dominée par quelques grandes entreprises de vente de gros qui bénéficient d'énormes avantages en raison de la structure oligopolistique du marché. Leur contrôle de l'offre et de la demande oblige les agriculteurs à baisser les prix et, à cette fin, à exploiter du travail exécuté en conditions d'esclavage.

Dans ce secteur, l'oligopole n'a pas d'effets négatifs sur le pouvoir d'achat des clients, mais il en a sur la capacité des petits agriculteurs à fixer les prix de leurs propres produits.

Par conséquent, l'alternative de ce derniers est soit l'exploitation des esclaves ou l'abandon de l'activité. Dans le premier cas, la criminalité organisée seulement peut maintenir l'ordre dans ces champs et campements. Ce faisant, la criminalité organisée a renforcé son contrôle global sur le marché agricole, du moins dans le sud de l'Italie.

\* \* \*

### **EN DROIT**

L'ouverture d'une enquête sur la traite des êtres humains et la réduction en esclavage nécessite la solution de plusieurs questions de droit concernant la compétence de la Cour, la recevabilité de l'affaire et les intérêts de la justice : solution qui dépend, à son tour, de la caractérisation juridique substantielle des actes qui auraient été commis selon l'exposé des faits.

\*

## **LA CARACTÉRISATION JURIDIQUE SUBSTANTIELLE DES ACTES**

Les faits allégués décrivent en termes économiques un commerce d'êtres humains systématiquement transférés d'un continent à un autre. Ce marché est géré avec les moyens les plus violents et sans scrupules possibles, dans le but de nuire ou de mettre en danger la vie, la santé et la dignité humaines.

L'efficacité de ce système ne peut être le résultat d'une simple combinaison d'éléments, mais elle est clairement le résultat d'un plan économique et social très précis, qui dépasse la perception des personnes blessées, qui sont de simples victimes et témoins d'événements.

Ces renseignements se limitent donc à la description des éléments de contexte et des actions individuelles témoignes par les personnes blessées : il incombera au Bureau du Procureur et à la Cour d'enquêter et de vérifier, respectivement, les objectifs et les responsabilités profonds qui ont conduit à l'organisation et à l'exécution d'un plan criminel aussi répandu.

\*

### **1.- LES ÉLÉMENTS DE CONTEXTE**

La première condition à vérifier est l'existence d'une attaque généralisée ou systématique lancée contre toute population civile et la connaissance de cette attaque.

Une attaque contre une population civile peut avoir lieu tant au cours d'un conflit armé qu'en son absence : le génocide rwandais est un exemple de violence déclenchée en l'absence d'un affrontement armé entre factions, qu'il

***l'attaque contre une population civile***



s'agisse de forces armées régulières ou de milices d'insurgés.

La condition requise par la disposition ne concerne donc pas la **violence militaire contre de personnes désarmées** concomitance avec un conflit armée, mais la nature et les moyens de la violence exercée par des méthodes militaires contre une population sans défense.

Compte tenu de la dimension multinationale du phénomène, il faut diviser l'analyse en fonction des territoires impliqués dans la perpétration des crimes.

### **1.1.- LIEUX OU LES CRIMES AURAIENT ÉTÉ COMMIS**

Les crimes ont concerné le territoire d'au moins cinq nations : ci-après, elles sont mentionnées à partir du lieu de départ vers le point de destination : Mali, Burkina Faso, Niger, Libye et Italie.

D'autres nations sont notoirement impliquées dans les mêmes voies de migration ou autres, mais l'analyse actuelle se limite aux crimes subis par les sept personnes blessées représentées par les conseils soussignés.

Les trois pays sous-sahariens mentionnés ci-dessus faisaient partie de **les pays sous-sahariens** l'Afrique de l'Ouest française. Sur ce vaste territoire, caractérisé par une langue, une monnaie, une économie et même une religion communes, deux zones d'instabilité ont intéressé les premières pages des journaux : la Côte d'Ivoire et le Mali.

Les conflits locaux ont épuisé les deux principales économies de la région et provoqué le départ massif principalement de jeunes hommes de leur pays d'origine. La pression démographique a rapidement été canalisée et contrôlée par des organisations criminelles impliquées dans la traite des êtres

humains au niveau multinational.

Le conflit en Libye, par contre, a créé un état de stabilité en contact *la Libye* direct avec la frontière européenne.

Métaphoriquement parlant, les deux instabilités locales ont déclenché d'une part un effet de poussée (Mali et Côte d'Ivoire) et d'autre part un autre d'aspiration (libyenne) à un flux constant de migration à grande échelle illégale.

Les pays européens ont été écrasés par toutes les terribles atrocités *l'Europe et l'Italie* commises sur le territoire libyen et les naufrages quotidiens en mer, tandis que l'Italie est devenue la destination finale de l'afflux de réfugiés : ce qui a permis aux trafiquants impliqués dans le commerce illicite d'obtenir des profits élevés.

La vérification d'une telle violence, exercée par des méthodes militaires contre une population sans défense, ne peut donc se limiter aux seuls pays touchés par des conflits internes, mais doit s'étendre à tous les territoires où le commerce des êtres humains a lieu.

## **1.2.- LA POPULATION CIVILE VICTIME DES ACTIONS CRIMINELLES**

En ce qui concerne la population civile, il faut distinguer deux *les victimes* : catégories de victimes.

1.- Tout d'abord, il faut tenir compte de la masse de personnes qui a fait *1.- les migrants* l'objet de la traite des personnes. Ils se sont élevés à environ un million de personnes entre 2013 et 2018.

L'article 7 fait référence à « toute population civile », l'adjectif indéfini « toute » rappelant la notion indéfinie de « groupe » mentionnée à l'article 6 pour le crime de génocide.

