



Contribution externe : Réfugiés : Quand le trafic se mue en traite

Melita H. Sunjic

Responsable de l'équipe
« *Communicating with Communities* »

HCR²⁷⁵

Dans les livres de droit, on retrouve deux définitions nettes, établissant la distinction entre le trafic des êtres humains d'une part et la traite des êtres humains d'autre part. Le trafic des êtres humains est une transaction volontaire entre le fournisseur d'un service (illégal) et un client payant, alors que la traite implique tromperie et violence et a trait au transport ou à la détention de personnes contre leur gré par des éléments criminels. Si l'on se penche sur les flux de migration mixtes vers l'Europe dans la pratique, il apparaît cependant assez rapidement qu'il n'existe pas de distinction binaire entre les deux phénomènes, mais qu'il s'agit d'un continuum qui implique toujours des éléments de chacun d'eux. Il n'y a pas de trafic d'êtres humains sans moment de coercition. Inversement, des éléments de coopération volontaire peuvent apparaître entre trafiquants et victimes. L'industrie du trafic des êtres humains, une fois établie sur une route spécifique, est avide de profit et fera appel à des méthodes de traite des êtres humains pour assouvir ses besoins.

Les observations décrites dans le texte suivant reposent sur :

- des interviews et discussions de groupe de réflexion avec plusieurs centaines de demandeurs d'asile et réfugiés menées par l'auteur et son équipe au cours des quatre dernières années dans les pays d'origine, de transit et de destination ;
- une évaluation systématique du discours des demandeurs d'asile et réfugiés sur des plateformes ouvertes de médias sociaux²⁷⁶ ;
- des briefings de collègues du HCR sur le terrain et des sources journalistiques.

²⁷⁵ L'auteur est un membre du personnel du HCR. Les idées développées dans ce document n'engagent que leur auteur et n'expriment pas nécessairement la position des Nations Unies.

²⁷⁶ www.unhcr.org/publications/brochures/5909af4d4/from-a-refugee-perspective.html.

Termes et définitions clés

Plusieurs définitions clés expliquent les termes « Traite des êtres humains » et « Trafic des êtres humains ou de migrants ».

Le Protocole visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants (« Protocole contre la traite »), complétant la Convention des Nations Unies contre la Criminalité Transnationale Organisée (UNTOC)²⁷⁷ stipule que l'expression « traite des personnes désigne le recrutement, le transport, le transfert, l'hébergement ou l'accueil de personnes, par la menace de recours ou le recours à la force ou à d'autres formes de contrainte, par enlèvement, fraude, tromperie, abus d'autorité ou d'une situation de vulnérabilité, ou par l'offre ou l'acceptation de paiements ou d'avantages pour obtenir le consentement d'une personne ayant autorisé sur une autre aux fins d'exploitation. L'exploitation comprend, au minimum, l'exploitation de la prostitution d'autrui ou d'autres formes d'exploitation sexuelle, le travail ou les services forcés, l'esclavage ou les pratiques analogues à l'esclavage, la servitude ou le prélèvement d'organes ».

Selon le Protocole contre le trafic illicite de migrants par terre, air et mer complétant la Convention UNTOC (« Protocole contre le trafic »), il faut entendre par « trafic illicite de migrants » « le fait d'assurer, afin d'en tirer, directement ou indirectement un avantage financier ou un autre avantage matériel, l'entrée illégale dans un État Partie d'une personne qui n'est ni un ressortissant ni un résident permanent de cet État ».

Le trafic illicite de migrants affecte pratiquement chaque pays dans le monde. Il mine l'intégrité des pays et communautés et coûte chaque année la vie à des milliers de personnes.

Il y a visiblement un chevauchement entre les deux formes d'activités criminelles organisées liées à la migration. Selon la Convention UNTOC, il y a trois différences principales entre la traite des êtres humains et le trafic illicite de migrants²⁷⁸ :

Consentement

Le trafic illicite de migrants, bien que souvent effectué dans des conditions dangereuses ou dégradantes,

²⁷⁷ www.unodc.org/documents/treaties/UNTOC/Publications/TOC%20Convention/TOCebook-f.pdf.

