COLLÈGE INTERARMÉES DE DÉFENSE

L'EUROPE ET LE TRAFIC MARITIME D'IMMIGRANTS CLANDESTINS:

Principe de libre circulation et contrôle des frontières maritimes extérieures de l'Europe.

Mémoire de géopolitique
du chef de bataillon Philippe DEBESSE

dans le cadre du séminaire « Les enjeux des espaces océaniques »

Directeur : Contre-Amiral (2S) CARON

Avril 2001

FICHE DOCUMENTAIRE

1. L'Europe et le trafic maritime d'immigrants clandestins: principe de libre circulation et contrôle des frontières maritimes extérieures de l'Europe.
2. Chef de bataillon (Terre) Philippe DEBESSE (France)
3. 8 avril 2001
4. Division A / groupe A6
5. Mémoire de géopolitique
6. Espace en voie d'intégration, l'Europe a reporté la responsabilité du contrôle de ses flux migratoires sur les pays que le hasard de la géographie et de l'histoire a placé à la périphérie de l'espace Schengen. Point de convergence entre une Europe prospère et stable, et un sud fragmenté la méditerranée est devenue une voie de passage pour le trafic d'immigrés clandestins. Profitant des aspirations de ces populations, des organisations maffieuses transnationales développent une véritable industrie de l'immigration clandestine, n'hésitant plus à affréter des cargos qui déversent sur les côtes méditerranéennes ces candidats à la "Terre promise". Confrontés à ce nouveau défi, les pays de l'Union européenne ont-ils la volonté, les moyens de lutter contre ce nouveau trafic humain?
7. Union européenne, espace Schengen, libre circulation, migrations maritimes, clandestins, Partenariat euro-méditerranéen, maffias.

SOMMAIRE

Partie I :

L'EUROPE, NOUVEL ELDORADO DES TRAFIQUANTS, ET TERRE PROMISE POUR LES IMMIGRANTS CLANDESTINS EN MER MEDITERRANEE

La Méditerranée : point de rencontre entre une Europe en voie d'intégration et un Sud fragmenté

Un manque de profondeur stratégique : l'impact des caractéristiques physiques et du statut juridique de la Mer Méditerranée

Un espace européen de libre circulation dont les approches maritimes restent perméables

Partie II :

DES ETATS - NATIONS IMPUISSANTS ET DIVISES FACE A UN PHENOMENE TRANSNATIONAL ET MAFFIEUX

Le trafic humain, une nouvelle source de richesse pour les maffias transnationales

De l'absence de politique de lutte contre l'immigration clandestine commune à l'impuissance : une source d'échecs nationaux

Le poids des égoïsmes et intérêts nationaux

Partie III :

EFFICIENCE ET INTERETS COMMUNS : VOIES ET MOYENS DE LA COOPERATION

Pour un contrôle efficace des frontières maritimes extérieures

Répondre aux exigences du droit maritime et de la nouvelle morale publique

De la défense aux frontières, à la défense de l'avant : voies et moyens de la coopération

Euro-méditérranéenne

« Dans la nuit du samedi au dimanche de Pâques, à la première minute du jour de la Résurrection, il se fit un grand bruit sur la Côte, quelque part entre Nice et Saint-Tropez. Quatre-vingt-dix-neuf étraves de navires s'enfoncèrent sur les plages et dans les rochers…». C'est ainsi que J. RASPAIL relate, dans son roman « Le camp des saints », l'arrivée sur les plages de France de cargos chargés d'immigrés clandestins. Paru pour la première fois en 1973, le Camp des Saints est un roman qui anticipe une situation aujourd'hui plausible et une menace dont l'éventualité ne paraît plus invraisemblable à personne : il décrit l'afflux en France, puis en Occident, de populations du tiers monde. A tous les niveaux, conscience universelle, gouvernements, équilibre des civilisations, et surtout chacun en soi-même, la même question surgit, mais trop tard : que faire ? Ce roman, qui reste par essence une fiction, et donc le fruit de l'imagination de son auteur a un double mérite. En premier lieu, il anticipait un phénomène purement spéculatif à cette époque, qui est devenu depuis réalité. En second lieu, il a le mérite de poser clairement le dilemme auquel est confrontée une Europe occidentale désemparée par un phénomène qu 'elle n'a pas anticipé.

L'utopie est devenue réalité. En février 2000, un cargo s'échouait sur les plages de France avec à son bord 900 réfugiés kurdes. Le 17 mars 2002 un nouveau cargo, avec à son bord plus de 1000 immigrants clandestins est arraisonné au large des côtes italiennes après avoir été repéré par un bâtiment de la marine nationale française. La dimension dramatique du phénomène et l'impuissance des nations européennes prend corps au travers des menaces proférées par les clandestins de jeter à la mer les femmes et les enfants en cas d'arraisonnement ou de déroutement du navire. En trois mois, vingt mille clandestins recensés, sont arrivés par voie maritime dans des bâtiments délabrés sur les seules côtes italiennes.

La question des réfugiés en mer a, semble-t-il, atteint les proportions d'une véritable crise. Le Haut – Commissariat aux réfugiés des Nations unies (UNHCR) et d'autres organismes internationaux tels que l'organisation internationale sur les migrations (OIM) sont depuis longtemps préoccupés par le volume des réfugiés et de l'immigration incontrôlée sur l'ensemble de la planète. Leurs inquiétudes se sont aggravées au début des années 1990 lorsque l'on a constaté que, pour atteindre

certains objectifs stratégiques, les belligérants d'une guerre civile poussaient délibérément la population à fuir. Ces conflits ont largement contribués à multiplier par deux (selon les estimations les plus basses) le nombre de réfugiés et de personnes déplacées. Encore aujourd'hui, ce phénomène reste lié au souvenir du grand exode indochinois. Le fait que Hong Kong devienne, à cette époque, une destination privilégiée a touché surtout le Royaume – Uni ; mais cet exode maritime a concerné toutes les parties du monde et confronté la marine, les bâtiments nationaux et les autorités côtières à une tragédie humaine pour ainsi dire planétaire. Selon les experts, de 12 000 à 25 000 Indochinois ont péri en mer dans les années 1970 et 1980, victimes des pirates, des tempêtes, des mauvaises conditions de navigation et du piètre état de leurs embarcations. Depuis cette époque, les autorités côtières nationales ont été fortement mises à l'épreuve par d'importants contingents de personnes émigrant par mer. Ainsi les Etats-Unis sont-ils confrontés à d'intrépides navigateurs en provenance des Caraïbes, comme l'illustre l'interception de 34 000 Haïtiens en l'espace de six mois, à la suite du coup d'état contre Jean-Bertrand Aristide, soit la plus grande opération des Gardes Côtes américains. Les autorités cubaines ayant cessé en août 1994 de s'opposer par la force à l'émigration[2], l'USCG interceptera 38 560 cubains l'année suivante. A titre de comparaison, notons simplement que l'USCG a intercepté 28 8000 émigrants et réfugiés entre 1980 et 1998.

Ce phénomène revêt également une importance spécifique pour l'Europe dans la mesure où les migrants ont des ambitions géographiques croissantes. C'est le cas des Chinois, mais aussi des Tamouls entre autres : pour rejoindre les côtes australiennes, par exemple, des asiatiques relativement fortunés affrètent des bateaux de pêche et des embarcations pouvant contenir cinquante passagers ou plus, déboursant parfois pour cela jusqu'à 40 000 dollars pour le bateau et 3725 dollars par personne. Entre août 1998 et mai 1999, les autorités australiennes ont arrêté vingt et une embarcations transportant plus de quatre cents asiatiques, parfois échoués sur des plages et des récifs reculés. La Chine est actuellement une source majeure d'immigration illégale en Europe et en Amérique du Nord. On estime à environ 20 000 le nombre d'immigrés clandestins qui entrent chaque année en Amérique du Nord avec des cargos ou des bateaux de pêche dont les commandants

[2] Cité par Gary W. palmer, « Guarding the Coast : Alien Migrant interdiction operations at sea ». Connecticut Law Review , Avril 1997.

incitent à la violence dans le but de créer une situation d'urgence propice à un sauvetage en mer. Les immigrés en Europe proviennent de nombreuses parties du monde, comme ces vingt et un hommes originaires du Pakistan, d'Inde, d'Irak et du Rwanda, repêchés en janvier 1999 en mer Egée, près de Nissiros, à la suite du naufrage de leur bateau.

