

Huit migrants sont morts dimanche 15 septembre dans un naufrage, portant à 46 depuis janvier le nombre de personnes décédées dans leur tentative de rejoindre la Grande-Bretagne.

Comme à chaque événement de ce type, une enquête a été ouverte pour tenter de remonter les filières de passeurs.

La cour d'appel de Paris doit par ailleurs se prononcer prochainement sur la validité d'une procédure visant sept militaires dans un naufrage de novembre 2021.

# Quand la justice traque les passeurs

**Le parquet de Boulogne-sur-Mer a ouvert, dimanche 15 septembre, une enquête après la mort de huit personnes dont le bateau s'est échoué dans la nuit près d'Amblytuse (Pas-de-Calais).**

Alors que ces traversées ont fait 46 morts depuis le début de l'année, la justice multiplie les enquêtes, l'enjeu étant de démanteler les filières très structurées.

Dans la majorité des cas, ces passeurs sont traités localement par les parquets concernés (Boulogne, Dunkerque, Saint-Omer...). Mais il peut arriver que certaines affaires partent à Lille ou à Paris. « Ce n'est pas le nombre de victimes qui détermine le choix de la juridiction mais la complexité de l'affaire et sa dimension parfois internationale », confie-t-on au parquet de Paris.

« Les trafiquants savent que les forces de sécurité ne pourront pas arrêter toutes les embarcations. »



derrière lequel se cachent aussi bien des « petites mains » que des donneurs d'ordre, en général abrités loin des côtes françaises. « C'est tout l'enjeu de nos enquêtes : identifier tous les maillons de la chaîne. Ce qui n'est pas simple, car nous sommes face à des filières très bien structurées », constate Guirec Le Bras, procureur de Boulogne-sur-Mer.

Dans la majorité des cas, ces passeurs sont traités localement par les parquets concernés (Boulogne, Dunkerque, Saint-Omer...). Mais il peut arriver que certaines affaires partent à Lille ou à Paris. « Ce n'est pas le nombre de victimes qui détermine le choix de la juridiction mais la complexité de l'affaire et sa dimension parfois internationale », explique Guirec Le Bras. Mais le parquet de Boulogne-sur-Mer peut aussi mener des enquêtes plus substantielles. C'est lui, par exemple, qui a ouvert les investigations sur le naufrage de dimanche.

## repères

Des bateaux plus nombreux et plus chargés

Un trafic intense : entre vendredi 13 et samedi 14 septembre, « 200 naufragés ont été secourus », a indiqué la préfecture maritime de la Manche et de la mer du Nord (Prémar). « 18 tentatives de départs d'embarcation ont été suivies » par le centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) du cap Gris-Nez, a-t-elle précisé.

Les dossiers les plus complexes sont traités dans la capitale par la juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée (Juno). Les autres enquêtes d'ampleur sont menées à Lille par la juridiction interrégionale spécialisée (Jirs).

« À Boulogne-sur-Mer, nous traitons d'abord les dossiers de flétrance, quand des passeurs sont interpellés. Par exemple, en train de



Des gendarmes tirent un bateau de migrants échoué, dimanche 15 septembre, sur une plage à Amblytuse (Pas-de-Calais). Le naufrage a causé la mort de huit personnes. Bernard Barron/AFP

faire monter des gens dans les bateaux. Le plus souvent, ces individus sont jugés en comparution immédiate avec des peines qui atteignent, en moyenne, un an de prison ferme », explique Guirec Le Bras, procureur de Boulogne-sur-Mer.

Xavier Delrieu, le patron de l'Office de lutte contre le trafic illicite de migrants (Olitm), « C'est en 2018 qu'on a vu émerger ces small boats. Comme les voies ferrées et terrestres étaient de plus en plus surveillées, notamment via le tunnel sous la Manche, les réseaux ont choisi de multiplier les passages par la mer avec ces petites embarcations », explique

Xavier Delrieu, le patron de l'Olitm. « Au départ, les trafiquants achetaient des petits zodiacs localement, dans les magasins de sport ou sur Leboncoin. Mais cela était assez facile à tracer, alors ils ont mis en place de véritables filières d'approvisionnement. »

Aujourd'hui, les bateaux sont achetés en Chine, transité par la Turquie puis l'Allemagne, avant d'être envoyés en France. Soit par colis, soit par route. « Les réseaux font appel à des individus en difficulté sociale qui, pour 500 €, vont faire des allers-retours en Allemagne pour ramener discrètement la marchandise », poursuit Xavier Delrieu.