²⁷⁸ www.unodc.org/lpo-brazil/en/trafico-de-pessoas/index.html.

concerne des migrants qui ont donné leur consentement. Les victimes de la traite, par contre, n'ont jamais donné leur consentement ou, si elles l'ont donné initialement, il a perdu toute valeur du fait que les trafiquants ont eu recours à la contrainte, à la tromperie ou aux abus.

Exploitation

Le trafic illicite prend fin avec l'arrivée des migrants à leur lieu de destination alors que la traite implique la poursuite de l'exploitation de la victime sous une forme ou sous une autre de manière à procurer des bénéfices illicites aux trafiquants. En outre, dans la pratique, les victimes de la traite vivent généralement des situations plus douloureuses que les migrants qui font l'objet d'un trafic illicite et ont davantage besoin d'être protégées contre une nouvelle victimisation et la poursuite d'abus sous d'autres formes.

Le caractère transnational du trafic

Le trafic illicite a toujours un caractère transnational alors que ce n'est pas nécessairement le cas de la traite. Il peut y avoir traite, que les victimes soient emmenées dans un autre État ou qu'elles soient seulement déplacées d'un endroit à un autre à l'intérieur d'un même État.

En quoi la traite et le trafic illicite ont-ils trait aux demandeurs d'asile et réfugiés ?

Même si « toute personne a le droit de chercher asile et de bénéficier de l'asile en d'autres pays » (Article 14 de la Déclaration universelle des droits de l'homme), dans la pratique, des régimes de visa stricts, des politiques d'asile restrictives et des contrôles aux frontières sévères rendent pratiquement impossible pour les réfugiés de rejoindre l'Europe sans faire appel aux services de passeurs.

Le fait qu'une personne ait besoin d'une protection internationale n'est pas lié à la manière dont elle est entrée dans le pays d'asile. Les personnes victimes de la traite et du trafic des êtres humains doivent pouvoir accéder à des procédures d'asile justes et efficaces, afin d'établir si le demandeur a une réelle crainte de persécution sur la base d'un ou de plusieurs motifs cités dans la Convention de 1951 : du fait de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un certain groupe social ou de ses opinions politiques. Avoir été la victime de la traite d'êtres humains ne suffit pas à demander l'asile, mais les victimes de la traite peuvent demander une protection

internationale si leur pays d'origine ne peut ou ne veut offrir une protection effective contre de nouveaux actes de traite des êtres humains ou de graves préjudices suite aux potentielles représailles des trafiquants²⁷⁹.

Avec 65,6 millions de personnes déracinées à travers le monde²⁸⁰, le chiffre le plus élevé jamais enregistré dans l'histoire de l'humanité, il n'est pas surprenant de constater qu'une minorité d'entre elles tente de gagner l'Europe. (En fait, 84 % de tous les réfugiés et des personnes déplacées à l'intérieur de leur propre pays restent dans des pays en développement, seuls 16 % gagnant des pays industrialisés). Par conséquent, les réseaux criminels internationaux perçoivent des opportunités commerciales qu'ils exploitent, en adaptant leur modus operandi. Par conséquent, les définitions communes ne sont pas actualisées, vu qu'elles ne reflètent pas les réalités d'aujourd'hui et les phénomènes nouvellement apparus :