La Méditerranée se trouve donc, elle aussi, au centre de ces phénomènes transnationaux. Elle tire son nom de l'antique croyance qui faisait d'elle le véritable centre du monde. Cette conception reste vraie à bien des égards. La Méditerranée a toujours été une arène géopolitique de premier ordre. Son importance stratégique découle de sa situation géographique unique. Elle relie trois continents : l'Europe, l'Asie et l'afrique. Pour l'Europe, la Méditerranée n'est pas seulement la porte du Moyen et de l'Extrême Orient, elle constitue aussi depuis des siècles une source d'enrichissement culturel. La Méditerranée est une région où le Nord et le Sud se rencontrent, ou trois religions monothéistes coexistent et où les problèmes démographiques, migratoires et environnementaux reflètent bien ceux du monde en général. Plus de vingt pays entourent la Méditerranée. Certains sont pauvres, comme l'Egypte dont le revenu annuel par habitant n'excède pas 610 dollars, alors que d'autres comptent parmi les plus riches du monde, surtout le long du littoral Nord.

Le sens du mot « Méditerranée » devient cependant purement géographique, car les différences politiques, économiques, culturelles entre la rive Nord, la rive Est et la rive Sud sont désormais énormes, pour ne pas dire dramatiques. Deux blocs doivent être distingués : les pays de l'Union européenne d'un côté et les pays du pourtours méditerranéen de l'autre côté. Outre la division Nord-Sud, les pays méditerranéens diffèrent aussi fortement en dimensions, structures économiques et ressources naturelles. De plus, ils ont suivi des stratégies différentes de croissance et de développement au cours des trente dernières années. Certains ont radicalement changé de politique, notamment dans les domaines du commerce, de l'agriculture et de l'industrialisation. Bien que ces pays présentent des caractéristiques disparates, certains groupes d'entre eux connaissent, en même temps, des problèmes et des perspectives analogues dues à la proximité géographique et à un patrimoine commun. Aujourd'hui, des liens économiques et politiques plutôt qu'historiques rattachent nombre des pays méditerranéens non

européens à l'Europe. Certaines de ces caractéristiques ont, malheureusement, pour conséquence que la Méditerranée est devenue une zone de conflits et de lutte d'intérêts, de tension ethniques, sociales, économiques, religieuses et culturelles qui, dans certains cas, débouchent même sur des affrontements armés, alimentés par des haines séculaires.

Le Bassin méditerranéen a ainsi constitué, depuis des millénaires, un carrefour de civilisations. La Méditerranée a permis une navigation aisée, des échanges entre les peuples, la circulation des idées et des marchandises. Elle a facilité la colonisation et plusieurs de ses civilisations ont été des thalassocraties. Ce n'est qu'avec les grandes découvertes et l'ouverture d'autres grandes voies de commerce maritime que s'amorcera le déclin du rôle de la Méditerranée, rôle qu'elle a en partie récupérée au siècle dernier en redevenant une région stratégique avec l'ouverture du canal de Suez. Le Bassin méditerranéen continue d'être un lieu d'échanges entre les pays riverains. Il demeure un carrefour de plusieurs civilisations. Toutes ces raisons expliquent qu'elle soit devenu aussi le théatre privilégié de migrations maritimes importantes et souvent désespérées. C'est pourquoi il nous a semblé utile de mener une réflexion sur le Bassin méditerranéen et sur ses rapports avec l'Union européenne dans le cadre des phénomènes migratoires par voie maritime, massifs, organisés, voire exploités.

Les flux migratoires en direction du continent européen sont devenus l'une des principales préoccupations des Etats membres du conseil de l'Europe. Il est généralement admis – et craint à la fois – qu'en raison, d'une part des déséquilibres démographiques entre les pays développés et les pays en développement, et d'autre part des performances économiques insuffisantes et de l'instabilité politique que connaissent bon nombre de pays en développement, le nombre de migrants continuera d'augmenter. De surcroît, les difficultés économiques que connaissent encore les anciens pays du bloc de l'Est ainsi que la situation dans les Balkans ne font qu'aggraver ces problèmes. Pour l'Europe, la région du Bassin méditerranéen est au centre des plus importants flux migratoires. Toutes les causes majeures de l'immigration – les déséquilibres démographiques, le sous-développement et la guerre – s'y conjuguent. De plus, les distances entre les deux rives étant relativement peu importantes, davantage de personnes de la rive sud sont tentées de franchir ce seuil très marqué entre la prospérité et la pauvreté.

Bien entendu, ces migrants ne s'arrêtent pas aux frontières des pays d'Europe méridionale. L'attrait que représentent certains pays de l'Union européenne, est renforcé et facilité par le principe de libre circulation instauré par les accords de Schengen. Ces arrivées massives et incontrôlées sont une source de tensions, d'instabilité comme l'illustre les polémiques et les demandes de fermeture, y compris de la part de la société EUROTUNNEL, que suscite le camp de Sangatte dans le Pas de Calais.

Même s'il existe une différence entre réfugiés, demandeurs d'asile et clandestins, il n'en demeure pas moins que, toutes catégories confondues, ils grèvent les ressources des administrations et des services d'aide, compliquent la planification et le développement économiques et sont des proies faciles pour les réseaux criminels. La nature transnationale et mondiale du problème oblige à internationaliser la coopération et la coordination entre les différents organismes, aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur des frontières. Alors que la libre circulation en Europe constitue un aspect réel de l'intégration européenne, notamment depuis les accords de Schengen de 1985, les contrôles extérieurs demeurent quant à eux la prérogative, jalousement gardée, des Etats membres. Il n'y a eu jusqu'ici ni politique commune qui ferait passer le volet demandeurs d'asile / réfugiés du chapitre justice et affaires intérieures (JAI) du troisième au premier pilier de l'Union européenne. Certains gouvernements, notamment celui de l'Italie, font pression pour que soit élaborée une politique commune sur l'immigration. Le conseil des ministres européens réuni à Tempere en octobre 1999, qui débattait de ces questions pour la première fois, a convenu de chercher les moyens de gérer les flux migratoires. On peut donc raisonnablement espérer un certain degré de coopération dans la mise en œuvre d'une politique commune qui impliquerait, inévitablement les forces navales.

C'est ainsi que la maîtrise des flux migratoires dans la région méditerranéenne représente un enjeu crucial pour la stabilité politique et économique des pays européens directement concernés, mais aussi du continent tout entier. Notre propos n'est pas d'évaluer ou de porter un jugement sur l'émigration, pas plus que de polémiquer sur sa nécessité ou ses bienfaits. On a d'ailleurs vu, à ce sujet au cours des quinze dernières années, que sa perception au sein des différents pays d'Europe avait pu fluctuer au gré de l'évolution de la conjoncture économique ou des

problèmes internes propres à chaque pays, mais aussi selon les conditions dans lesquelles ces migrations se sont réalisées. En tout état de cause, que l'émigration soit ou non souhaitée, il est impératif qu'elle soit maîtrisée et non subie ne serait-ce que pour assurer sa régulation. La maîtrise de l'immigration clandestine est un préalable à toute définition de politique migratoire, et cela d'autant plus que l'Europe ne dispose d'aucune politique commune en la matière, alors même que l'espace Schengen se caractérise par la suppression des frontières intérieures, le principe de la libre circulation des personnes, et l'existence de fait de frontières communes extérieures.

L'enjeu est d'autant plus important que derrière ces flux massifs et organisés se profile un véritable trafic organisé par des organisations maffieuses pour qui cette activité est une source de profit immense. Exploitant le désir de fuir de populations pour qui l'Europe est un nouvel Eldorado, une terre promise, ces maffias organisent de véritables filières, passées du statut artisanal au niveau de celui du commerce organisé. Mais ces organisations exploitent aussi, et avant tout, les faiblesses d'une Europe en construction au sein de laquelle il est possible de circuler librement sans qu'aucune mesure concrète n'ait été définie pour assurer un contrôle cohérent, coordonné aux frontières extérieures.

