

Les ficelles du métier

Marina de Turgutreis, région de Bodrum, au sud de la Turquie. 9h 30, un matin de mai 2010. Au numéro 26 du Gazi Mustafa Kemal Bulvarı se trouve le siège d'Argolis Yacht Ltd., une société de location de bateaux à voiles et à moteur. Les papiers d'un Bavaria 42 Cruiser – un voilier à un mât de 13 mètres battant pavillon grec amarré non loin – attendent sur le bureau.

Un homme d'une quarantaine d'années, le visage bronzé et un peu marqué, les bras épais et la poigne vigoureuse, se présente à l'agence avec son passeport et son permis bateau pour signer le contrat. C'est un skipper. Il s'appelle Giorgi Dvali, de nationalité géorgienne. Né à Poti, il travaille depuis des années dans le tourisme. Il organise des croisières en Méditerranée. Une longue tradition maritime fait des Géorgiens, comme des Ukrainiens, des navigateurs très appréciés.

Dvali annonce à l'employée que ses prochains clients sont une famille américaine de Seattle : un couple avec deux adolescents qui veulent passer deux semaines entre les côtes turques et les îles grecques et profiter de la *mavi yolculuk*, la « croisière bleue », comme l'appellent les pêcheurs locaux. Cette route d'une rare beauté, très

appréciée des touristes, est ordinaire pour un homme tel que lui.

Dvali paie en liquide la location et l'assurance. Quelques instants plus tard, il est déjà sur le quai. À côté du Bavaria 42, les traditionnels caïques turcs, construits dans les marinas de Bodrum ou de Marmaris, et des yachts de 15 à 20 mètres. Des marins vont et viennent, des touristes anglais et allemands, quelques Grecs: le quai est une véritable tour de Babel. Dvali regarde autour de lui puis inspecte le cruiser: il monte à bord, va sous le pont, vérifie que tout est en ordre. Trois cabines équipées, six couchettes en tout, une grande cuisine et deux salles de bains. L'intérieur est élégant, décoré de riches boiseries. Le bateau n'a pas plus de cinq ans, il est presque neuf. Sur le marché de l'occasion, il coûterait entre 120 000 et 130 000 euros. Demain, aux premières lueurs de l'aube, on lève l'ancre.

Dvali décide de fixer immédiatement le cap sur le navigateur GPS pour vérifier qu'il fonctionne: 40.1479 degrés de latitude, 17.972 de longitude. D'avril à septembre, entre la Turquie et les îles grecques, jusqu'au littoral italien, entre Corfou et Vieste, la Crète et la Calabre, Antalya et Santa Maria di Leuca, il y a des centaines de yachts comme celui-ci. Longues croisières, loin des plages bondées. Le tourisme pour une poignée de privilégiés.

Six jours plus tard, aux premières heures du matin, le bateau se trouve au large de Porto Selvaggio, dans la province de Lecce. Il navigue au moteur et fend les vagues à une vitesse de 7 nœuds. La terre n'est qu'à 10 milles. Une vedette de la *guardia di finanza* accoste le voilier: simple

contrôle de routine, un parmi tant d'autres. Le carnet de navigation est en règle, Dvali semble être un vrai professionnel. Les policiers montent à bord. L'homme trahit alors une certaine nervosité. Lorsqu'on lui demande des informations sur les passagers, il explique qu'il accompagne une famille américaine en vacances. Ils dorment, il ne veut pas les déranger. Son anglais n'est pas hésitant, pourtant il bégaye. Mais c'est surtout son regard, courant à plusieurs reprises vers la porte de la cabine, qui éveille les soupçons des garde-côtes. Ils décident de mener un contrôle approfondi.

Sous le pont, pas de famille américaine passionnée de voile, pas de couple avec des adolescents. Quand ils plongent le nez à l'intérieur, les policiers sont assaillis par une bouffée acide et une violente odeur de sueur. Ils trouvent là quarante Afghans, âgés de seize à trente-deux ans. Tous originaires de la province de Herat. Ils ont le regard perdu, beaucoup souffrent du mal de mer. Ils sont passés par la Turquie : d'abord Istanbul, le centre de triage du trafic humain mondial, puis Smirne, et enfin Bodrum, où ils ont rencontré Dvali. Une fois les amarres larguées, cap sur l'Italie et les côtes des Pouilles.