Cela signifie que la disposition n'exige pas que l'acte criminel soit commis contre la population locale résidant sur un territoire donné dans son ensemble, mais « à tout » groupe<sup>85</sup> de civils protégés au moins par la IV Convention de Genève, sinon par le droit en matière des droits de l'homme.

Compte tenu du nombre très élevé, soit environ un million de personnes, selon l'intention de la disposition il n'importe pas si les victimes de la traite des personnes appartiennent à un groupe national, ethnique, linguistique, religieux ou politique homogène ; dans leur hétérogénéité, ils constituent une masse unique de personnes ayant un objectif commun : atteindre l'Europe.

Par conséquent, cette grande masse de personnes peut être considérée comme une population civile, bien qu'elles ne soient pas liées de façon homogène et permanente à un territoire spécifique ainsi qu'à des traditions culturelles communes.

2.- Outre les migrants, les membres de leurs familles s'avèrent également victimes de la traite des personnes. **2.- leurs familles et la société civile en général**

Des millions de familles ont été déchirées par le départ de jeunes garçons (et même de filles au Nigeria) dans l'espoir de trouver un emploi et d'améliorer les conditions de vie de leurs familles.

Ces familles, qui représentent les couches les plus pauvres de la population locale, ont également été appauvries par un prélèvement constant d'argent qui a concentré la richesse entre les mains des familles criminelles, et des collaborateurs de second rang tels que les *coxeurs* impliqués dans la traite

---

<sup>85</sup> L'utilisation de la notion de « masse » rappelle ici le PA II aux Conventions de Genève et son champ d'application prescrit à l'art. 1, par. 2.

des personnes afin de réaliser leur propre profit, même à un niveau inférieur.

En outre, le contrôle total du territoire a également ravagé l'économie des pays de transit, où les niveaux de violence et d'impunité ont en fait détruit tout modèle d'économie vertueuse, comme le commerce et le tourisme, en les remplaçant par une seule source de revenus : la traite des êtres humains.

### **1.3.- L'ATTAQUE GÉNÉRALISÉE OU SYSTEMATIQUE**

Les organisations criminelles contrôlent presque tout le territoire des pays africains impliqués dans la traite des êtres humains. Leur contrôle est soit direct, à partir de Gao et Agadez, ou indirect, grâce à la connivence de soldats et de policiers corrompus qui n'hésitent pas à perpétrer des violences aveugles sur les migrants pour gagner des sommes équivalant à peu d'euros par personne.

*corruption of armed personnel in Sub-saharan countries*

En Libye, un phénomène encore plus intéressant se produit : la prédominance de l'économie sur la puissance militaire. On a déjà expliqué comment le trafic des êtres humains nécessite la création d'une sorte de chaîne dont les anneaux sont strictement liés. En théorie, la présence d'un conflit armé devrait entraver le flux des migrants, nuire à l'efficacité de la chaîne et rendre les départs moins souhaitables.

*la criminalité libyenne*

En fait, le flux ne s'interrompt jamais, même quand les affrontements se déchaînent. Il se divise en différents segments dans lesquels chaque tribu ou bande locale continue à se coordonner avec ses ennemis, par des rendez-vous téléphoniques dans des endroits déserts, afin d'assurer une source de financement, dont ils bénéficient tous de *pro quota*.

Par conséquent, le cycle criminel exige nécessairement un contrôle militaire du territoire par les organisations criminelles, grâce à une interaction constante avec les forces armées de chaque nation concernée.

#### **1.4.- LA CONNAISSANCE DE L'ATTAQUE**

Les auteurs ne sont pas seulement conscients, mais aussi directement responsables de l'attaque systématique contre la population civile décrite jusqu'à présent. Il faut d'abord rappeler que les trafiquants qui traversent le désert à la frontière libyenne sont tous d'origine ethnique libyenne ou maghrébine. Beaucoup d'entre eux ont déserté ou continuent à servir dans les forces armées libyennes, mélangeant service et traite de personnes, ce qui est beaucoup plus rentable.

Même au cours de la phase d'évaluation préliminaire du sérieux des renseignements, le dol des auteurs s'avère évident. Naturellement, la culpabilité individuelle est un problème lié aux cas individuels, une fois que l'enquête a réussi à ouvrir une situation. Toutefois, de façon générale, l'objectif économique révèle une prise de conscience commune de tous les auteurs de l'existence d'une attaque généralisée ou systématique dirigée contre toute population civile.

\*

#### **2.- LES ÉLÉMENTS MATÉRIELS**

Avant d'analyser les éléments des crimes, une prémisse doit être faite sur l'interprétation des articles 25 et 28 du Statut de Rome. Le contexte décrit dans l'exposé des faits est en effet plus grave que celui généralement prévu

dans le Statut, selon l'intention initiale des États parties.

Dans le Statut, les conflits armés sont soit le moyen nécessaire pour atteindre un but politique (comme pour le génocide et l'agression) ou le préalable nécessaire pour la perpétration d'un crime (comme pour les crimes contre l'humanité et les crimes de guerre) : en d'autres termes, l'intention criminelle est généralement fondée sur des fins politiques.

Dans le contexte décrit ci-dessus, au contraire, c'est le but prédateur qui prévaut et qui est atteint par la perpétration des crimes les plus atroces mentionnés dans le deuxième paragraphe du Préambule du Statut de Rome. ***la portée économique de l'intention criminelle***

Par conséquent, il ne faut accorder aucune attention particulière aux représentants élus et aux responsables gouvernementaux ou aux commandants militaires, mais plutôt aux criminels de haut niveau qui gèrent le commerce des êtres humains dans un but économique, mais avec la violence militaire. Une attention particulière devrait être accordée aux intérêts économiques qui font appel à une main-d'oeuvre à très bas coût dans les pays européens.