Dans ce cadre, il nous apparaît nécessaire de s'interroger sur la capacité des Etats européens à contrôler ces flux migratoires maritimes et clandestins, comme préalable à toute définition cohérente, stable et rationnelle d'une politique migratoire. Dans un espace maritime restreint, caractérisé par la liberté de flux marchands, importants et nécessaires, par la libre circulation à l'intérieur de l'espace terrestre européen, comment les Etats européens peuvent-ils répondre à la menace du trafic maffieux des immigrants clandestins. **Alors même que les pays européens ont supprimés les contrôles aux frontières intérieures, et qu'ils sont donc dépendants de l'action des autres pays européens, que les règles maritimes et la nouvelle morale internationale leur impose de porter secours et assistance aux bâtiments de clandestins en détresse et donc d'accueillir ces clandestins sur leur territoire, ces pays peuvent-ils contrer efficacement cette menace ?**

Il nous est ainsi apparu que dans le cadre d'une approche géopolitique, il nous fallait, afin de mieux envisager les réponses à apporter, définir précisément la nature et les caractéristique de la menace considérée. C'est ainsi que nous montrerons tout d'abord que la cause première de ce phénomène est que l'Europe constitue un nouvel Eldorado des trafiquants, et une terre promise pour les immigrants clandestins en mer Méditerranée **(I)**. Dans ce cadre d'une Europe qui cherche son unité, les Etats nations restent impuissants et divisés face à un phénomène transnational et maffieux **(II)**. Enfin, nous montrerons que la seule voie efficiente, pour juguler la menace, reste celle de la coopération entre ces mêmes Etats **(III).**

1. L'EUROPE, NOUVEL ELDORADO DES TRAFIQUANTS, ET TERRE PROMISE POUR LES IMMIGRANTS CLANDESTINS EN MER MEDITERRANEE.

L'Europe doit, aujourd'hui, considérer l'immigration comme un sujet d'intérêt commun. Entre une Europe dont le niveau de vie des citoyens ne cesse de croître, bénéficiant depuis plus de cinquante ans d'une période de paix et de stabilité favorable, et un pourtour méditerranéen en proie à l'instabilité, au sous-développement et à l'explosion des courbes démographiques, la Méditerranée est une voie de pénétration aisée. Profitant des caractéristiques physiques et juridiques de cette dernière, un trafic massif de clandestins se développe d'autant plus qu'il génère pour ces organisations maffieuses des bénéfices conséquents.

1.1. La Méditerranée : le point de rencontre entre une Union européenne en voie d'intégration et d'un Sud fragmenté.

Le caractère très fragile des équilibres politiques actuels dans la presque totalité du pourtour méditerranéen à l'exception des rives des pays membres de l'Union européenne est un élément déterminant de la situation régionale. La situation est loin d'être stabilisée en Algérie, le Maroc traverse une phase de modernisation délicate, la Tunisie connaît une période de blocage politique, le Proche-Orient de la Libye à la Syrie demeure une zone liée à l'établissement de la paix entre Israël et ses voisins. La Turquie est, elle aussi, en phase délicate avec le problème kurde qui

s’étend aussi à l’Irak et à l’Iran. De la Macédoine, au Monténégro et à l'Albanie, l'éclatement de la Fédération yougoslave n'est pas terminé même si la situation semble stabilisée. L'ampleur des déplacements de population au Kosovo, la soudaineté des vagues d'émigration albanaise, à deux reprises, vers l'Italie montrent à quel point les tensions migratoires peuvent se développer rapidement et générer des flots de demandeurs d'asile.

Il apparaît clairement que nous nous trouvons à la jonction de deux mondes dont les niveaux sociologiques, économiques, sécuritaires traduisent un écart grandissant. A une Europe florissante s’oppose un pourtour méditerranéen qui ne peut, malgré des situations très différentes selon les pays, assurer son développement et sa croissance au même rythme, ni réduire l’écart qui le sépare, en la matière, de l’Europe. « Force fut alors de constater que le contexte géopolitique et géostratégique en Méditerranée n'était pas celui d'Helsinki où les protagonistes se trouvaient à parité de puissance, et pouvaient s'échanger de manière équilibrée des outils de compréhension et d'atténuation de la suspicion (plus que de renforcement de la confiance d'ailleurs), de manière à faciliter la coexistence pacifique. Rien de tel dans les rapports Nord-Sud. **A une Union européenne sur la voie de l'intégration chaque jour plus forte, correspond au Sud un éparpillement des partenaires sans visées politiques ni économiques communes autres que celles d'espérer voir leur sort s'améliorer un jour**.3».

Cette situation, dans un monde marqué par la circulation de l’information, par la multiplication des transports et des échanges ne peut manquer d’attirer des populations prêtes à tout pour connaître un sort meilleur et pour profiter des attraits de l’Occident. Et ce, d’autant plus que les besoins en main d’œuvre d’une Europe vieillissante et marquée par la dénatalité, sont certains. A cette situation s’ajoutent les caractéristiques physiques et le statut juridique d’une Mer Méditerranée, qui facilitent, voir favorisent ces entreprises.

1. 2 Un manque de profondeur stratégique : l’impact des caractéristiques physiques et du statut juridique de la Mer Méditerranée.

[3] F.CARON, in *La méditerranée occidentale : Espace privilégié pour améliorer la confiance et la sécurité.*

Entourée de montagnes au Nord et de zones désertiques au Sud, c'est-à-dire des barrières vers les arrières pays et des entraves au déplacement des hommes, la mer Méditerranée a été, de tous temps, une voie naturelle, quasi obligatoire pour la circulation. Vallée de confluence entre les continents africain, asiatique et européen, elle concentrait dans l'antiquité l'essentiel du commerce du monde occidental. Aujourd'hui, elle n'est plus le centre du monde qu'elle a été, mais elle reste un lieu de passage très important, où les navires qui se dirigent de la zone atlantique vers l'Orient asiatique, de Gibraltar à Suez, côtoient ceux qui vont de l'Europe à l'Afrique, ou simplement ceux qui vont d'Italie en Espagne par le « rail » Gênes/Barcelone. Pour une mer qui couvre moins d'un millième des zones maritimes, elle recueille encore un sixième du trafic mondial : ainsi Gibraltar voit passer chaque jour trois cents navires, Suez quatre vingt dix, et le Bosphore cinquante, ce qui représente plus de mille six cents navires marchands présents chaque jour sur cet espace restreint. A ces navires marchands, il faut bien évidemment ajouter, outre de nombreux pêcheurs professionnels, une concentration de bâtiments militaires supérieure à la moyenne mondiale, concentration qui est avant tout le fait des marines riveraines. Mais cette présence est aussi le fait de la VI° Flotte des Etats-Unis, entité très puissante et permanente. L'encombrement qui caractérise la Méditerranée apparaît ainsi clairement.

Une autre caractéristique de cette mer est que son espace est à la fois très limité et très compartimenté. Ses dimensions restent faibles – deux mille par quatre cents nautiques - et les routes multiples et rapprochées. Toutes ces caractéristiques expliquent que la densité des usagers y est bien plus importante qu'ailleurs. Elle est ainsi, particulièrement favorable au trafic de clandestins, dont les bâtiments peuvent aisément s'insérer, sans attirer l'attention, dans un tel flot de navires dont le contrôle reste très difficile voir impossible lors des transits maritimes.

A ces caractéristiques physiques favorables au développement du trafic d'immigrés clandestins, vient s'ajouter un statut juridique de la mer et de la navigation qui renforce cette difficulté à contrôler les frontières maritimes.