Ces réseaux sont très organisés et, comme dans le trafic de stupéfiants, ils ont recours à une ubérisation des tâches, explique un juge d'instruction à la Jirs de Lille. Certains sont chargés de stocker les bateaux, d'autres de les acheminer sur les plages au moment du départ. Il y a aussi ceux qui vont aller recruter dans les camps les migrants qui veulent traverser, ceux qui vont les emmener sur la zone d'embarquement, ceux qui sont chargés de surveiller les alentours. Tout est ■■■

Les passages réussis en Grands-Bretagne depuis le début de l'année, plus de 22 000 migrants sont arrivés en Angleterre après avoir traversé la Manche, selon les autorités britanniques. Les embarcations parviennent sur leurs côtes depuis le 1<sup>er</sup> janvier comptent en moyenne 52 passagers chacune, contre seulement 13 en 2020.

Les filières démantelées : cette année, dans le Nord et le Pas-

••• très compartimenté. Chaque maillon de la chaîne ne connaît pas forcément les autres. »

Le prix de la traversée dépend de la nationalité du migrant. « Certains sont censés avoir plus d'argent que d'autres. Pour les Vietnamiens ou les Albanais, cela peut coûter entre 4 000 et 5 000 €, confie Xavier Delrieu. Pour les autres, cela peut aller de 1 500 à 2 000 €. Et ceux qui paient le plus sont favorisés dans l'ordre des départs de bateau. Les trafiquants savent que les forces de sécurité ne pourront pas arrêter toutes les embarcations. Et ils font le pari qu'ils vont intercaler le premier bateau et que les suivants pourront passer. C'est la raison pour laquelle les migrants qui paient le plus cher partent en deuxième ou troisième rideau. »

Pour rentabiliser les traversées, les réseaux font monter un nombre sans cesse croissant de migrants à bord des bateaux. « En 2021, il y avait en moyenne 20 à 30 personnes par embarcation. Aujourd'hui, c'est souvent plus de 50 », constate Guirec Le Bras. « Parfois, cela peut monter jusqu'à 80 migrants. C'est une des raisons qui expliquent la multiplication des naufrages sur certains déces-

d'une centaine de personnes. On est allés chercher des gens en Allemagne. Régulièrement, on identifie aussi des trafiquants en Irak ou en Turquie. On arrive parfois à aller les interroger, mais c'est plus compliqué de les faire venir pour les juger en France », indique le chef de l'Olitm.

Les peines pour ces trafiquants ont été rendues plus sévères par la loi du 26 janvier 2024. Avec ce texte, ce n'est plus un délit mais un crime de se livrer à ces passages dans le cadre d'une « bande organisée » avec une mise en danger de la vie d'autrui. « La peine encourue est de quinze ans au lieu de dix. Mais surtout, on peut dire, juridiquement, que ces trafiquants ou ces passeurs sont des criminels, souligne Xavier Delrieu. Ce qui correspond bien à la réalité de ce qu'ils font : profiter de la détresse d'hommes, de femmes et d'enfants pour les exposer à la mort. »

Pierre Bienvaunt

sur-la-croix.com  
Le Royaume-Uni veut s'inspirer de l'Italie pour réduire les traversées de migrants dans la Manche

## Une enquête sensible sur un naufrage tragique de 2021

Après la mort de 27 migrants dans la Manche en novembre 2021, sept militaires ont été mis en examen, accusés de ne pas leur avoir porté secours.

La cour d'appel de Paris doit se prononcer le 27 septembre sur la validité de la procédure.