Sur le sol africain, en effet, tout le commerce n'est pas sous la direction de représentants élus ou de commandants militaires dans leur qualité officielle, mais plutôt de groupes criminels qui détiennent le pouvoir réel. La déstabilisation des pays de transit prive leurs autorités politiques d'une véritable autonomie décisionnelle.

Cette déstabilisation est à son tour liée aux intérêts économiques susmentionnés. Une question différente et beaucoup plus importante est en fait l'analyse des raisons réelles qui ont causé la déstabilisation politique et économique de ces pays et des responsabilités qui y sont liées.

## 2.1. – CRIME CONTRE L’HUMANITÉ DE RÉDUCTION EN ESCLAVAGE

Parmi les nombreux crimes rapportés dans l’exposé des faits, il faut reconnaître la plus grande importance au crime de réduction en esclavage en vertu de l’article 7 (1) (c), celui sur lequel tournent les autres.

Le paragraphe (c) définit la réduction en esclavage comme suit : « le fait d’exercer sur une personne l’un quelconque ou l’ensemble des pouvoirs liés au droit de propriété », en ajoutant qu’elle « comprend l’exercice d’un tel pouvoir dans le cadre de la traite de personnes ».

Parmi les pouvoirs rattachés au droit de propriété sur une ou plusieurs personnes, l’article 7 (1) (c) des Éléments des crimes énumère « acheter, vendre, prêter ou troquer ladite ou lesdites personnes » ou « leur imposer une privation de liberté similaire ».

L’élément matériel en cas d’ouverture d’un cas peut être imputé aux **les acteurs de la réduction en esclavage** catégories de sujets suivantes :

- tout d’abord les trafiquants ;
- les *coxeurs* ;
- les sociétés de transport public ;
- les gardes des centres de détention libyens ;
- la Garde côtière libyenne ;
- les organisations non gouvernementales qui patrouillent la mer Méditerranée ;
- le marché agroalimentaire dans le sud de l’Italie.

Les trafiquants sont les principaux personnages de la traite des êtres **1.- les trafiquants**

humains, dans les deux perspectives prises par l'art. 7 (2) (c) : l'exercice des pouvoirs liés au droit de propriété et à la pratique d'achat et de vente de personnes.

Ils gèrent le transport hors route dans les territoires désertiques à la frontière entre le Niger et la Libye, entre le Mali et l'Algérie et aussi entre l'Algérie et la Libye. Le long de la côte libyenne, ils s'occupent de l'organisation de l'embarquement des migrants sur les bateaux qui sont principalement des rafts selon les déclarations émises par les personnes blessés et les témoins directement écoutés par les soussignés représentants.

La valeur d'échange dans l'achat-vente est représentée par les possibilités de profit découlant des extorsions et de l'exploitation du travail forcé.

Ils opèrent au sein d'un réseau multinational qui permet une coordination unitaire des pays de départ vers la capitale libyenne et ensuite vers les côtes italiennes. Ce réseau est probablement composé d'une multitude d'organisations, appartenant le plus probablement aux tribus et aux clans diffusés sur tout le sol libyen<sup>86</sup>.

En ce qui concerne la structure de ces organisations et l'identité de leurs dirigeants, les personnes blessées, bien sûr, ont peu à dire, car elles n'ont vu

---

86 V-04: "This man [his *coxeur* in Agadez] kept a list of the people who were allowed to leave, then the list was given for a check to Abdul Salaam, who would prepare the car for the travel. I was told that **Abdul Salaam owned about 25 cars** and did not or no longer travelled through the desert: **he was supposed to travel between Niger and Libya (where he actually lives) by plane.**"

V-12: "They met at *rendezvous* points in the desert. The drivers communicated by phone to each other. I can't say anything concerning a larger organization that coordinated them, maybe there was something alike among *coxeurs*, but the drivers actually seemed to know each other and they helped each other too, even exchanging passengers between them."



que l'exécution des actes criminels, jamais leur planification.

La portée opérationnelle des trafiquants se limite aux territoires des États défaillants où la souveraineté n'est pas exercée. La condition préalable de leur activité est le contrôle d'un territoire, et la prémisse du contrôle d'un territoire est, à son tour, l'effondrement institutionnel des États détenteurs d'un pouvoir légitime.

Les opérations des trafiquants sont donc limitées au sol libyen, aux zones désertiques du Niger, à partir d'Agadez vers le nord, ainsi qu'aux zones maliennes situées entre Gao et la frontière algérienne. D'autres enquêtes devraient porter sur les activités menées sur le territoire algérien, qui s'étend de la frontière sud à Reggane et Tamansarret, ainsi que de Ouargla à Debdeb, où quand même le transport clandestin est effectué avec des véhicules hors route, même s'il s'agit de personnes non armées.

Par conséquent, en ce qui concerne les éléments matériels, l'action des trafiquants s'avère être une commission directe tant au niveau individuel que collectif, au sens de l'art. 25 (3) (a) et d).

La deuxième catégorie de protagonistes qui participent pleinement aux trafics est constituée par les *coxeurs*, qui ont une double fonction : la gestion des foyers sur le territoire libyen, ainsi que l'organisation de la traite des personnes dans les pays sous-sahariens où la souveraineté d'un gouvernement officiel persiste, bien que fortement minée par l'insurrection islamiste (Mali, Niger et Burkina Faso). **2.- les coxeurs**

Ce sont les *coxeurs* qui sont réellement interpellés par les migrants

lorsqu'ils quittent leur pays ; ce sont les *coxeurs* qui délivrent les billets de bus et donnent des instructions sur les moyens à prendre pour continuer le voyage ; ce sont les *coxeurs* qui fournissent les moyens d'entrer en contact avec les trafiquants.

Leur approche différente<sup>87</sup>, comparée à celle des trafiquants, leur permet de traiter avec le personnel militaire et policier, de qui ils obtiennent la protection en partageant leurs profits.