Giorgi Dvali ne s'appelle pas réellement ainsi, mais les magistrats qui ont enquêté sur cette affaire et qui nous l'ont racontée préfèrent ne pas révéler son vrai nom. C'est un marin. Compétent et rusé, il utilise ce stratagème pour franchir les barrières du Vieux Continent, esquiver la police et crocheter le formidable verrou de la « forteresse Europe ». Il s'agit d'une astuce récente, employée en Méditerranée mais

aussi dans la Manche. Les yachts de luxe n'attirent pas l'attention. Les migrants peuvent se cacher sous le pont, invisibles quand un avion ou un hélicoptère survole la mer. La seule faiblesse du système, l'unique signe extérieur, c'est l'abaissement de la ligne de flottaison de ces bateaux conçus pour transporter dix personnes au maximum, mais qui en contiennent jusqu'à quatre ou cinq fois plus.

Ils sont parfois achetés, parfois volés, d'autres fois encore, comme dans le cas de Dvali, loués « à l'aveugle », c'est-à-dire avec de faux papiers et sous une fausse identité, comme l'expliquent les procureurs qui enquêtent depuis longtemps sur ce phénomène. Une traversée comme celle-ci coûte entre 1 000 et 4 000 euros à un Afghan ou un Pakistanais. Le départ se fait depuis Antalya, Smirne ou Tekirdağ ; la traversée vers l'Italie se déroule à une vitesse moyenne de 8 nœuds, environ 15 kilomètres-heure, et dure de cinq à sept jours ; elle est plus rapide avec les yachts à moteur qui avancent à une vitesse de 25 nœuds. Reste l'option des Zodiac ultra-rapides qui partent de Grèce (Leucade, Corfou, Igoumenitsa) depuis que les contrôles se sont resserrés en Albanie. Eux filent à plus de 60 ou 70 nœuds, la traversée dure à peine cinq heures, mais les garde-côtes les interceptent plus facilement.

Ce jour de mai, la chance n'a pas souri à notre capitaine. La roulette russe des contrôles s'est arrêtée sur son Bavaria 42, et il a fini en prison. Il y passera quatre ans pour complicité avec un réseau d'immigration

clandestine tandis que le bateau, comme des dizaines d'autres, sera placé sous séquestre au port de Lecce.

Cataldo Motta, procureur de Lecce, et Guglielmo Cataldi, son substitut, sont des magistrats antimafia. Depuis vingt ans, ils combattent le crime organisé dans les Pouilles : trafic de cigarettes, de drogue, d'êtres humains. Initié par la mafia albanaise, ce dernier est aujourd'hui l'œuvre de trafiquants turcs, afghans, pakistanais, iraniens ou grecs. Ce sont eux qui se sont occupés de l'affaire du Bavaria 42 ainsi que de l'opération Ropax de 2011 qui permit de démanteler un vaste réseau dirigé depuis la Grèce et la Turquie. Celui-ci faisait passer des Afghans, des Pakistanais et des Iraniens par deux routes : l'une depuis l'Égypte jusqu'à la Sicile, l'autre depuis la Turquie jusqu'en Italie, avec parfois un passage par la Grèce. L'affaire du Bavaria 42 et l'opération Ropax laissent entrevoir l'habileté, la flexibilité et l'esprit entrepreneurial de ces criminels capables de s'adapter à toutes les parades des forces de l'ordre et d'imaginer sans cesse de nouveaux plans pour entrer en Europe.

Murs, patrouilles, fermeture de routes ne peuvent rien contre le trafic illégal de migrants¹. Un système