Le droit de la mer est un compromis entre la liberté des mers et l'extension maritime de la souveraineté territoriale. Selon le droit international, la mer est constituée d'eau salée en communication libre et naturelle. Deux forces opposées créent l'équilibre instable qu'est le droit de la mer : la liberté des mers d'une part, qui

régit la haute mer et s'impose dans les eaux réglementées sous la forme de la liberté de navigation (droit de passage inoffensif) ; l'extension de la souveraineté sur le territoire maritime d'autre part, qui s'appuie sur l'idée que la mer est une dépendance du territoire terrestre (sentence arbitrale du Canal de Beagle, 1977). L'espace maritime est ainsi compartimenté en fonction d'une déclinaison de la souveraineté. Les Etats ont par ailleurs des pouvoirs de police qui dérivent, soit de la conception de la mer comme une *res communis* – « chose commune » - (cf. la haute mer), soit des compétences souveraines des Etats (sur leurs eaux territoriales ou dans la zone contiguë notamment). Mais la mer n'est rien sans les navires qui la sillonnent.

Le navire est un acteur essentiel de l'espace maritime. Il se définit comme un engin flottant, organisé, susceptible de se déplacer dans les espaces maritimes et d'affronter les périls de la mer. Ayant la nationalité de son pavillon, le navire est soumis à la compétence personnelle de l'Etat du pavillon. Ainsi, les navires de commerce ou navires privés peuvent, dans certains cas, être visités en haute mer. Dans les ports ou les eaux territoriales, les compétences territoriales de l'Etat côtier s'exercent mais ses compétences juridictionnelles sont limitées. En haute mer un Etat peut exercer un droit de visite à l'égard d'un navire ne battant pas son pavillon en cas de présomption de piraterie, de transport d'esclaves, de fraude au pavillon. De fait, et en droit, seule la zone des eaux territoriales, qui s'étend jusqu'à 12 mille, permet à l'Etat d'exercer des compétences de police sans limitation. Dans la zone contiguë et en haute mer c'est donc essentiellement la liberté qui prévaut.

Il est bien connu que la mer Méditerranée est d'après l'article 118 de l'UNCLOS une mer semi-fermée (entourée de nombreux Etats et connectée à l'océan Atlantique, à la mer Rouge et à la mer Noire par l'étroit débouché des détroits et le canal de Suez). Tout le monde sait aussi que les Etats riverains d'une mer semi-fermée sont dans l'obligation, selon l'article 122 de l'UNCLOS, de coopérer dans le domaine de la protection de l'environnement marin, la conservation des ressources halieutiques et la recherche scientifique.

C'est le cadre dans lequel a été placée la convention de Barcelone sur la protection de l'environnement marin (un traité régional complété par de nombreux protocoles).

La nécessité d'une coopération résulte de la géographie même de la Méditerranée. Elle est caractérisée par de larges zones d'eaux internationales dans lesquelles aucun Etat riverain n'est responsable de la sécurité de la navigation. Qui plus est, la Méditerranée est une mer relativement petite (il n'y a jamais plus de 400 milles nautiques entre les rives opposées). Nous voyons bien que dans de telles conditions juridiques, la lutte est encore plus complexe à mener. En effet, il ressort que dans le cadre de la libre circulation en mer il n'est pas possible de contrôler l'ensemble du trafic maritime en Méditerranée, qu'il n'est pas possible de contrôler ou d'arraisonner un bâtiment avant qu'il n'ait pénétré dans les eaux territoriales. Enfin, la faible profondeur de ces dernières (24000) ne permet pas de conduire une action avant qu'il ne se soit échoué sur les plages (cas de l'East Sea en France). Concrètement, sauf cas d'un bâtiment repéré en mer ou dénoncé par les autorités portuaires de départ, aucune action efficace ne peut être envisagée pour empêcher le débarquement de clandestins sur les frontières maritimes de l'Europe. Ces caractéristiques sont d'autant plus importantes que la création d'un espace de libre circulation dans le cadre des accords de Schengen, caractérisé par l'abandon de tout contrôle frontalier entre les pays signataires, reporte tout le poids du contrôle migratoire sur les seules frontières extérieures de cet espace et donc sur les 30 000 kilomètres de côtes de l'Union européenne.

1. 3 Un espace européen de libre circulation dont les approches maritimes restent perméables.

Les accords de Schengen conclus le 14 juin 1985 entre la France, l'Allemagne fédérale, la Belgique, le Luxembourg et les Pays-Bas, dont la convention d'application a été signée en juin 1990, ont étendu et harmonisé les conditions d'entrée dans les Etats signataires : suppression progressive des contrôles aux frontières communes des pays concernés assortie d'un contrôle renforcé aux frontières externes de l'espace Schengen. Le contrôle des frontières s'effectue ainsi en amont et à distance, de l'Europe « forteresse ». Les Etats signataires s'engagent à harmoniser le système de délivrance des visas, d'information commune (SIS), de

lutte contre l'immigration illégale et d'éloignement du territoire. Une collaboration policière concernant le refus d'admission pour des motifs d'ordre public et de sécurité, s'est mise en œuvre dans un cadre intergouvernemental et non encore communautaire. L'arrivée de l'Italie, de l'Autriche et de la Grèce a renforcé le dispositif commun de sécurité. Mais, à l'échelon français, des dysfonctionnements se produisent en raison du nombre élevé d'acteurs impliqués dans la délivrance de quelques deux millions de visas par an.

Les migrations internes à l'Europe ont manifestement progressé au fur et à mesure que le droit de libre circulation devenait réalité. Cela se traduit par un taux élevé d'installation dans les pays du sud de ressortissants des pays du Nord, par la progression des séjours temporaires dans des pays comme la Grande - Bretagne du fait de l'importance des offres d'emploi et des facilités de développement d'activités indépendantes, par l'accélération de la circulation des étudiants et des professions qualifiées.

Toutefois, ces migrations ne représentent pas des flux particulièrement élevés. La question de l'immigration en Europe aujourd'hui est avant tout la question de la migration des pays non communautaires et non européens vers l'ensemble des pays de l'Union européenne, puisque tous sont désormais concernés. L'Europe vit ainsi la mondialisation des migrations internationales, une mondialisation qui s'articulait au départ sur une circulation entre deux pôles, souvent liés par des rapports historiques et qui s'élargit aujourd'hui à l'ensemble de l'espace communautaire. Il y a eu des phénomènes d'extension des destinations des flux migratoires d'abord en raison de rapports de voisinage.

Les immigrations maghrébines, d'abord exclusivement tournées vers la France, se sont dirigées ensuite vers la Belgique et les Pays-Bas avant de trouver en Italie et en Espagne de nouvelles possibilités d'installation. Les Turcs, orientés au départ vers l'Allemagne du fait de la mise en place d'une politique bilatérale d'accords de recrutement, ont rapidement élargi leur horizon migratoire aux pays voisins : Pays-Bas et Belgique, puis France, Autriche, Suisse et pays scandinaves. Les Pakistanais, attirés à l'origine par le Royaume-Uni disposent maintenant d'un certain nombre d'installations en Allemagne et dans les pays scandinaves.

D'autres facteurs ont concouru à la multiplication des flux migratoires et à l'élargissement des pays de destination. L'ouverture des pays de l'Europe de l'Est a

généré de nouveaux flux qui ont touché en priorité les pays frontaliers. La Grèce et l'Autriche également frontaliers aux pays de l'Europe centrale et Balkanique ont vécu cette hausse des migrations entre l'Est et l'Ouest.
La croissance de la demande d'asile a été un autre facteur d'élargissement des zones de provenance des migrants. Stimulée à la fois par la multiplication des zones de conflit dans le monde et par la fermeture des frontières européennes à l'immigration économique, cette demande explose à partir du début des années 1980 et se maintien depuis à un niveau élevé avec des pics qui traduisent les situations de trouble dans les zones proches de l'Union européenne.

Ainsi, si la construction européenne préfigure des limites maritimes européennes, l'application des accords de Schengen en zone maritime n'avait rien prévu ou organisé de tel. Résoudre ce problème c'est avant tout, « poser un problème politique puisque l'on touche là de très près à la souveraineté dans des zones où les frontières ne sont pas visibles »[4]. Il est clair que les pays européens se trouvent, dés lors, confrontés à l'incohérence du report des contrôles migratoires sur une frontière extérieure commune qui dans le domaine maritime n'a pas d'existence légale et dont le contrôle ne peut s'envisager, sur le model des frontières terrestres, à la surveillance de quelques points de passages. Confrontés à des organisations maffieuses profitant des aspirations des populations du sud, des faiblesses structurelles de la protection de l'espace Schengen, l'action des Etats - nations reste inefficiente.