Étant donné qu'ils ne détiennent pas d'armes à feu et qu'ils ne contrôlent pas les zones où ils opèrent, les *coxeurs* participent activement au trafic en tant qu'individus ou en tant que membres d'un groupe de personnes conformément à l'article 25 (3) (a) et (d), de la même manière que les trafiquants même si à un niveau subalterne.

Les sociétés de transport public réalisent des bénéfices beaucoup plus élevés en amenant des migrants à Gao et à Agadez que avec les transports publics ordinaires. **3.- les sociétés de transport public**

En ce qui concerne les éléments matériels, la participation des compagnies de transport ne consiste pas en la perpétration du crime, comme le prévoit l'article 25 (3) (a), mais en une contribution à la perpétration d'un crime, comme le prévoit l'article 25 (3) (c). Cette contribution se réalise en transférant des centaines de milliers de migrants aux points de départ du transport clandestin : Gao et Agadez.

En outre, les chauffeurs d'autobus, qui sont tous bien conscients du

---

<sup>87</sup> Ils n'exercent pas le contrôle du territoire de manière militaire.

degré élevé de corruption et de cruauté du personnel armé déployé dans les barrages routiers, offrent de gérer les paiements pour chaque passager. En ce faisant, ils préviennent les situations dangereuses et la violence sévère résultant de contacts physiques avec les gardiens. Les conducteurs offrent simplement leur coopération aux passagers, sans les forcer à accepter.

Bien que la destination finale de tous les voyageurs soit bien connue, les contrôles ni des documents ni des visas ne sont effectués, que ce soit lors de la vente des billets ou lors de l'exécution du voyage.

Pour ce qui est d'élément psychologique, la disposition exige « la vue de faciliter la commission d'un tel crime ». Cet objectif est strictement lié à l'intérêt économique. Compte tenu du nombre moyen de personnes débarquées sur le sol italien au cours de la période 2013-2018, du surpeuplement des prisons libyennes et du nombre de cadavres trouvés en Méditerranée et dans le désert, on peut présumer que plus de 200.000 migrants traversaient les deux routes chaque année, ce qui représente un énorme chiffre d'affaires.

Les gardes travaillant dans les centres de détention libyens sont appelées Asma Boys. Le même surnom est donné aux trafiquants et au personnel de la garde côtière libyenne dans l'argot des migrants. La collusion entre les trafiquants, le personnel pénitentiaire et de la garde côtière est immédiatement évidente même pour les victimes : un échange d'argent a rarement été vu, mais il y a de nombreux témoignages de migrants qui ont été remis par les chauffeurs des véhicules directement aux geôliers.

**4.- les gardes des centres de détention libyennes**

Les conduites mentionnées ci-dessus ne consistent pas simplement en

l'aide en vertu de l'art. 25 (3) (c) mais en la perpétration du crime de traite de personnes en vertu de l'art. 25 (3) (a) : les gardes achètent (ou capturent le long de la route) leurs otages afin de extorquer leurs familles ou de les prêter à des tiers qui demandent de la main-d'œuvre pour le travail forcé.

Les gardes ne s'abstiennent pas des actes de violence les plus brutaux : à cause de la malnutrition (qui vise principalement à affaiblir les prisonniers plutôt qu'à économiser de l'argent) et des coups quotidiennement infligés, de nombreux migrants meurent. De cette façon, tous les jours dans les prisons, les cadavres sont jetés comme les déchets sont jetés dans les usines pendant un cycle industriel ordinaire.

De plus, les prisons peuvent être soit ce qui reste des établissements correctionnels construits et gérés par le régime du Col. Gheddafi, soit de simples cachettes gérées par des gangs. L'effondrement institutionnel libyen a érodé la frontière entre *res publica* et les entreprises privées : ce qui importe est le comportement en soi, plutôt que la capacité officielle des auteurs. Le port d'un uniforme n'est qu'une éventualité et ne prouve aucune relation formelle avec l'État ou une institution publique.

Outre la brutalité, c'est l'idée même du système correctionnel qui s'est estompée en Libye. Ce qui reste maintenant n'est qu'un outil pour priver les personnes de leur liberté dans le but précis de leur extorquer de l'argent, plutôt que de les punir.

Les côtes libyennes sont patrouillées par des gangs criminels dont les membres sont des civils et des soldats. Comme il a été auparavant mentionné, **5.- la garde côtière libyenne**

le fait de porter un uniforme ou des vêtements civils n'a aucune incidence sur la qualité officielle d'une personne.

La Garde côtière, ou du moins le personnel qui patrouille physiquement les côtes pour empêcher les départs, est en contact direct avec les passeurs qui gèrent l'embarquement des migrants. La mise en place des rafts, délibérément poussés à la mer dans des conditions de faible flottabilité, se fait après négociation par radio : seulement après la conclusion de l'accord, les patrouilles côtières conviennent d'ouvrir un couloir à travers lequel les bateaux surchargés de passagers peuvent avancer en eau profonde.

Cette tolérance est payée à la Garde côtière par les petits bateaux à grande vitesse qui naviguent immédiatement après les rafts des migrants afin de s'assurer qu'ils atteignent les zones de sauvetage patrouillées par les ONG et de reporter les moteurs sur la rive afin de réduire les coûts.

Dans ce cas également, le personnel en mer contribue activement au trafic d'êtres humains, puisqu'il reçoit directement des trafiquants un paiement pour avoir laissé la voie ouverte. En outre, le même personnel gère les dernières zones de détention situées au bord de la mer, où les migrants sont détenus jusqu'à l'embarquement.

Leur participation à la commission de l'ensemble des crimes suffit à fonder leur culpabilité sur l'art. 25 (3) (a).