1. Par souci de clarté, les termes « trafic de migrants » et « trafic de clandestins » sont utilisés comme synonymes. Il faut toutefois garder à l'esprit que les clients des trafiquants peuvent être des migrants qui entrent sans aucune autorisation (des clandestins), des étrangers qui entrent sur une base légitime mais perdent ensuite les conditions nécessaires au séjour sur le territoire national (les irréguliers), ou encore des migrants qui, à leur arrivée, peuvent demander l'asile, c'est-à-dire le statut de réfugié ou toute autre forme de protection internationale. (*Sauf indication contraire, les notes sont des auteurs.*)

géré par des organisations criminelles toujours mieux structurées, cultivant un sens des affaires aigu. Créativité et ruse sont leurs meilleures armes. Leur point fort est leur capacité d'adaptation. Il s'agit de criminels, certes, mais avant tout d'entrepreneurs. Ils viennent à ce commerce pour les raisons les plus diverses: parce qu'ils se trouvent près d'une frontière ou parce que ce sont des navigateurs accomplis. Ils opèrent selon un système réfractaire aux enquêtes les plus poussées et forment un réseau fluide, qui ne suit pas le modèle monolithique typique d'organisations telles que la mafia ou la 'ndrangheta.

Le business s'appuie sur la confiance et la parole donnée. Il se restructure rapidement: quand une filière est découverte, une autre se met aussitôt en place. Chaque frontière est franchie par un passeur talentueux¹; un contrebandier qui, contre paiement, aide les migrants à entrer clandestinement dans un pays donné. Les moyens pour y parvenir sont des plus divers et parfois des plus inattendus, comme cette astuce que les forces de l'ordre ont découverte dans le port de Bari. Rappelez-vous ces émissions de télévision américaines où des mécaniciens un peu fous customisent une vieille voiture pour la transformer

1. Les passeurs ne gèrent pas la traite des êtres humains. Dans ce cas, on parle de trafiquants, à savoir des criminels qui, par la ruse ou par la force, déplacent des personnes pour les exploiter une fois arrivées à destination, comme le fait le crime organisé nigérian qui gère la prostitution. Bien que les similitudes entre passeurs et trafiquants soient nombreuses et qu'il existe une zone grise où ces deux définitions se superposent et se confondent, nous avons préféré distinguer les deux appellations.

en un bolide rutilant. Les passeurs utilisent une méthode similaire pour créer des espaces derrière les tableaux de bord et dans les boîtes à gants. Ici, le but n'est pas d'embellir le véhicule, mais d'y cacher des hommes afin de passer la frontière : un cheval de Troie moderne. Certes, le migrant est un peu à l'étroit, mais la méthode est sûre, pour peu que la nervosité du chauffeur ne le trahisse pas.

D'autres trucs consistent à créer une loge dans les sièges que l'on vide de leur rembourrage, ou encore à aménager des doubles-fonds dans les camions ou à embarquer des camping-cars avec de fausses familles qui semblent partir en vacances en Europe. Parfois, la créativité des passeurs frise la pièce de théâtre. Imaginez la scène : dans l'arrière-boutique d'un café Internet, loin des yeux indiscrets, un groupe d'Afghans un peu effrayés. Parmi eux, un homme et une femme d'une cinquantaine d'années. Plus loin, à l'écart, deux garçons de moins de vingt ans. Les passeurs les observent, comme pour un casting. Ils les montrent du doigt, leur font signe d'approcher. Ils parlent d'un ton décidé. L'un des membres de l'organisation se présente avec des vêtements à l'occidentale. Ils leur font prendre une douche, se coiffer, puis enfiler les habits. Quatre heures plus tard, leur aspect est nettement différent, ils ont l'air moins effrayés. Les passeurs leur font faire des photos d'identité, puis leur fournissent des billets de train vers le nord, vers la France, et enfin une carte d'identité. Sur les papiers, tous les quatre portent le même nom de famille. Un

homme et une femme d'âge moyen avec deux enfants qui voyagent ensemble : la famille parfaite.

Le sous-préfet adjoint Antonella Chiapparelli et le substitut du commissaire Paolo Patrizi, respectivement dirigeante et sous-dirigeant de la Digos¹ de Frosinone, ont démantelé l'une des plus grandes organisations de trafiquants d'hommes. Nous les avons rencontrés au cours de l'écriture de ce livre et ils nous ont mieux expliqué cette technique de camouflage : « La migration des Afghans est massive. Il faut avoir des structures prêtes à les accueillir. Un réseau de cafés Internet est utilisé à cette fin. Nous avons trouvé des trappes dans les arrière-boutiques. Là, après une douche, ceux qui poursuivent leur voyage en avion ou en train reçoivent de nouveaux vêtements et des papiers. Le but est de rendre ces personnes plus présentables, moins suspectes. Elles attirent moins l'attention en voyageant ensemble car elles ressemblent à une famille ou à un groupe d'amis. Cela réduit les risques et optimise les chances d'arriver à destination. »