[4] Commissaire en chef de 2° classe Laroche de Roussane, in Méditerranée, un domaine de coopération : l'action des Etats en mer. Collection STRADEMED, 1999.

2. DES ETATS - NATIONS IMPUISSANTS ET DIVISES FACE A UN PHENOMENE TRANSNATIONAL ET MAFFIEUX.

Les accords de Schengen ont institué, entre les Etats signataires, un espace de libre circulation des personnes et reporté les contrôles aux frontières extérieures de l'espace Schengen. Dés lors la maîtrise des flux migratoires au sein de cet espace dépend, dans une large mesure, de l'efficacité des dispositifs nationaux de contrôle des pays dotés d'une frontière extérieure. En d'autres termes, la qualité des contrôles exercés et, de manière plus générale, la politique migratoire conduite par chaque Etat, engage sa responsabilité, non seulement à l'égard de son opinion publique, mais aussi à l'égard de ses partenaires Schengen. Profitant de la situation que nous venons précédemment de décrire, un certain nombre d'organisations maffieuses développent un trafic de clandestins par voie maritime particulièrement rentable. En l'absence de politique européenne en la matière, mais aussi en raison de la persistance d'égoïsmes nationaux, l'action des Etats nations reste inefficiente.

2. 1 Le trafic humain, une nouvelle source de richesse pour les maffias transnationales.

La fraude et le trafic des personnes, à l'échelle mondiale, sont devenus des activités extrêmement lucratives. Ce phénomène est étroitement lié au crime transnational, car ces personnes, qui dépendent du transport maritime, sont particulièrement vulnérables au chantage. Son ampleur est difficile à évaluer avec précision, mais les réseaux du crime organisé sont sans nul doute un « médiateur

important de l'immigration en Europe »[5], contrôlant le trafic de faux papiers, les itinéraires et le transport. D'après les estimations du centre des Nations unies pour la prévention de la criminalité internationale, les trafiquants transportent chaque année jusqu'à 4 millions d'immigrés clandestins, générant ainsi des revenus annuels de l'ordre de 5 à 7 milliards de dollars[6]. Les réseaux criminels exigent généralement de leurs passagers des sommes exorbitantes pour leur voyage et leur protection, usant parfois du chantage pour les enrôler dans les activités criminelles dans le pays hôte. Un grand bateau chargé d'immigrés clandestins chinois peut valoir jusqu'à six millions de dollars, et il arrive que certains passagers paient la traversée jusqu'aux Etats – Unis entre 30 et 45 000 dollars[7]. Même si ces données ne concernent pas le théâtre qui nous intéresse, et en l'absence de données ouvertes pour l'Europe, elles permettent de se faire une opinion sur les sommes en jeux.

A l'arrivée, beaucoup de migrants sont victimes de chantage et d'escroquerie : ils ont peu de ressources et leurs moyens de survie sont limités ; leur statut est soit illégal soit soumis à un processus administratif et juridique long et coûteux et ils peuvent en outre se trouver en but à la ségrégation sociale de la part des communautés hôtes. Selon certaines études menées en Italie et en Grèce sur les réfugiés albanais, il apparaît que si la relation entre immigration illégale et criminalité est souvent exagérée, il n'en demeure pas moins que les réseaux criminels organisant l'immigration sont impliqués dans les circuits de la drogue, le trafic d'arme et l'enlèvement de jeunes femmes et de fillettes destinées à la prostitution. Pour les organisations criminelles albanaises, kosovares, monténégrins et turques, les années 1990 ont été une véritable aubaine : elles leur ont livré un extraordinaire filon de réfugiés (né des conflits yougoslaves et de l'instabilité albanaise) et de proies à exploiter, comme les Kurdes et les ressortissants en transit du sous – continent indien.[8] Selon certains observateurs, le trafic humain serait désormais plus lucratif

[5] *The Guardian*, 7 janvier 1999, p13.
[6] G. Gunnatilleke, Summary of the report of thre rapporteur : international cooperation in fighting illegal immigration networks, séminaire de l'IOM sur « International responses to trafficking in migrants and the safeguarding of migrantt rights », Genève, 26-28 octobre 1994, cité par le Centre des nations unies pour la prevention de la criminalité internationale, in *Global programme against trafficking in Human beings, février 1999.*
[7] USCG (United States Coast Guard), Director of Opérations Capability Directorate, 21st-Century Hemispheric Maritime Security : A USCG Deepwater vision, Washington Dc, 15 septembre 1998, p40.
[8] Séance d'information de Madame Sadako Ogata, UNHCR, au conseil de sécurité, New York, 5 mai 1999, http://www.unhcr.ch/refworld/unhcr/hcspeech/990505.htm.

que celui de marchandises, voire de drogue. Il est important de constater que le trafic d'immigrés clandestins vers l'Australie est également associé à la criminalité[9].

Il est très difficile de chiffrer un phénomène par essence clandestin. Pour la décennie 1990, on peut évaluer à 100 000 les débarquements sur les côtes italiennes, selon les chiffres du ministère de l'intérieur[10]. Partant du postulat selon lequel le nombre de réfugiés interceptés en direction de l'Espagne ne représente pas la moitié des entrées non détectées et que l'on adopte les mêmes chiffres pour la Grèce, on pourrait estimer à plus de 180 000 leur nombre pour l'ensemble des pays méditerranéens membres de l'Union européenne au cours de la décennie 1990. pour mettre le problème en perspective, les consulats français à l'étranger refusent 500000 visas chaque année et le nombre de demandeurs d'asile rejetés en 1997 étaient de 20 055[11].

Les principaux circuits empruntés sont les suivants :

- depuis le Maghreb vers la côte méridionale de l'Espagne, soit directement, soit via Melilla et Ceuta ;
- depuis la Turquie vers la Grèce ou la Sicile ;
- depuis la côte sud-est de l'Adriatique vers l'Italie, et plus particulièrement les Pouilles ;
- depuis l'Egypte (ou depuis le Maghreb via la Tunisie) vers la Sicile ou l'Italie continentale, parfois via Malte.

Bien entendu, la Grèce, l'Italie et l'Espagne ne sont pas nécessairement les destinations finales choisies par les migrants ; la plus part d'entre eux se dirigent ensuite vers l'Autriche, l'Allemagne, la Suisse ou les pays du Benelux. Vers la fin des années 1990, l'Italie et l'Espagne ont néanmoins tendance à devenir un lieu de résidence. Le principal problème posé aux états du sud de l'Union européenne n'est pas le volume relatif de la population étrangère mais l'accroissement rapide et incontrôlé observé dans certaines régions, alors même que ces pays tentent de promouvoir la liberté de circulation au sein de l'Union européenne et d'établir des régimes de contrôle de l'immigration. Ce sont généralement les pays pauvres les plus proches des zones de conflit. Ainsi au cours des années 1990 l'Italie a subi des

[9] Mickael Richardson, « Australia takes steps to halt illegal immigrants », International Herald Tribune, 18 mai 1999.
[10] Divizione Assistenza ai Profughi, Direzione Generale dei servizi Civili »Richiedenti asilo dal 1990 al 1998 », Rome, 11 mars 1999.
[11] Catherine Withol de Wenden, « Notes sur les visas de circulation », document présenté à la conférence annuelle d'EuroMeSCo, Londres, 16 mai 1998.

flux migratoires dus à l'instabilité politique et aux conflits car, après la chute du communisme, l'Albanie est devenue à la fois un pays d'émigration et un lieu de transit pour les réfugiés yougoslaves. En 1996, l'Italie enregistrait près d'un million d'émigrés immatriculés, issus de pays extérieurs à l'Union européenne, et entre 600000 et un million de personnes ne bénéficiant apparemment d'aucun statut régulier[12].