- L'altération répétée entre services de trafic illicite et méthodes de traite pendant le même voyage est omniprésente dans les mouvements migratoires mixtes d'aujourd'hui.
- Les clients de passeurs, qui ne se doutent de rien, peuvent se trouver pris en otage par les passeurs ou être kidnappés par diverses milices prenant pour proies les personnes passant par les itinéraires utilisés par les passeurs. Ils sont alors torturés et maltraités et une rançon est demandée auprès de leurs proches restés à la maison. Parfois, les victimes sont même échangées entre différents groupes de trafiquants.
- Les passeurs qui ne reçoivent pas le prix demandé ou augmentent le prix pendant le trajet peuvent kidnapper le client ou un membre de la famille resté à la maison pour obtenir le montant demandé.
- Les passeurs souhaitent conduire leurs clients à destination dans les plus brefs délais, vu qu'ils ne sont payés en intégralité qu'à la fin du voyage. Ils feront dès lors preuve de violence à l'égard de clients qui changent d'avis et souhaitent retourner chez eux ou refusent de se mettre en danger en montant dans un bateau surpeuplé ou en se glissant dans des espaces suffocants de véhicules.

279 www.fmreview.org/peopletrafficking/floor.html.

280 www.unhcr.org/fr/aperçu-statistique.html.

Étude de cas : l'émergence d'une industrie du trafic illicite

L'étude de cas du HCR (*From a Refugee Perspective*²⁸¹) prouve clairement par le biais de sources de médias sociaux que l'industrie de trafic illicite est un marché dicté par la demande. En présence de clients potentiels, ce marché se déploie à une vitesse fulgurante. Et, plus important encore, lorsqu'un réseau de trafic illicite et son infrastructure imposante sont installés, il s'attend à percevoir des bénéfices grâce à ses clients payeurs. Lorsque le nombre de clients diminue, le réseau compense la situation en proposant des offres spéciales et en abaissant les prix pour attirer des clients potentiels. Dans de tels cas, on peut encore parler de réseaux de **trafic illicite**. Cependant, lorsque le marketing devient plus agressif et que les passeurs commencent à attirer leurs clients à l'aide de fausses promesses, tromperie et coercition, on peut presque parler de **traite**.

Lors de l'analyse de conversations parues en arabe sur les médias sociaux entre mars et décembre 2016 concernant les problèmes liés à l'asile et à la migration, le HCR a pu prouver comment l'industrie du trafic illicite s'était développée et professionnalisée en quelques mois après la disparition des possibilités légales d'atteindre l'Europe par le biais de la route des Balkans de l'ouest. Le niveau de sophistication et la complexité des offres de trafic illicite trouvées sur Facebook en langue arabe ont sensiblement augmenté entre mars et juillet 2016, signe que des cartels expérimentés se sont installés et ont pris les affaires en charge.

Début 2016, nos chercheurs ont mis la main sur des publications sur Facebook indiquant la présence de mécanismes locaux opportunistes visant à gagner de l'argent. Des offres étaient mises en avant par des personnes se présentant comme d'origine syrienne, marocaine et pakistanaise, mais aussi turque. La plupart d'entre elles étaient actives depuis Izmir, et plus précisément autour de la place Basmane. Les clients potentiels à la recherche de passeurs s'informaient mutuellement sur Facebook du fait que des agents de trafic illicite étaient présents dans les rues et cafés de certaines villes turques. Apparemment, criminels et hommes d'affaires locaux ont saisi l'occasion de gagner de l'argent en proposant des gilets de sauvetage et logement dans des villes côtières, ainsi que des voyages en bateau vers la Grèce sur des canots pneumatiques bon marché, et parfois sur leurs yachts privés ou bateaux de pêche.

Pendant cette période, les offres de trafic illicite semblaient être du travail d'amateur, expérimentales. Voici un exemple : le dimanche 27 mars 2016, plusieurs annonces Facebook de liaisons en bateau directes à bord de cargos commerciaux de la Turquie vers l'Italie étaient publiées, pour être annulées le lundi. Des offres de trafic illicite de courte durée et étranges apparaissent et disparaissent : par jet-ski ou dans des conteneurs en plastique immergés et tirés par des bateaux. Des itinéraires impraticables vers l'Europe étaient promus, par ex. de l'Albanie difficile à atteindre à l'Italie, voire par le biais de l'Amérique latine et des Caraïbes.

