

20230515 Mediacités

<https://www.mediacites.fr/repere-pour-vous/lille/2023/05/15/migrants-a-calais-pour-les-passeurs-cest-plus-facile-et-plus-rentable-que-les-narcotrafics/>

Migrants à Calais : « Pour les passeurs, c'est plus facile et plus rentable que les narcotrafics »

Le journaliste Julien Goudichaud livre un récit saisissant de ces exilés qui ont pour seule obsession de rallier l'Angleterre. Et décrit avec une précision inédite les détails du juteux business des passeurs.



Jeunes réfugiés éthiopiens à Calais en juillet 2017. Photo : Julien Pitinome

Les migrants qui tentent coûte que coûte de rejoindre l'Angleterre, ce drame humain dure depuis plus de vingt ans à Calais et sur la Côte d'Opale. En 2022, [plus de 45 000 exilés ont risqué la traversée de la Manche](#), 31 d'entre eux sont décédés. Depuis 2018 et les premiers passages par la mer, le nombre de tentatives n'a cessé d'augmenter (on dénombrait un peu moins de 30 000 traversées en 2021). Le business des passeurs est désormais très bien rodé.

Dans « Les plages de l'embarquement » (Editions Les Arènes), résultat d'une enquête en immersion de sept ans, le journaliste Julien Goudichaud évoque une mafia aux méthodes très sophistiquées. Au cours de l'entretien qu'il a accordé à Mediacités, ce journaliste de 37 ans – qui collabore notamment avec France 2, Arte et la BBC – raconte aussi toute l'inventivité déployée par les migrants pour rejoindre l'Angleterre et se confie sur les coulisses de cette enquête hors normes qui l'a mené, lui aussi, à embarquer à bord d'un bateau de fortune en direction de Douvres.

Dans votre livre, vous détaillez les différentes techniques utilisées par les migrants pour tenter de rallier l'Angleterre. L'une d'elle est particulièrement dangereuse : s'accrocher sur un train en marche alors qu'il décélère avant de s'engager dans le tunnel sous la Manche...

En arrivant à Calais, je pensais innocemment que les migrants montaient dans des camions à l'arrêt sur des parkings. Alors, quand j'ai découvert ça, j'ai halluciné. Il faut ajouter qu'avant de pouvoir accéder à ce train en marche, ils doivent franchir plusieurs lignes de grillages et de barbelés, des barrières de près de quatre mètres de haut. Une fois au bord des rails, les migrants ciblent les trains de marchandises dans lesquels il y a des camions. Ils courent et tentent de s'accrocher... Mais il arrive souvent que le train les percute, qu'ils tombent et se blessent parfois très sévèrement. À l'hôpital de Calais, les étages sont remplis de Soudanais ou d'Afghans qui se sont blessés en essayant d'attraper le train. Certains qui ont perdu des bras, des jambes, des mains...



<https://youtu.be/3fOWf5ENJrk>

Vous racontez une autre méthode tout aussi invraisemblable, appelée « senya ». Il s'agit de sauter dans un camion en marche aux abords d'un rond-point...

C'est à peine croyable. Les parkings sont devenus trop sécurisés pour monter dans les camions en cachette. Alors, aux abords d'un rond-point, les Soudanais se cachent dans des fossés. Ils sont 30 ou 40 en file indienne et disposent chacun d'un numéro. Un gars les appelle : « Numéro 22 », « numéro 23 »... A chaque numéro appelé, un Soudanais se lance. Lorsqu'un camion passe sur le rond-point, il effectue un léger ralentissement et entre la cabine et la remorque, ça s'écarte. L'objectif est de se glisser dans cet interstice. Les migrants courent chacun à leur tour à toute allure et sautent dans ce trou de souris. Une fois qu'ils y sont, ils grimpent sur la cabine et ouvrent la remorque bâchée avec un cutter pour s'y faufiler et s'y cacher. C'est évidemment hyper dangereux et il y a souvent des morts. La presse locale en parle régulièrement [comme ici dans [La Voix du Nord](#) le 10 mai]. On entend toujours dire que ce sont des accidents, mais ce n'est pas le cas.