S'il n'existe pas d'étude exhaustive accessible sur les années 2000 – 2001, la consultation du premier rapport bi-annuel de l'Organisation Maritime Internationale, relative au trafic et au transport des migrants illégaux par mer, reste très instructive. Elle permet de constater deux choses. Tout d'abord, que le flux des immigrés clandestins par voie maritime se poursuit. Pour la seule période de janvier à août 2000, le nombre de clandestins arrivés par mer en Italie, et recensés, est de 2387. Il ne s'agit là que des clandestins par voie maritime non seulement interceptés mais aussi déclarés à l'OMI. Le second élément, et sûrement le plus intéressant, est que quatre bâtiments interceptés transportaient entre 300 à 500 clandestins. Ce dernier élément montre que le trafic semble rentrer dans une phase « industrielle », et que sa rentabilité justifie, pour les réseaux maffieux, des investissements importants. Il ne s'agit plus, dés lors, d'un trafic de passeurs utilisant des esquifs ou des embarcations côtières, mais d'un véritable système organisé et planifié. Un autre élément qui démontre le caractère organisé et quasi commercial de l'affrètement de ces navires de haute mer, est la multitude des nationalités présentes parmi les clandestins. A titre d'exemple, le « SENIOR M » battant pavillon de Sao Tomé et Principe, arraisonné le 18 avril 2000 par la marine italienne en provenance de Chypre, transportait 343 clandestins de nationalité turque, afghane, indienne, pakistanaise, iranienne, sri Lankais, éthiopienne, congolaise, sénégalaise, bangladais. On se trouve dans ce cas, indéniablement confronté à une véritable filière organisée. Mais, c'est avant tout le caractère transnational de ce trafic qui représente un enjeu particulier pour les Etats. Des bandes maffieuses dont l'organisation dépasse les frontières, des bâtiments battant des pavillons de complaisance, des équipages multinationaux sont autant de caractéristiques qui défient la seule compétence des Etats littoraux de l'Union européenne.

[12] OCDE-SOPEMI, *Tendances des migrations internationales : Rapport annuel, édition 1998,OCDE,*Paris, 1998, p15.

2. 2 De l'absence de politique de lutte contre l'immigration clandestine commune à l'impuissance : une source d'échecs nationaux

Il faut constater qu'il existe bien des préoccupations communes des pays engagés dans la construction européenne. Cette politique, a minima, tend à favoriser une gestion communautaire des frontières extérieures, mais suffit-elle à apporter une réponse efficiente à cette menace ?

Dans ce cadre, plusieurs décisions inter-gouvernementales ont abouti à la mise en place d'une politique de visas, d'harmonisation des conditions nécessaires au regroupement familial, de restriction au droit d'entrée des étudiants et des professionnels qualifiés. Une banque de données informatisée, le Système d'information Schengen (SIS) a été constituée pour améliorer l'efficacité du dispositif de contrôle externe. Des accords de réadmission ont été signés avec les pays frontaliers qui doivent s'engager à reprendre sur leur territoire les personnes ayant transité chez eux avant de franchir illégalement les frontières d'un pays de la Communauté.

En fait, la politique européenne commune, celle qui relève pour l'instant encore de la coopération inter-étatique et pas encore des décisions des instances de Bruxelles, n'a guère eu de difficultés à trouver un plus petit commun dénominateur : celui du compromis entre d'une part l'affirmation des valeurs européennes communes - droit d'asile, droit de vivre en famille, libre circulation - et d'autre part la résistance à la pression migratoire et le ménagement des opinions publiques nationales toujours faciles à s'émouvoir devant les risques d'une immigration incontrôlée. Mais tout ceci n'a toutefois pas empêché les flux migratoires de se poursuivre, souvent sous forme clandestine, avec la multiplication de situations honteuses en matière de trafic de populations et d'exploitation de la force de travail des personnes en situation irrégulière.

De ceci nous retiendrons trois conclusions. Tout d'abord que cette politique *a minima* n'en est pas une car, indéniablement, elle ne peut répondre aux situations d'urgence ou de crise. Ensuite, il apparaît clairement à la lumière des faits récents que le problème du contrôle des frontières maritimes n'a pas été véritablement

envisagé, ou plutôt qu'il a été considéré sous le même angle que celui des frontières terrestres, ce qui ne peut être satisfaisant. Enfin, cette « politique » n'aborde que la question du traitement des flux migratoires, et en aucun cas leur prévention, leur anticipation. Il est clair qu'en matière d'immigration maritime la réponse terrestre, qui consiste à fermer les frontières, ne peut s'appliquer. Il ne peut y avoir de traitement efficace que dans la prévention des flux, dans une défense de l'avant.

Le contrôle des frontières a un coût paradoxal, à la fois politique et économique. Un coût politique, car les Etats n'ont ni les moyens de lutter efficacement contre l'immigration clandestine, ni la possibilité, vis-à-vis de leurs voisins du sud, avec lesquels ils entretiennent des relations diplomatiques et culturelles (francophonie…), de mettre en pratique les reconductions prononcées. Un coût économique, car la politique de fermeture des frontières coûte cher en moyens policiers (escortes, centres de rétention, contrôles d'identité) pour des résultats aléatoires et qui vont à l'encontre d'autres réalités économiques.

Enfin, une dernière raison, plus subjective, explique ce manque de coopération des pays européens, et cet isolement des pays littoraux dans leur défense des frontières maritimes extérieures. Elle est le fait d'une relation historique à l'immigration différente selon les pays

Les Etats européens ont des expériences différentes en matière de gestion des flux migratoires, expériences liées à la période historique au cours de laquelle ils sont devenus des pays d'accueil. Les flux migratoires contemporains, c'est à dire ceux qui ont commencé à exister de façon massive avec le début de l'industrialisation n'ont en effet pas touché tous les pays d'Europe occidentale à partir de la même période. Certains pays comme la France ont accueilli très tôt dans leur histoire des populations immigrées venues de l'étranger. D'autre comme la Suisse, la Belgique, les Pays-Bas, les pays scandinaves ne sont devenus des pays d'immigration qu'après la seconde Guerre mondiale. D'autres enfin comme l'Italie, l'Espagne, la Grèce, le Portugal ou la Finlande ne sont des pays d'accueil que depuis le début des années 1980.

La politique européenne d'immigration a donc dû se mettre en place à partir de pays qui avaient des expériences différentes du recours à l'immigration et pour lesquels les enjeux n'étaient pas les mêmes en terme de contrôle des flux. Certains pays n'ont signé ni le traité de Schengen, qui impliquait l'abandon du contrôle des

frontières externes de la Communauté, ni le traité d'Amsterdam qui prévoit la communautarisation à un horizon de cinq ans des politiques migratoires. A l'intérieur même de l'espace Schengen il existe des tensions entre les pays de vielle immigration qui s'efforcent de promouvoir un contrôle des flux à partir des frontières communautaires et les pays d'immigration récente assez perméables aux entrées irrégulières et qui servent de première voie d'accès à l'ensemble de l'Europe occidentale. L'histoire récente nous enseigne en effet que, derrière des pratiques différentes selon les pays, on enregistre un relatif échec des tentatives de maîtrise des flux clandestins maritimes par les Etats.

On ne peut aborder cependant cette question sans mettre en relief, le manque de conviction des pays de l'Union que ces questions sont d'intérêt commun, et donc la permanence, au sein de la construction européenne, d'égoïsmes et d'intérêts nationaux.

2.3 Le poids des égoïsmes et des intérêts nationaux.

La coopération pourrait-elle être développée dans un cadre plus large, à l'échelle de l'Union européenne, et permettant une meilleure maîtrise des flux de clandestins que dans le seul cadre des politiques conduites par les Etats ?
Première zone d'immigration au monde au début du XXI° siècle, la Communauté européenne s'est dotée peu à peu de moyens visant à réguler les flux et à harmoniser aussi bien les procédures de contrôle que les mesures d'accueil et de sélection des entrants. On observe cependant que l'engagement de l'ensemble des Etats dans une telle politique se fait toujours avec nombre de nuances. Ainsi, le Royaume-Uni, l'Irlande et le Danemark n'ont pas signé les accords de Schengen de 1985 ni ratifié le traité d'Amsterdam de 1997, tandis que la France et l'Italie ont émis un certain nombre de réserves pour l'application de la totalité des accords de Schengen. Enfin, au sommet de Nice de décembre 2000, l'Allemagne a demandé le report à quatre ans de la mise en place de la politique commune du droit d'asile.