Au printemps 2016, l'accès à l'Europe par les réfugiés et migrants s'est compliqué. Le corridor humanitaire qui, au cours des mois précédents, avait permis à des réfugiés de facilement atteindre par le biais de la Grèce, de la Serbie, de la Hongrie (plus tard la Croatie et la Slovénie) l'Autriche et l'Allemagne, fut fermé. Le 9 mars, le président du Conseil européen Donald Tusk annonçait la fermeture de l'itinéraire ouest des Balkans. Le 18 mars, l'UE a conclu un marché avec la Turquie pour mettre un terme à l'afflux vers l'Europe par la Mer Égée, stimulant la demande de services de trafic illicite plus sophistiqués.

En avril 2016 déjà, les professionnels ont commencé à faire leur apparition. Le nombre de comptes de passeurs sur Facebook augmentait de jour en jour. Leurs pages étaient principalement conçues comme groupes fermés, nécessitant que les clients intéressés s'identifient avant de pouvoir accéder au contenu. Fin avril, des visas de touriste et d'étudiant de différents consulats européens étaient proposés, signe que les réseaux criminels avaient établi des liens pour corrompre des fonctionnaires.

Début mai 2016, de très nombreux passeurs publiaient sur Facebook des offres d'itinéraires variés vers l'Europe, principalement au départ de la Turquie. De telles offres incluaient les vols, voyages en bateau, voyages sur la terre ferme et randonnées guidées, voire une combinaison de ces éléments. Par conséquent, de plus en plus de personnes étaient actives sur le marché du trafic illicite et les réseaux disposaient de complices aux ports, aéroports, postes frontaliers, etc.

Les publicités de trafic illicite incluaient généralement les noms (ou alias) et les numéros de téléphone complets des personnes de contact. Des négociations détaillées entre passeur et des clients n'étaient pas menées ouvertement sur Facebook mais par le biais de moyens de communication privés. Les demandes de clients étaient rapidement supprimées des pages Facebook, afin d'effacer toute trace électronique.

281 www.unhcr.org/publications/brochures/5909af4d4/from-a-refugee-perspective.html.

Les mois suivants, les politiques et médias européens ont poursuivi le débat quant à savoir si toutes les frontières devaient rester fermées et si l'accord entre l'UE et la Turquie allait être maintenu ou non. Dans l'intervalle, les passeurs ont tenté d'apaiser les craintes qu'avaient les réfugiés et migrants d'être coincés en Turquie et/ou en Grèce. Sur Facebook, ils encourageaient les clients potentiels à continuer de venir, expliquant qu'ils avaient des possibilités de les conduire en Europe. Un passeur a un jour eu l'audace d'utiliser comme slogan « Keep coming. Only legal borders are closed ». (Continuez de venir. Seules les frontières légales sont fermées).

Fin mai 2016, Facebook était inondé d'offres de visa pour différents pays européens Schengen et non Schengen. Visas de touriste, visas d'étudiant et mariages blancs étaient en vente.

Les premiers passeports volés furent mis en vente en juin 2016, prouvant l'existence d'une coopération internationale entre personnes dérochant des documents d'identité dans différents pays et celles en assurant la revente, principalement en Turquie.

À partir de juillet 2016, faux passeports, diplômes, permis de conduire et certificats de mariage étaient en vente sur Facebook. Un véritable réseau criminel transnational était à l'œuvre.

Apparemment, la concurrence était rude et les profits en baisse en août 2016 : pour la première fois, les passeurs citaient et jetaient le discrédit sur des rivaux qui avaient prétendument floué des clients. Dans le même temps, ils minimisaient les dangers des trafics illicites. Ils qualifiaient leurs voyages de « sûrs » et « 100 % garantis », alors que des personnes continuaient de se noyer en mer ou de s'étouffer dans des espaces confinés de véhicules.