Ce livre raconte le fonctionnement de la mafia des trafiquants d'hommes. Qui sont-ils ? Comment et pourquoi ont-ils débuté leur activité ? Comment l'organisent-ils ? Quelles routes choisissent-ils et pourquoi ? Combien se font-ils payer et comment ? Comment échappent-ils aux contrôles et aux enquêtes, restant

1. Police antiterroriste italienne. (*Note du traducteur.*)

dans l'ombre pendant des années? Comment forment-ils leur réseau? Comment captent-ils la demande?

Seuls les trafiquants eux-mêmes pouvaient raconter cela. Nous les avons rencontrés, fait parler, et nous avons analysé leurs histoires, leur comportement, leurs méthodes de travail, afin de comprendre le système criminel qui se cache derrière. Ce livre rassemble leurs confessions, depuis leurs débuts, et souvent jusqu'à la reddition des comptes...

Le plus habile, Josip Lončarić, a été arrêté à Ljubljana puis relâché après quelques mois de détention provisoire, pour disparaître à nouveau dans la nature. D'origine croate, il était à la tête d'un véritable empire. Pendant les années 1990, près de 90 % des Chinois arrivés en Italie sont passés entre ses mains, ainsi que de nombreux clandestins originaires du Bangladesh et des Philippines. Il dirigeait son organisation, l'une des plus importantes au monde, avec son ex-femme, une jeune Chinoise qui s'occupait avant tout de chercher des clients et de gérer les flux. Les voyages eux-mêmes étaient souvent confiés à des criminels – petits ou moyens – sans scrupules. Lončarić a été «le plus important trafiquant d'hommes d'Europe», selon les mots de Federico Frezza, substitut du procureur de Trieste, qui l'avait à l'époque pris en chasse.

Un autre grand trafiquant a été pendant des années le chef incontesté des débarquements illégaux en Méditerranée. Il s'appelle Muammer Küçük. D'origine turque, ce génie du marketing a conquis des parts de marché en écrasant la concurrence avec une offre

alléchante : il ne réclame l'argent qu'une fois le client arrivé à destination, garantit des voyages plus sûrs en fournissant des cartes et des téléphones dernier cri à ses équipages, possède des contacts partout. Le système des yachts est son invention.

Avec beaucoup d'autres, de l'Europe de l'Est jusqu'aux pays méditerranéens, ils nous ont permis de raconter ce monde parallèle que peu de gens connaissent. Il faut cesser de croire que les trafiquants sont des criminels insignifiants à la recherche de revenus faciles. Derrière l'immigration clandestine, derrière les dizaines de milliers de migrants qui arrivent chaque année en Europe, se cache une industrie composée, certes, de petits délinquants parfois misérables, mais aussi et surtout de grands professionnels du crime, de véritables hommes d'affaires qui génèrent des revenus à peine inférieurs à ceux de la drogue. Il existe un réseau gigantesque d'«agents», comme les appellent les migrants, qui interagissent depuis les points les plus éloignés du globe pour organiser ces migrations clandestines.

Le capitaine de bateau n'est que la partie visible de l'iceberg. Parfois, c'est lui-même un migrant qui paie son voyage avec de prétendus talents de skipper. Il peut s'agir d'un petit voyou, d'autres fois d'un délinquant «moyen». Derrière lui se trouve un univers criminel qui reste à décrire. C'est seulement de cette manière que nous pourrions mettre fin à l'instrumentalisation politique du phénomène et à la myopie avec laquelle on l'observe depuis longtemps. Les choses s'éclairciront.

On comprendra alors que ce n'est pas en arrêtant une poignée de marins que le problème se résoudra. Il existe un réseau mondial qui s'enrichit sur le besoin des gens de se déplacer illégalement. Pour chaque migrant qui arrive dans un pays de l'Union européenne, pour chacun de ces visages en détresse que les journaux mettent à la une, un manager a empoché entre 1 000 et 10 000 euros.

Ces pages décrivent la plus grande et la plus impitoyable « agence de voyages » du monde.