Dans le cadre plus précis de notre étude, constatons qu'à plusieurs reprises les responsables italiens ont souhaité que l'Union apporte un concours financier à la surveillance des frontières extérieures dont la péninsule a la garde, pour l'ensemble de la Communauté. L'élargissement des attributions des institutions bruxelloises dans le domaine de l'immigration conduit à s'interroger sur la mise en place d'un éventuel mécanisme de solidarité financière et, plus largement, sur les actions conduites par l'Union dans le cadre de ce nouveau champ de compétences. La commission interrogée sur ce point, paraît particulièrement réticente pour s'engager dans une telle procédure[13]. Et pourtant, le report des contrôles aux frontières extérieures introduit une donne radicalement nouvelle dans les conditions du contrôle des frontières. Les pays dotés de frontières extérieures assurent non seulement la sécurité de leur territoire mais aussi celle de l'ensemble de l'Union. Ils assument une responsabilité importante vis-à-vis de l'Union. Les développements précédents consacrés ont permis de mesurer l'importance de cette responsabilité, exercée à ce jour, sur le seul fondement de leurs moyens nationaux. Est-il normal que la défense de l'intérêt commun en matière de sécurité pèse sur les seuls Etats que le hasard de la géographie a placés aux marches de l'Union ? Ne pourrait-on envisager, du moins sur le plan financier, un partage du fardeau. Au-delà même de l'argument de principe, il pourrait être de l'intérêt bien compris de l'Union d'envisager la mise en œuvre de mécanismes de solidarité financière lorsque l'élargissement aura fait des pays d'Europe centrale et orientale les gardiens des frontières de l'Union. Il ne faut pas se le dissimuler, ces pays auront sans doute rejoint l'Union européenne avant de posséder le dispositif de contrôle requis : les ressources des Etats candidats sont comptées, les frontières dont ils ont la charge apparaissent vulnérables. A leurs portes en effet, les Etats issus pour la plupart de l'éclatement de l'Union soviétique, souffrent de l'instabilité des institutions et des économies ; leurs populations peuvent se laisser séduire par la vision désormais rapprochée du modèle européen. Lors du conseil européen de Tampere, la Grèce avait d'ailleurs souhaité que soit reconnu, dans les conclusions du sommet, le principe d'une solidarité financière pour le contrôle des frontières extérieures de l'Union. Cette proposition n'avait pas été retenue. Il n'en reste pas moins que la question d'un soutien financier

[13] Paul Masson.L'Europe face à l'immigration : quels objectifs ? quels moyens ? Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Sénat n°438 1999-2000.

spécifique se posera de nouveau au moment où les futures adhésions devront se concrétiser.

A cet égoïsme des nations qui ne sont pas en première ligne face aux flux de clandestins par voie maritime, vient s'ajouter la complexité des liens historiques unissant chaque pays de l'Union aux pays du pourtour méditerranéen. Les rapports privilégiés et hérités du passé, de la France avec le Maroc, l'Algérie, le Liban pour ne citer que ceux la, les rapports de l'Italie avec la Tunisie, les rapports de l'Allemagne avec la Turquie sont autant de particularismes qui s'opposent à la définition d'une règle commune à l'Union, chaque nation souhaitant que ses relations particulières justifient l'adoption d'exception.

De ces éléments, il ressort clairement que la politique nationale élaborée et conduite isolément, ne peut réussir dans un espace unifié où il ne peut y avoir de réussite ou d'échec national, mais uniquement des résultats communautaires. Que l'Italie ou l'Espagne assurent le bouclage et le contrôle total de leurs frontières maritimes n'a aucun sens et aucune valeur pour l'Union européenne dés lors que les trafiquants peuvent dérouter leurs bâtiments et s'échouer sur les côtes françaises. Enfin, aucune des marines nationales concernées n'est en mesure par ses propres moyens d'assurer simultanément le contrôle permanent de ses approches maritimes, d'assurer la permanence d'un dispositif de renseignement et de contrôle en mer de façon préventive. En l'espèce, il n'apparaît pas d'autre solution que de mettre en place un dispositif de coopération globale entre les pays membres de l'Union.

3. EFFICIENCE ET INTERETS COMMUNS : VOIES ET MOYENS DE LA COOPERATION.

Ce n'est qu'à la suite de catastrophes maritimes ayant un impact national important, telles que les pollutions entraînées par le naufrage de l'*Amoco Cadiz* et celui du *Tanio* que, au niveau national, le secrétariat général de la mer a été créé auprès du Premier ministre et que les Préfets maritimes se sont vus confier un rôle de coordination de l'action de l'Etat en mer. De la même façon il est nécessaire que les pays membre de l'Union prennent conscience que la situation nécessite la mise en place d'une véritable coopération inter-étatique face à la menace du trafic de migrants clandestins. Dans une mer sans frontière, le contrôle de la navigation maritime, la lutte contre les trafics de toute sorte, la surveillance, le sauvetage intéressent non seulement la communauté des Etats riverains, mais aussi l'ensemble des pays de l'espace Schengen. Ces actions ne peuvent être conduites efficacement que dans la mesure où une bonne coopération s'instaure entre chacun d'eux.

3. 1 Pour un contrôle efficace des frontières maritimes extérieures.

La complexité de la nécessaire coordination des actions de l'Etat en mer dans chaque pays nécessite le développement d'une coopération entre les Etats, d'autant plus indispensable que les actions doivent s'exercer hors des eaux territoriales nécessitant l'action simultanée ou successive de moyens appartenant à des Etats différents.

La mise en place d'un espace de libre circulation des personnes au sein de l'Union européenne a eu un effet paradoxal. Si le contrôle des frontières extérieures de l'union intéresse l'ensemble des Etats membres, la défense de cet intérêt commun relève des seules compétences nationales. La maîtrise des flux migratoires à l'échelle de l'Union dépend de la seule volonté politique des Etats dotés de frontières extérieures et des moyens qu'ils sont à même d'engager. De ce point de

vue, autant les mesures prises par l'Italie semblent conséquentes, malgré toute la difficulté du contrôle des frontières maritimes, autant les conséquences de l'intégration de la Grèce au sein de l'espace de libre circulation des personnes parait préoccupante du fait de la difficulté du contrôle efficace des frontières maritimes de ce pays et de ses 3 000 îles. La question de la sûreté des contrôles risque de se poser avec une acuité plus grande encore au moment de l'adhésion des pays d'Europe centrale et orientale à l'Union européenne. Ces Etats, dont les moyens déjà modestes sont principalement consacrés à la préparation de leur intégration économique, auront-ils la capacité d'assumer la sécurité de la frontière extérieure ? L'Union devrait dés lors envisager le renforcement des mécanismes de solidarité financière, précédemment évoquée, afin de permettre aux Etats dotés de frontières extérieures de faire face à leurs responsabilités.

Enfin, un pas supplémentaire pourrait être franchi par la mise en place de patrouilles de surveillance maritime associant des forces de plusieurs pays. Cette forme de coopération devrait répondre à une demande de l'Etat intéressé et être placée sous son contrôle dans le respect des prérogatives nationales. A l'heure où s'édifient les premiers fondements d'une Europe de la défense, il n'est pas impossible d'envisager, à une échelle plus proche des préoccupations quotidiennes des citoyens, des actions communes de surveillance des frontières.