Différents itinéraires - Différents dangers

Le chemin menant à l'Europe est de manière générale de plus en plus complexe, mais les voyageurs s'exposent à des niveaux de danger différents. Chaque itinéraire se caractérise par des moments caractéristiques où le trafic illicite dégénère en traite et où les passeurs, aveuglés par le profit, mettent en danger la vie de leurs clients.

Afghans

Les réfugiés et migrants afghans achètent généralement un voyage tout inclus au départ d'une ville en Afghanistan ou en Iran pour rejoindre un pays de destination en Europe. Ils voyagent en groupes composés principalement de jeunes hommes mineurs accompagnés par des prestataires appelés « oncles ». Les voyageurs font confiance aveugle aux instructions et aux directives de ces « oncles », vu qu'ils n'ont généralement aucune idée des conditions géographiques, culturelles ou politiques de l'itinéraire ou du lieu de destination et qu'ils ne parlent souvent pas d'autre langue.

L'agent de trafic illicite local est normalement différent d'un pays à l'autre. Les jeunes afghans dépendent de leurs services pour se nourrir, se loger et bénéficier d'un transport et sont donc vulnérables à des actes de maltraitance et d'exploitation, dont des abus sexuels.

Les tronçons les plus dangereux de l'itinéraire se trouvent au niveau de la frontière entre l'Afghanistan et l'Iran, où les gardes-frontières tirent pour tuer, n'établissant aucune distinction entre trafiquants de drogues et victimes du trafic. Afin d'éviter tout contact avec les autorités, les passeurs chargent leurs clients dans des camions et roulent de nuit, hors route, sans phare et à des vitesses étourdissantes. En cas d'accident, les personnes blessées sont abandonnées.

Le moment critique suivant de l'itinéraire est la traversée de la chaîne de montagnes arménienne entre l'Iran et la Turquie, que les groupes de migrants traversent généralement à pied, de nuit, sans l'équipement nécessaire et par tout temps. Lors de ce trajet également, si une personne est blessée ou trop fatiguée que pour continuer d'avancer, elle est abandonnée.

Le tronçon le plus dangereux est la Mer Égée. Même si ce trajet est relativement court, les Afghans, provenant d'un pays enclavé et généralement incapables de nager, sont terrifiés. Il est donc fréquent qu'ils refusent de monter à bord de canots pneumatiques surpeuplés pour gagner une île grecque. Les débats de dernière minute de ce type sont dangereux pour l'agent en charge du trafic illicite.

Pour maximaliser leurs profits, les passeurs poussent beaucoup trop de personnes à bord et ne s'inquiètent souvent pas des conditions météorologiques. Ils veulent seulement que le bateau parte au plus vite pour éviter d'être décelés par la police et ne sont payés qu'à l'arrivée du client. Dès lors, ils menacent souvent les migrants avec des couteaux ou armes à feu.

Dans des interviews, le HCR a entendu parler de cas dans lesquels les voyageurs ou leurs familles n'étaient pas en mesure de payer le montant demandé par le passeur. Dans ce cas, il n'est pas rare que le voyageur ou un membre de la famille restée en Afghanistan soit pris en otage jusqu'à ce que la somme due soit versée dans son intégralité.

Syriens et Irakiens

Que ce soit sur les routes maritimes en Méditerranée occidentale et centrale, les passeurs font appel à la force pendant l'embarcation. Ils veulent avoir autant de personnes que possible, aussi rapidement que possible sur les bateaux et ne permettent pas aux clients de changer d'avis à la dernière minute (voir plus haut). Ils n'hésitent pas à faire appel à la violence pour y parvenir. Les départs retardés réduisent le taux de profit et augmentent le risque d'interception par des forces de l'ordre.

Érythréens et Somaliens

Les Érythréens et les Somaliens sont deux groupes qui courent le plus de risque de devenir des victimes de la traite lors de leur tentative de gagner l'Europe. Les trafiquants visent les jeunes en Somalie, en Éthiopie et au Soudan et tentent de trouver des clients potentiels dans des endroits où les jeunes se rassemblent d'habitude, comme les écoles. Ils promettent aux adolescents, crédules, qu'ils les emmèneront en Europe pour peu d'argent, voire gratuitement, et dressent un portrait idyllique des richesses et du confort qui les attendent. La plupart des jeunes partent clandestinement, sans prévenir leurs parents.