La description de la contribution de la police et des forces militaires a été ci-dessus répartie selon les tâches effectuées le long les voies de transport, où des barrages routiers sont installés, sur le territoire libyen, où des otages

sont enlevés, et le long des côtes, où les embarquements ont lieu. En tout état de cause, sans égard aux tâches accomplies de temps à autre, il y a à la fois une complicité directe à la conduite ou, de même, une participation directe aux profits avec les organisations criminelles.

Comme les entreprises de transport au cours de la première étape du voyage, la contribution des organisations non gouvernementales est cruciale. Quoique les ONG continuent d'invoquer le droit de la mer pour soi-disant sauver et aider des gens, cependant elles représentent la dernière partie du transport criminel organisé par les trafiquants, qu'ils soient conscientes ou non.

**6.- les ONG patrouillant la mer**

En fait, l'activité des ONG ne se limite pas au sauvetage des naufragés qu'ils rencontrent en mer, mais elle s'étend à la patrouille systématique des côtes libyennes et à la collecte des naufragés dans les zones de secours, où les rafts sont envoyés par les organisations de passeurs. Leur activité s'avère être l'achèvement d'une forme de transport sciemment organisée avec l'expédient de sauver des personnes naufragées afin d'éviter les contrôles frontaliers ordinaires ainsi que de violer le droit international de la migration en général.

Sur le plan matériel, leur action ne consiste pas en la conduite conjointe de la traite des êtres humains, conformément à l'art. 25 (3) (a), étant donné qu'il n'y a pas de participation aux profits, mais qu'il s'agit de l'activité de soutien prévue à l'art. 25 (3) (c). De plus, un tel soutien n'est pas simplement accidentel, mais il est systémique. Les ONG font souvent les manchettes de la presse internationale grâce à leur activité de sauvetage des personnes qui encourage la collecte de fonds.

De plus, le service de sauvetage fourni par les ONG est effectué en violation du droit de la navigation en ce qui concerne la régularité administrative et la sécurité de la navigation.

Selon le premier profil, les navires ne cherchent pas toujours à être régulièrement enregistrés auprès des autorités de l'État du pavillon. Selon le deuxième, plus d'une fois les bateaux se sont avérés inadéquats pour rester longtemps en mer, exposant les passagers au risque de naufrage. Des arrangements pratiques ont conduit à plusieurs reprises le gouvernement italien à agir en état de nécessité causé par la conduite imprudente des équipages.

Malheureusement, le servage ne se limite pas au territoire africain, mais s'étend aussi au sol européen. Le système d'accueil est exploité sur le territoire italien en condition de dérogation extraordinaire et la gestion des migrants en attente de reconnaissance de la protection internationale est presque entièrement confiée aux campements des coopératives privées<sup>88</sup>.

**7.- l'exploitation de la main-d'oeuvre sur le marché agroalimentaire dans le sud de l'Italie**

Malgré les contributions substantielles reçues du gouvernement, ces derniers ne s'occupent pas de l'intégration et de la préparation nécessaire pour l'accès au travail, même si prévu par la loi et convenu contractuellement. Par conséquent, les migrants sont confrontés à une alternative : soit continuer à jouir d'une protection institutionnelle, en restant inactifs dans les campements, ou trouver un travail, sans aucun soutien des administrations décentralisées et des coopératives à qui ils sont confiés.

Le seul marché immédiatement accessible à une main-d'œuvre, qui

---

<sup>88</sup> Les directives de l'UE les appellent des centres d'hébergement : la définition la plus appropriée revient cependant aux "campements".

manque totalement à la fois de la langue du pays d'accueil et de formation, est le secteur agricole. Dans les campagnes du sud de l'Italie, il y a de grands camps de tentes où les migrants vivent dans des conditions d'insécurité de logement qui sont incompatibles avec les normes européennes. Il n'y a pas eu de décès sporadiques dans ces bidonvilles de fortune, où la cuisson des repas peut causer des incendies de grande ampleur, car ils sont construits avec des déchets facilement inflammables.

Le chantage donc continue sur le sol italien, mais non plus par la torture *le chantage des migrants* et la privation de la liberté personnelle comme en Afrique, mais par l'irrégularité administrative. En fait, chaque migrant est forcé d'accepter les conditions de travail et de logement imposées par la criminalité organisée dans le cas où sa demande est toujours pendante ou a expiré sans succès.

De plus, les agriculteurs n'ont d'autre choix que de s'impliquer dans ce système illégal de gestion du personnel. Les conditions contractuelles imposées *abus de position dominante sur les agriculteurs* par les oligopoles de la distribution dans un régime de concurrence exaspérée parmi les petits agriculteurs sont effectivement incompatibles avec une économie de marché vertueuse.

En ce qui concerne le marché agricole et l'exploitation servile, certaines distinctions entre les organisations criminelles et la distribution en gros ne peuvent être faites que par rapport à la détermination de la peine, mais non par rapport à l'évaluation de la responsabilité.

\*

## **2.2. – LES CRIMES « INSTRUMENTAUX »**



La réduction en esclavage, et en particulier la traite des êtres humains pendant le voyage, est le crime « central », celui qui fournit à ses auteurs les revenus économiques et qui permet également aux milices libyennes de financer leurs propres armements. Cependant de nombreux crimes, encore plus atroces, sont les moyens nécessaires pour que l'esclavage soit plus facilement et systématiquement commis. Ci-après leur liste.

### **2.2.1.– CRIME CONTRE L'HUMANITÉ D'EMPRISONNEMENT OU AUTRE FORME DE PRIVATION GRAVE DE LA LIBERTÉ**

Le premier instrument est représenté par l'emprisonnement ou autre privation grave de liberté, conformément à l'art. 7 (1) (e) : à juste titre, la disposition assimile l'emprisonnement, dans les prisons (ou ce qui en reste), et les autres formes de privation de la liberté dans d'autres structures.