C'est un dossier judiciaire ultra-sensible, suivi de près par les autorités militaires. « À l'évidence, l'armée a guère envie de voir un jour des militaires comparaires dans un tribunal correctionnel aux côtés de passeurs de migrants », souligne M<sup>e</sup> Emmanuel Daoud, avocat de l'association Utopia 56 et de familles ayant perdu un proche dans un naufrage survenu en novembre 2021. « Il ne nous appartiennent pas de commenter une affaire judiciaire en cours », indique de son côté le ministère des armées.

C'est dans la nuit du 23 au 24 novembre que 27 personnes, dont six femmes et une fillette, en majorité des Kurdes irakiens, trouvent la mort alors qu'elles tentent de rejoindre l'Angleterre. Seulement deux personnes survécurent à ce naufrage. Dix passeurs présumés, majoritairement afghans, seront mis en examen dans ce dossier instruit à Paris par la Juridiction nationale de lutte contre la criminalité organisée (Junalco).

Mais ce qui focalise l'attention, c'est la mise en examen de sept militaires pour non-assistance à personnes en danger : à l'époque des faits, cinq d'entre eux étaient affectés au centre régional opérationnel de surveillance et de sauvetage (Cross) Gris-Nez dans le Pas-de-Calais. Les deux autres étaient à bord du patrouilleur Flamant de la marine française. Tous sont mis en cause pour ne pas avoir porté secours aux passagers de ce bateau qui coula au petit matin.

À partir de 1 h 48 du matin, et pendant plus de trois heures, les migrants en détresse ont pourtant appelé le Cross à de très nombreuses reprises sans qu'il envoie de secours. Certains enregistrements, dont le contenu a été dévoilé par le quotidien *Le Monde*, sont embrassants pour les militaires. « Au secours, si vous plâtrez (...), je suis dans l'eau », lance un migrant désespéré à 3 h 30. « Oui, mais vous êtes dans les eaux anglaises », lui répond une opératrice du Cross.

Au vu d'éléments recueillis durant l'enquête, il apparaît que les militaires ont pu attendre que le bateau soit secouru par les autorités britanniques. Alors que, pourtant, le *Flamant* patrouillait à quelques kilomètres de là.

L'enquête a aussi montré que cette nuit-là personne, à bord du *Flamant*, n'écoutait un canal de détresse international sur lequel les Britanniques ont lancé quatre messages d'alerte à propos du bateau.

« Cette nuit-là, il y avait de nombreux autres bateaux qui appelaient les secours », plaide M<sup>e</sup> Henri de Richemont, avocat d'un militaire du Cross. D'autres noms en cause ont, eux, mis en avant le manque de moyens devant les enquêteurs.

Dans l'immediat, l'enquête du dossier est suspendue à une décision qui doit être rendue le 27 septembre par la cour d'appel de Paris. En juin, six des sept militaires ont plaidé, via leurs avocats, une requête en nullité. Selon eux, la Junalco n'a pas la compétence juridique pour enquêter sur ce dossier. Ils estiment que l'affaire devrait être instruite par une juridiction de droit commun spécialisée en matière militaire (I).

**Pendant plus de trois heures, les migrants en détresse ont pourtant appellé à l'aide.**

« La Junalco traite les affaires de grande criminalité et elle n'a pas compétence pour instruire les faits reprochés à ces militaires qui n'ont rien à voir avec ceux reprochés aux passeurs », affirme M<sup>e</sup> de Richemont. De son côté, le parquet de Paris estime que l'enquête, concernant le réseau organisateur de la traversée, ne peut être dissociée de celle concernant l'absence de secours. Si la cour d'appel devait donner raison aux militaires, leurs mises en examen pourraient être annulées.

Signe de la fébrilité qui régne autour du dossier, les juges d'instruction ont envoyé en mars un courrier aux autorités de la gendarmerie nationale et maritime. Dans cette missive, dévoilée par l'hebdomadaire *Le Canard enchaîné*, les magistrats expriment leurs « vives inquiétudes » face à des « tentatives d'intimidation et de représailles » pesant sur les gendarmes de Cherbourg chargés de cette délicate enquête. Pierre Bienvaunt

sur-la-croix.com

(Il existe neuf France, situées à Bordeaux, Lille, Lyon, Marseille, Metz, Paris, Rennes, Cayenne et Toulouse.