Une fois entrés dans un autre pays, les trafiquants montrent leur vrai visage. Ils commencent par brutalement torturer et abuser leurs victimes et envoient des preuves de leurs souffrances à leur famille pour obtenir une rançon. Parfois, ils menacent de prélever les organes de la victime si l'argent n'est pas payé à temps. Ces menaces sont étayées par des appels téléphoniques lors desquels la victime est torturée et demande de l'aide ou l'épreuve endurée est enregistrée sous la forme de fichiers audio et vidéo et publiée sur les médias sociaux. Les prix oscillent de quelques milliers de dollars à plusieurs dizaines de milliers de dollars.

Lorsque les otages sont échangés entre différents réseaux criminels, les prix montent. Il se peut également que, pendant un trajet, une personne soit prise en otage plusieurs fois d'affilée, surtout en Libye où les groupes armés actifs sont légion. Pendant leur incarcération, les victimes sont régulièrement torturées et violées par leurs

ravisseurs, reçoivent peu à boire et à manger et vivent dans un manque d'hygiène total.

Ceux dont les familles ne sont pas en mesure de payer sont vendus en esclavage et tombent dans la prostitution forcée.

Des voyageurs plus chanceux sont confrontés à des passeurs plutôt qu'à des personnes s'adonnant à la traite des êtres humains. Les dangers auxquels ils s'exposent sont de nature différente : les voyageurs sont transportés dans le désert à l'arrière de camions. Pendant le voyage, ils risquent de tomber du camion, de faire une insolation, d'être déshydratés ou de tomber malades. Dans ces cas, les voyageurs sont abandonnés dans le désert. Les témoignages récoltés par le HCR²⁸² indiquent que les femmes sont régulièrement violées.

À leur arrivée à la côte, les voyageurs doivent souvent attendre plusieurs jours, voire semaines, avant leur départ. Pendant ce temps, ils sont enfermés dans des bâtiments industriels éloignés, avec peu de nourriture et d'eau à disposition, et dans des conditions d'hygiène déplorables. Une fois encore, les gardes deviennent parfois violents et abusent leurs otages, physiquement et sexuellement. L'embarcation sur des bateaux se fait de la même manière que celle utilisée par le passeur violent décrite ci-avant.

Ressortissants d'Afrique de l'Ouest

Les migrants et réfugiés d'Afrique de l'ouest peuvent se déplacer librement dans l'espace CEDEAO, utilisant les transports en commun pour gagner la ville d'Agadez au Niger, où commence le désert du Sahara. Pour franchir cette immensité et gagner la côte libyenne, ils doivent faire appel à des passeurs facilement accessibles dans les rues.

Assurer la traversée du Sahara est la principale source de revenus de plusieurs familles locales depuis des centaines d'années. Actuellement, elles offrent ces services à des migrants et réfugiés souhaitant gagner l'Europe. Le danger les attend principalement en Libye, où des groupes armés peuvent prendre les voyageurs en otage et exiger une rançon, et le schéma décrit dans le paragraphe précédent consacré aux Somaliens et Érythréens est aussi utilisé ici.

282 www.tellingtherealstory.org.

Femmes nigérianes

Il y a cependant un groupe qui se démarque, celui des femmes nigérianes, et principalement de l'État d'Edo et sa capitale, Bénin city, qui sont illicitement conduites en Europe pour y devenir des travailleuses du sexe. Dans leur cas, ce n'est pas une histoire de trafic illicite qui tourne mal. Il est dès le départ question de traite des êtres humains.