La privation de liberté est le principal outil dont disposent les organisations pour gérer leur trafic. Sans privation arbitraire de la liberté personnelle, tout le système de la traite ne pourrait pas être exercé efficacement par les gangs criminels. La privation de la liberté personnelle et l'exercice de la violence, même mortelle, sont les moyens par lesquels l'efficacité du système d'extorsion est garantie.

Les contraintes de liberté s'exercent également en plein air, pendant les déplacements sur les pistes désertiques. En fait, dans ce contexte également, les migrants sont à la merci des trafiquants. Personne ne les aide en cas de chute des véhicules pendant qu'ils traversent le désert : différemment, les survivants sont abandonnés dans le désert afin de terroriser leurs compagnons.

La vue des corps non enterrés amène les passagers à une obéissance absolue.

Les catégories qui sont matériellement responsables du crime sous forme de commission directe au sens de l'art. 25 (3) (a) sont les Asma Boys, les trafiquants, les geôliers et les garde-côtes libyens. Fonctionnaires publics et membres d'organisations criminelles, qui ne sont que des guérilleros appartenant à des factions belligérantes, tiennent les migrants en échec soit dans les prisons ou dehors, afin de soutirer le plus d'argent possible avant de les envoyer en Europe.

Les militaires des pays sous-sahariens privent les passagers de leur liberté afin d'obtenir leurs propres produits de la traite des personnes. Ils sont également directement responsables en vertu de l'art. 25 (3) (a).

Un rôle de soutien simple dans le sens de l'art. 25 (3) (c) doit plutôt être attribué aux sociétés de transport, qui ne participent pas à la perpétration du crime, mais qui en profitent en procurant des victimes à leurs auteurs.

### **2.2.2.– CRIME CONTRE L'HUMANITÉ DE MEURTRE**

Parmi les actes commis dans le but d'intimider, le premier à considérer est le meurtre, tel que défini à l'art. 7 (1) (a).

Les meurtres peuvent être commis dans divers contextes et de différentes façons : cependant, dans toutes les hypothèses rapportées, le meurtre était un moyen instrumental d'extorquer aux migrants et à leurs familles autant d'argent que possible.

Plusieurs personnes sont mortes à cause des coups infligés par le personnel déployé aux barrages routiers le long des routes traversant les pays sous-sahariens ; beaucoup d'autres sont tombées de véhicules et ont ensuite été abandonnées dans le désert ; beaucoup de personnes sont mortes lors de vols en Libye ou ont été tuées dans les prisons ; beaucoup d'autres sont mortes en mer.

La mort ainsi que les lésions plus ou moins graves témoignent d'un mépris total de la vie humaine et de sa subordination à l'argent. Le paiement d'une petite somme d'argent peut marquer la limite entre la vie et la mort. Dans ce scénario, la terreur n'est pas un outil politique, mais économique.

### **2.2.3.– CRIME CONTRE L'HUMANITÉ DE TORTURE**

Ce qui a été argumenté jusqu'à présent au sujet du crime de meurtre peut aussi être reproduit pour le crime de torture. La douleur physique sévère est en effet l'un des leviers les plus puissants pour écraser les gens. À cette fin, les personnes qui ne peuvent pas payer une rançon sont souvent torturées à mort et leur agonie est utilisée pour menacer leurs semblables qui peuvent encore compter sur l'aide de leurs familles.

Les tortures peuvent aller de la violence brutale survenue lors d'un braquage dans le but d'empêcher toute réaction de la part des victimes, des coups sauvages aux barrages routiers afin d'extorquer de l'argent, à la violence commise par les geôliers afin de subjuguier les prisonniers avec la terreur et même au sadisme prolongé et impitoyable qui mêle buts prédateurs et soif de violence.

Les auteurs, selon l'art. 25 (3) (a), sont toutes des personnes armées, c'est-à-dire celles qui appartiennent au grand monde souterrain des Asma Boys

en Libye, ainsi que des soldats et des policiers dans la ceinture sous-saharienne. Les personnes interrogées n'ont pas fait état de tortures commises par des *coxeurs*, qui peuvent parfois être victimes de vols et de violences par des ressortissants libyens.

### **2.2.3.- AUTRES ACTES INHUMAINS DE CARACTÈRE ANALOGUE CAUSANT INTENTIONNELLEMENT DE GRANDES SOUFFRANCES OU DES ATTEINTES GRAVES À L'INTÉGRITÉ PHYSIQUE OU À LA SANTÉ MENTALE OU PHYSIQUE**

En ce qui concerne l'élément matériel du crime, tous les actes de violence subis par les personnes blessées peuvent être qualifiés de torture, eu regard à la gravité de leurs effets.

Compte tenu de l'élément psychologique, alors que l'intention visée par l'art. 7 (1) (f) devrait être réputé manquant, la violence des conduites et de leurs effets peut de toute façon être qualifiée d'autres actes inhumains de nature analogue causant intentionnellement de grandes souffrances ou des atteintes graves à l'intégrité physique ou à la santé mentale ou physique, conformément à l'art. 7 (1) (k).

En fait, les comportements rapportés sont entièrement intentionnels et il y a pleine conscience des conséquences qui se produiraient dans le cours normal des événements, comme prévu par l'art. 30 (2) (b).

\*

## **QUESTIONS PRÉLIMINAIRES**

### **1.- COMPÉTENCE DE LA COUR**

Tous les crimes rapportés aux présentes relèvent de la compétence de la

Cour quant à l'objet, *ratione temporis* et aux lieux de perpétration présumée des crimes.

À partir de l'objet, les faits rapportés fournissent une base raisonnable pour croire que des crimes tels que définis dans le Statut ont été commis. La gravité des comportements, en termes d'agression à l'égard de la dignité humaine et d'inacceptabilité par la communauté internationale, rappelle la nécessité d'une poursuite efficace visant à mettre fin à l'impunité et à contribuer à la prévention, comme indiqué dans le Préambule du Statut et, dans une vue plus large, dans les principes généraux de la Charte des Nations Unies.