La dernière méthode est sûrement la plus connue : traverser la Manche en bateau. En 2018, vous avez assisté aux premières tentatives. Comment ces passages s'organisent-ils ?

Au début des passages par la mer, c'est le règne de la débrouille. Les migrants passent leur journée à traîner sur Le Bon Coin. Ils cherchent un moteur et un petit bateau. Ça prend du temps. Ils doivent se réunir avec leur argent, réussir à communiquer en Français avec la personne qui vend le bateau et la convaincre d'amener le bateau jusqu'à Calais. Ou alors, il leur faut se débrouiller pour l'acheminer jusqu'à la côte d'Opale et trouver une planque jusqu'au départ... C'est une galère pas possible.

Ils mettent plusieurs mois et essayent de partir à plus de dix dans le bateau. Souvent le moteur se noie au bord de l'eau, le matériel est de seconde main donc ça ne marche pas très bien. Mais certains y arrivent. Alors, à partir de ce moment-là, tous les migrants se sont dits : « Le passage par la mer est possible, pourquoi pas moi ? »

Passeur : un très juteux business

Pour les migrants, le ticket moyen du passage s'élève à 3 000 euros. Avec une cinquantaine de passagers à son bord, un bateau rapporte pas loin de 150 000 euros. Au regard du nombre de départs, on estime le marché à environ 100 millions d'euros en 2022.



Rapidement, les traversées deviennent un business très juteux...

Exactement. Les premiers passeurs sont des migrants qui ont fréquenté la jungle de Calais et ont repéré le potentiel des traversées. Faire venir un bateau en caoutchouc de Chine jusqu'en Allemagne, c'est légal et ça coûte que dalle. Ensuite, il faut juste trouver quelques têtes brûlées qui ne sont pas au courant des risques judiciaires pour effectuer la livraison jusqu'à Calais, et aussi trois autres mecs dans la jungle qui recrutent des passagers en étant payés une misère. En face, faire partir un bateau, [c'est souvent une somme à six chiffres](#) – presque 100 000 euros ! Un bateau coûte 1 500 euros sur Internet, un moteur pareil. Ceux qui se font arrêter pour livrer des bateaux, on se rend compte qu'ils sont payés 500, 1 000 euros maximum.

Lorsqu'on a réussi à faire passer un bateau, on a donc généré tellement de bénéfices qu'on peut répéter l'opération. On est dans le « game ». On arrive tout simplement au fonctionnement d'une mafia. Et ça va continuer ! C'est plus facile et plus rentable que les narcotrafics. La drogue, il ne faut pas qu'elle soit trouvée dans les ports, il faut payer tout un tas d'intermédiaires sur la route et puis enfin réussir à l'écouler...

Vous décrivez des chefs de réseau qui arrivent dans la nouvelle jungle « tirés à quatre épingles, en jean de marque et lunettes de soleil », qui garent « leur BMW ou Mercedes, vitres teintées, près du camion douche ». L'activité qui les a rendue si riche, c'est « un trafic d'êtres humains à ciel ouvert ». Mais ils ne se cachent même pas...

C'est ce que j'ai pu observer cet été dans la jungle. Toute la journée, il y a un balai de véhicules. Je ne sais pas si ce sont les têtes de réseaux, plutôt des managers. Il y a une espèce de va et vient dans l'impunité. J'en ai même vu qui ont l'arme à la ceinture. On assiste à un combat pour des territoires. Aujourd'hui sur la côte d'Opale, n'importe quel passeur ne peut pas arriver avec son business et faire partir des bateaux de n'importe quelle plage. Les plages

sont privatisées et défendues. Quand ça marche bien, les passeurs évitent qu'il y ait trop de départs pour que la sécurité ne se renforce pas. Alors ils montrent les dents. Il n'y a jamais eu autant de blessés par balle – voire d'exécutions – que l'année dernière. Il y a tellement d'argent en jeu que c'est le plus fort qui gagne. Les passeurs exhibent leurs armes pour montrer leur puissance. C'est comme dans [Gomorra](#) : s'ils ne font pas ça, le plus fort viendra pour tout s'accaparer. Le fonctionnement est vraiment semblable à celui du trafic de drogue sauf qu'à la place des points de vente ce sont des points de départ qui sont défendus.