Les femmes savent dès le départ qu'elles seront forcées à se prostituer dans des bordels européens pendant plusieurs années afin de rembourser les frais de transport encourus par le trafiquant. Ces jeunes femmes ne sont pas forcées mais concluent un accord avec leur trafiquant, souvent affirmé par des cérémonies religieuses. L'accord devient ensuite contraignant et les femmes doivent suivre les ordres de leurs trafiquants. La prostitution commence parfois lors du trajet. Les papiers d'identité des femmes sont dérobés, ce qui les empêche de fuir ou de violer le contrat sans répercussions graves pour elles-mêmes mais aussi pour leurs familles restées à la maison. Voilà comment commence un calvaire qui peut durer des années, dans une spirale de violence, d'exploitation et de travail dangereux.

Peu de femmes trouvent la force de s'enfuir ; elles n'ont pas d'expérience, de moyens de subsistance et pensent que la violation du contrat les mettra en danger, elles et leur famille. Leur statut légal et leur droit de séjour en Europe sont également incertains.

Interaction entre passeurs et clients sur les médias sociaux

Public cible	Somaliens et Érythréens	Syriens et Irakiens	Afghans	Ressortissants d'Afrique de l'Ouest
Utilisation des médias sociaux avant le départ	parfois	oui	non	parfois
Utilisation des médias sociaux pendant le trajet	oui	oui	parfois	trop onéreux plutôt SMS
Utilisation des médias sociaux à l'arrivée	oui	oui	oui	oui

Les Syriens et les Irakiens sont les plus actifs : les passeurs offrent souvent leurs services sur les médias sociaux (Instagram et Facebook), mais les affaires se règlent par le biais de canaux fermés.

Les passeurs afghans offrent leurs services directement et sur les médias sociaux. Souvent, les agences de voyages exercent une activité légale, et quelques offres illégales sur le côté. Aucune négociation ne se fait sur les médias sociaux.

Les passeurs contactent directement des Somaliens et Érythréens pour trouver des clients. Cependant, lorsqu'ils sont pris en otage, le trafiquant fait parfois appel aux médias sociaux ou à des téléphones portables pour contacter les familles. Les familles utilisent parfois les médias sociaux pour récolter des fonds pour payer la rançon.

Les passeurs de la route migratoire d'Afrique occidentale utilisent rarement les médias sociaux pour l'instant, mais les choses pourraient rapidement changer vu que l'usage des téléphones mobiles et smartphones connaît une croissance rapide dans la région.

Les solutions doivent être globales et complètes

Au cours de ces dernières années, l'Europe a tenté d'endiguer l'afflux de demandeurs d'asile en fermant ses frontières, en renforçant les contrôles aux frontières et en rendant tout accès régulier au territoire européen pratiquement impossible. Ces mesures se sont avérées inutiles. Combattre les flux de réfugiés à la fin du processus a plutôt tendance à augmenter la dépendance des réfugiés vis-à-vis de réseaux de passeurs internationaux de plus en plus grands.

L'Europe doit comprendre les causes principales des déplacements forcés et les moteurs des déplacements et y remédier. En décembre 2016, le HCR a soumis un document à l'Union européenne demandant une profonde réforme de l'engagement global de l'Europe vis-à-vis des réfugiés²⁸³.

La politique d'asile ne devrait pas commencer aux frontières européennes mais s'engager avec les pays d'origine pour prévenir et résoudre les conflits. Dans les pays de premier asile et les pays de transit, l'UE devrait soutenir des mesures visant à stabiliser les populations de réfugiés et leur offrir une protection plus près de chez elles. De plus, le HCR demande l'instauration d'un système d'asile plus efficace en Europe et de permettre aux migrants de pouvoir entrer légalement sur le territoire européen.

Lors de la soumission de ce document à Bruxelles, le Haut-Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés Filippo Grandi a souligné que l'Europe pouvait développer des solutions complètes, évoquant son historique de principes de tolérance, d'ouverture et de protection.

283 Better Protecting Refugees in the EU and Globally: www.refworld.org/pdfid/58385d4e4.pdf.