En ce qui concerne la période pendant laquelle les crimes auraient été commis, les actes signalés ont été commis entre 2012 et 2016 et, par conséquent, relèvent de la compétence de la Cour *ratione temporis*, puisque :

- le Mali, a déposé son instrument d'adhésion au Statut de Rome le 16 août 2000 et le Statut est entré en vigueur pour le Mali le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ;

- le Burkina Faso a déposé son instrument d'adhésion au Statut de Rome le 16 avril 2004 et le Statut est entré en vigueur pour Burkina Faso le 1<sup>er</sup> juillet 2004 ;

- le Niger, a déposé son instrument d'adhésion au Statut de Rome le 11 avril 2002 et le Statut est entré en vigueur pour le Niger le 1<sup>er</sup> juillet 2002 ;

- l'Italie, a déposé son instrument d'adhésion au Statut de Rome le 26 juillet 1999 et le Statut est entré en vigueur pour l'Italie le 1<sup>er</sup> juillet 2002.

En ce qui concerne les lieux de perpétration présumée des crimes, tous les États concernés sont des États membres, à l'exception de la Libye, qui est cependant le principal centre de toute la traite des êtres humains.

Donc, à la suite de cet acte de renseignements, le Bureau du Procureur pourrait immédiatement ouvrir une enquête sur la situation des quatre Etats concernés (Mali, Burkina Faso, Niger et Italie).

Quant à la Libye, d'autre part, toutes les conditions préalables existent non seulement pour que le Bureau du Procureur provoque le renvoi par le Conseil de sécurité, mais aussi que le Conseil lui-même prenne toutes les mesures nécessaires, au titre du chapitre VII, pour mettre fin soit à la menace pour la paix, soit à la violation de la paix que la traite provoque, avec de graves effets déstabilisateurs sur tous les pays impliqués dans le départ, le transit et l'arrivée des migrants, ainsi que sur l'ensemble de la région méditerranéenne.

Outre les violences en Libye, la situation actuelle d'instabilité a en fait provoqué la réouverture d'un véritable marché d'esclaves, impliquant également le sol européen. En outre, il embrouille sérieusement les marchés du travail et de la distribution alimentaire à l'échelle internationale.

## **2.- RECEVABILITÉ**

Les faits rapportés sont des crimes avec finalité de prédation qui devraient être poursuivis et punis par les autorités nationales selon le principe de complémentarité mentionné dans le Préambule et aux articles 1 et 17 du Statut de Rome.

Toutefois, des poursuites et des sanctions effectives n'ont pas lieu pour des raisons différentes, qui varient selon les États :

1.- les trois États sous-sahariens ont un personnel policier et militaire *les États sous-sahariens* directement impliqué dans la commission de la conduite criminelle aux

barrages et le long des frontières. La participation systématique du personnel indique un degré élevé de corruption entre les autorités militaires et policières, ce qui est incompatible avec une volonté effective de prévenir et de punir la traite des personnes.

Au contraire, la traite est une nouvelle économie qui remplace largement celles traditionnelles du tourisme. Le déplacement massif de personnes utilisant des méthodes criminelles empêche efficacement que une économie vertueuse de prospère dans ces régions.

De plus, un tourisme vertueux et une économie d'échange ne pourraient jamais générer autant de revenus que la traite des êtres humains : une énorme somme d'argent qui peut être facilement soutirée à de larges couches de la population, vu le revenu par habitant dans ces États ;

2.- La Libye est un État défaillant. Ici, le trafic est la principale **la Libye** ressource financière pour les diverses tribus, qui utilisent des armes comme des organisations criminelles. En fait, toute l'action politique de ces tribus se poursuit principalement par la perpétration systématique de crimes contre l'humanité à des fins économiques.

La dernière étape de toute l'affaire de la traite des personnes est l'exécution de naufrages quotidiennes et massives, entraînant de lourdes pertes de vies humaines, qui constituent l'instrument de coercition contre les États voisins.

Causer une crise humanitaire fondée sur un état apparent de nécessité lié au sauvetage de vies humaines en mer, est le moyen d'entraver la réaction légitime des gouvernements contre l'ensemble du trafic d'êtres humains.

Cela est possible en raison de l'absence d'un gouvernement souverain et politiquement responsable en Libye, dont l'incapacité formelle de faire face au problème prolonge une situation vraiment paradoxale qui exige une approche résolue de la part de la Communauté internationale dans son ensemble, du Conseil de sécurité et de chaque Etat voisin, conformément à l'art. 51 de la Charte des Nations Unies.

3.- Jusqu'à présent, l'Italie, tout en jouissant d'une stabilité politique et *l'Italie* d'institutions aptes à lutter contre le chantage criminel, a montré une profonde irrésolution.

Selon la Constitution italienne et la hiérarchie des sources qui y est prévue, le pouvoir judiciaire est indépendant et soumis exclusivement à la loi. La compétence est exercée par plusieurs organes judiciaires répartis dans tout le pays. Leur pouvoir est alors en soi largement répandu et pas hiérarchiquement concentré.

Les Tribunaux ordinaires et les Cours d'appel ont montré au moins une certaine incertitude dans le traitement des demandes de protection internationale : sur la base d'une quarantaine de décisions, un seul magistrat, qui, soit dit en passant, administre la compétence à titre de juge honoraire et non de juge professionnel, a manifesté un intérêt pour la traite des personnes.

Bien que mentionné explicitement par la directive 2013/32/UE et le droit italien comme une exigence à vérifier pour accorder une protection internationale (voir art. 32, alinéa 3-*bis*, décret législatif n. 25/2008), les événements concernant la traite des personnes le long des routes migratoires n'ont jamais été pris en considération par aucun organe judiciaire au cours



d'une période de trois ans.