Ces passeurs, vous les avez côtoyés de près. Et pour cause, vous avez négocié pour pouvoir embarquer à bord d'un bateau direction Douvres. L'obsession des migrants pour l'Angleterre est devenu la vôtre. Racontez-nous.

Je crois que je me suis un peu perdu dans cette histoire. Au départ, quand je vais à Calais, j'y vais pour témoigner de ce qui passe là-bas. Je pense innocemment qu'il sera facile de trouver quelqu'un qui acceptera de se confier à moi et de me raconter son histoire. Et en fin de compte je me suis retrouvé embarqué dans ces histoires de passage. J'ai lié énormément d'amitiés. Ce sont des gens qui m'ont donné l'opportunité de pouvoir filmer et toujours dans des situations qui ne sont jamais à leur avantage. Personne n'aime être filmé quand il est sale, les habits déchirés, les pieds dans la boue. Ce sont des gens qui, malgré tout, me laissaient les approcher et les filmer pendant des mois... Notre route s'arrêtait au moment où ils arrivaient à passer. Soit en embarquant dans un canot, soit en disparaissant dans un camion. Au fur et à mesure est né en moi le besoin de terminer le voyage avec eux.

Mafia

Gomorra est le nom d'une série télévisée italienne consacrée à la mafia et tirée du best-seller du même nom paru en 2006 et rédigée par le journaliste Roberto Saviano.

Cette traversée, vous l'avez effectuée le 9 octobre 2022. Comment s'est-elle déroulée ?

C'est un moment qu'on a fantasmé, qu'on a imaginé pour le meilleur et le pire pendant longtemps. Le pire, c'est toujours l'avant. L'imagination travaille sans cesse. Quand on s'embarque, l'adrénaline est poussée à un niveau tel qu'on se laisse porter, on déconnecte le cerveau, il faut être dans l'action. On est entassé, comme si on était à 10 dans une R5. Il y a toujours de l'eau à l'intérieur, il faut écoper. On se demande s'il y a un trou. Il y a plein de gens de nationalités différentes qui ont parfois du mal à communiquer ce qui peut donner lieu à des disputes. Il arrive même parfois qu'il y ait des bagarres dans le bateau...

J'ai vécu cette tension. Avant de réussir à être dans le bateau, moteur allumé, on peut se faire arrêter 50 fois. Dans mon bateau, beaucoup de migrants en étaient à trois, cinq parfois dix tentatives. Pour ma traversée, il y avait un drone qui nous surveillait. Mais on a réussi à passer entre les mailles du filet.

A bord de ce bateau de fortune, l'enjeu n'est même pas d'arriver à Douvres mais dans les eaux britanniques et appeler les secours. Encore faut-il disposer du réseau téléphonique !

On est tout le temps sur le téléphone à scruter le GPS et le petit point bleu un peu plus au-delà de la limite. Si on peut accoster sur la plage, c'est le mieux. Mais généralement, on n'y arrive pas. Alors on appelle les secours. Le réseau arrive par intermittence. On le capte pendant dix

secondes, trente secondes, deux minutes max et puis ça coupe. On tombe sur un interlocuteur qui nous pose les questions classiques de secours. Avez-vous une position GPS ? Combien vous êtes ? Est-ce que tout le monde va bien ? Y a-t-il des femmes et des enfants ? Le temps de donner toutes les informations, la conversation est interrompue. Alors on rappelle, mais on tombe sur un nouvel interlocuteur et il faut recommencer... Ça devient agaçant et angoissant.

On a l'impression qu'on ne va jamais y arriver et jamais être secouru. Sans compter que dans le bateau, il n'y a pas une seule personne qui appelle. Tout le monde a peur et prend son téléphone. Lors de ma traversée, quatre personnes appelaient en même temps. Evidemment, pour que les secours arrivent plus vite, tout le monde dit qu'on va couler, qu'on va mourir, qu'il y a des femmes et des enfants et ils hurlent dans le téléphone. Alors, quand on est les secours on fait quoi ? La priorité, elle est à qui ?