Les seules conditions prises en considération dans les motifs des ordonnances ont été les événements qui se sont produits dans les pays d'origine, les menaces auxquelles les demandeurs seraient confrontés dans le cas où ils devraient retourner dans leur pays d'origine et, enfin, leur capacité à s'intégrer dans le tissu social italien.

Par conséquent, cette statistique montre qu'aucun magistrat, sauf un, n'a jamais statué sur des crimes encore plus atroces et violents dans leur commission matérielle, que ceux commis sous le régime nazi.

D'autres incertitudes sont apparues au sujet de la façon dont le commerce des êtres humains a été confronté au niveau gouvernemental. Bien que selon le principe de séparation des pouvoirs prévu par la Constitution italienne, l'Exécutif soit habilité à superviser la sécurité des frontières et les affaires étrangères (en rendant compte politiquement au Parlement), des enquêtes et des poursuites ont été ouvertes contre des membres du Gouvernement ainsi que des actes entravant substantiellement les politiques de l'Exécutif ont été effectués par certains parquets de la République.

La profonde fracture culturelle dans le pays et le choc entre la sensibilité aux questions humanitaires (bien que ressentie par une minorité) et le besoin démesuré d'une approche rigoureuse laisse une grande place aux organes judiciaires pour jouir de l'indépendance dans l'exercice de leurs fonctions et s'abstenir de soutenir l'Exécutif dans une réaction globale et cohérente contre un ennemi commun. Un tel ennemi menace non seulement l'Italie, mais aussi les principes fondamentaux de la civilisation occidentale,

telle qu'elle a évolué au cours des siècles ainsi que des deux guerres mondiales.

Sous ce point de vue, par conséquent, l'incohérence et la négligence globales manifestées par les autorités administratives et les organes judiciaires responsables de l'examen des demandes de protection internationale montrent la manque de volonté de prévenir et réprimer le phénomène de la traite des personnes, comme le prouve la propagation de foyers pour les travailleurs irréguliers, presque réduits en esclavage, dans de vastes zones du sud de l'Italie.

Dans les cinq États concernés, toutes les conditions se sont avérées pour que le Procureur puisse ouvrir une enquête, soit sur renvoi du Conseil de sécurité, en ce qui concerne uniquement la Libye, ou *proprio motu* en ce qui concerne les quatre autres États, afin d'ouvrir une situation unique de nature transnationale ou cinq situations distinctes concernant les différents États concernés.

## **2.- LES INTÉRÊTS DE LA JUSTICE**

Les faits décrits ci-dessus montrent une dérive qui implique non seulement les pays africains, mais un retour de la société civile à la barbarie, même dans les pays occidentaux les plus avancés. Cette barbarie est causée par les intérêts évidents du marché et par la domination assumée par les principes exaspérés de libre concurrence dans la réglementation des relations économiques : en fait, nous assistons à une substitution du pouvoir économique à la loi dans la réglementation des relations sociales. ***le retour de la société civile à la barbarie***

La responsabilité de la perpétration de crimes d'une telle gravité concerne en fait non seulement les auteurs et les autres personnes qui en sont

légalement responsables, mais même – sur le plan éthique – les clients ordinaires tout en acceptant des prix trop bas pendant leur cours quotidiennes.

Les sept personnes que nous représentons dans ces renseignements ont compris le phénomène et s'adressent à cette Cour afin que la priorité de la dignité humaine sur tout intérêt économique soit affirmée dans une salle d'audience.

o o O o o

Sur la base des faits rapportés dans l'exposé des faits et des motifs juridiques subséquents, les sept personnes légalement représentées par M Giuseppe Pellegrino, en tant que représentant légal, et par M Alberto Ferrari en tant que conseil adjoint

#### **DEMANDENT RESPECTUEUSEMENT**

- que le Bureau du Procureur ouvre une enquête sur la situation du Mali, du Burkina Faso, du Niger et de l'Italie en vue de charger les personnes responsables pour les crimes suivants contre l'humanité : réduction en esclavage, emprisonnement ou autre forme de privation grave de liberté physique en violation des dispositions fondamentales du droit international, meurtre, torture et autres actes inhumains de caractère analogue causant intentionnellement de grandes souffrances ou des atteintes graves à l'intégrité physique ou à la santé physique ou mentale ;

- que le Bureau du Procureur informe le Conseil de sécurité des Nations Unies des actes signalés dans les présentes, afin que le Conseil de sécurité des Nations Unies renvoie au Bureau du Procureur, conformément au chapitre VII de la Charte des Nations Unies, la situation de la Libye en vue de charger les

personnes responsables pour les crimes suivants contre l'humanité : réduction en esclavage, emprisonnement ou autre forme de privation grave de liberté physique en violation des dispositions fondamentales du droit international, meurtre, torture et autres actes inhumains de caractère analogue causant intentionnellement de grandes souffrances ou des atteintes graves à l'intégrité physique ou à la santé physique ou mentale ;

- qu'à la suite du renvoi par le Conseil de sécurité des Nations Unies, le Bureau du Procureur ouvre une enquête sur la situation en Libye, dans le but de charger les personnes responsables d'avoir commis les mêmes crimes contre l'humanité;

- avec réserve expresse de présenter demande de participation à la Chambre compétente conformément à la règle 89 du Règlement de procédure et de preuve.

Annexes :

C1-10 : rapports d'entrevues collectives;

V1-V7 : rapports d'entrevues de personnes blessées;

W1-W34 : rapports d'entrevues de tiers.

Milan, 4 juillet 2019

Alberto Ferrari

(conseil adjoint)

Giuseppe Pellegrino

(représentant légale des victimes)