Pour l'occasion, on peut mentionner que le corps des gardes-côtes italiens s'est orienté vers une série d'activités qui impliquent les pays méditerranéens dans d'autres programmes de coopération dans le cadre de nécessités communes pour la sécurité de la navigation. Le secteur, en pleine expansion, implique un engagement toujours plus grand du personnel et des moyens du corps sous forme de coopération bilatérale et multilatérale :

- convention sur la lutte contre la criminalité internationale (Palerme, 13/12/2000). Le traité, souscrit par 80 pays, contient un protocole contre le trafic des migrants par voie maritime qui, grâce à l'apport des pays méditerranéens concernés par le phénomène, favorisera la coopération pour prévenir et réprimer l'usage de bateaux sans les caractères minimums de sécurité dans le trafic de migrants en haute mer ;
- Italie / Malte. La collaboration amorcée par le corps des gardes-côtes italiens prévoit deux programmes, l'un dans le domaine de la protection civile, l'autre dans celui de la "sécurité non militaire" relative, entre autres, aux devoirs SAR, police

maritime, surveillance de la pêche, télécommunications, antipollution et anti-immigration ;

- Italie / France. Sur initiative bilatérale, a été approuvé, au sein de l'OMI, le système de routes contrôlées et de monitorage obligatoire des navires en transit dans les Bouches de Bonifacio, entré en fonctions le 1° décembre 1998 à travers une gestion conjointe des deux pays (pour l'Italie, c'est le corps des gardes-côtes qui est préposé à la gestion du système).

A l'exemple de ces actions de coopération concrètes, les pays méditerranéens de l'Union doivent mettre en place un dispositif de coopération qui leur permette d'assurer la synergie de leurs dispositifs et moyens nationaux afin d'en optimiser l'emploi et l'efficacité. Aucun pays n'ayant les moyens, dans le cadre d'un espace de libre circulation, d'assurer seul la mission de contrôle aux frontières, il leur faut coopérer afin d'assurer en commun un contrôle efficace de l'espace méditerranéen et garantir ainsi l'ensemble des pays membres de l'espace Schengen du risque du trafic de clandestins. C'est d'ailleurs cette coopération, officieuse et non organisée, qui a permis à la marine italienne de dérouter un cargo de clandestins sur renseignement fourni par un bâtiment de la marine nationale française.

Néanmoins, ce même événement a montré les limites d'une politique de défense aux « frontières » puisque la menace exercée par les clandestins de jeter à la mer les femmes et les enfants en cas de déroutement, a contraint les autorités à laisser ce bâtiment de clandestins aborder les côtes italiennes. Il apparaît donc nécessaire d'envisager une défense plus offensive, une défense de l'avant.

3.2: Répondre aux exigences du droit maritime et de la nouvelle morale publique.

L'afflux de réfugiés et le trafic de clandestins constituent une réelle question humanitaire, ne serait-ce que par les centaines de noyades dénombrées chaque année. Nombres des embarcations utilisées par les trafiquants, y compris les bâtiments de grande taille de type cargo, ne disposent ni d'aide à la navigation ni de cartes marines et sont dotées de machines et d'appareils de direction douteux, et de

matériels de sauvetage insuffisants voire inexistants. Ces longues traversées s'effectuent souvent dans des conditions d'hygiène très précaires, sans parler des risques d'incendie liés aux conditions d'hébergement et à l'état des navires. Au cours de certaines traversées relativement courtes en mer Adriatique, des trafiquants n'ont pas hésité à jeter délibérément des passagers par-dessus bord pour ralentir les opérations de poursuite. En outre, il est souvent difficile de faire la différence entre organisateurs et clandestins. Enfin dans une société qui se veut respectueuse des droits de l'homme et qui accepte de moins en moins la mort, l'usage de la force pour contraindre les bâtiments de clandestins à rebrousser chemin apparaît d'ors et déjà irréaliste. Dans tous les cas, l'interception doit respecter l'exigence légale consistant à venir en aide aux civils en détresse en mer, et non à aggraver cette détresse.

Cette situation nous oblige, au moins, à envisager la mise en place de réglementations et la garantie de la sécurité en mer. Alors qu'une véritable gestion des océans apparaît de plus en plus nécessaire, une réglementation internationale s'inscrivant dans un code de bonne conduite en mer, nécessite elle aussi, une coopération. Comme le souligne Susumu Takai, les Etats ont, en vertu du droit de la mer, certaines prérogatives mais ils ont aussi des devoirs internationaux, et la gestion de cet espace prévaut sur le *mare liberum* dépourvu de contraintes[14]. La formulation la plus récente de cette attitude apparaît dans le protocole 1 du projet de convention contre la criminalité transnationale, qui demande aux parties « d'envisager de conclure des accords bilatéraux ou régionaux, afin de faciliter la coopération par la mise en place de mesures appropriées et efficaces susceptibles de prévenir et de mettre fin au trafic des migrants maritimes »[15].

Nous devons garder à l'esprit, comme nous venons de le montrer, que moralement et légalement, toutes les personnes en détresse doivent être secourues en mer. Il est important de connaître l'anecdote de cet officier de l'US Navy qui fut traduit en cour martiale pour ne pas avoir fourni une aide suffisante à des *boat people* vietnamiens en 1978. Cette obligation d'aide est donc d'une grande importance.

[14] Susumu Takai, « Legal aspects of Ocean Peace keeping : a new idea of CBMs », Ocean Governance and OPK, Thirteenth international Symposium proceedings, National Institute for Defense Studies, Tokyo, 1998, p7.
[15] Projet révisé de protocole contre l'introduction clandestine de migrants par terre, air, et mer additionnel à la convention des Nations unies contre la criminalité transnationale organisée, AG A/Ac.254/4/Add.1/Rev.1, 1 » mai 1999, Art. 7, para. 14.

La coopération en matière de contrôle des approches maritimes doit répondre à trois principes fondamentaux :

- l'indivisibilité de l'espace : il n'y a pas de frontières en mer ;
- l'indivisibilité de l'action, afin qu'une politique soit appliquée correctement ;
- la coordination pour mobiliser, optimiser et exploiter les ressources existantes.

Au niveau des Etats - Majors, les marines devraient se mettre d'accord sur des bases minimales de coopération grâce à des documents communs. Il y a plusieurs façons d'améliorer la coopération navale directe entre les marines au niveau opérationnel. Nous citerons :

- l'échange de données et d'informations en relation avec les faits qui se sont déroulés pendant des activités menées dans les eaux internationales,
- des procédures tactiques communes,
- des exercices et des entraînements communs ainsi que l'échange d'observateurs,
- la coordination des opérations en mer et au niveau des quartiers généraux grâce à des canaux de communication.

A partir des expériences navales antérieures, on pourrait cependant imaginer de nombreux domaines où les marines méditerranéennes peuvent améliorer leur coopération en vue de mener une action efficace contre le trafic de clandestins.

- Le contrôle de la navigabilité des navires : L'action de prévention pour la sécurité de la navigation des navires marchands appartenant à un Etat tiers est exercée par l'Etat où se trouve le port, d'après le *Mémorandum d'entente sur le contrôle par l'Etat du port en Méditerranée (*Mémorandum de Paris, 1972)[17].

Cette fonction ne peut pas être exercée en mer par des navires de guerre sans le consentement de l'Etat auquel appartient le navire marchand, sauf dans le cas d'un navire sans pavillon dans un mauvais état de navigabilité faisant le transport ou le trafic de migrants. Les cas d'intervention des navires de guerre pour les examens de sécurité de navires d'un Etat tiers (avec autorisation) ou de navires sans pavillon impliqués dans le transport illégal de migrants sont précisés dans l'*Interim Measures for Combating Unsafe Practices Associated with the Trafficking or Transport of Migrants by Sea* (IMO MSC Circ. 896, 16 décembre 1998).

D'après ces règlements (aussi repris dans le protocole de Palerme de 2000 susmentionné), la mission fixée par le gouvernement italien à la marine italienne dans les eaux internationales adjacentes aux eaux territoriales italiennes[18] est de

contrôler l'itinéraire des navires suspectés de faire entrer illégalement des migrants, d'intervenir en leur faveur pour des fonctions de SAR, et/ou si nécessaire d'escorter ou de remorquer des navires en détresse dans les eaux territoriales italiennes.

Les marines méditerranéennes devraient trouver des formes pratiques de coopération dans ce domaine. Ainsi, la marine italienne opère avec la marine française dans le détroit de Sicile. La marine tunisienne coopère aussi avec la marine italienne dans le cadre des mesures devant éviter les accidents en mer, dans le cas où les navires suspectés du transport illégal de migrants vers la côte italienne seraient porteurs du pavillon tunisien.

- L'exécution d'opérations SAR : d'après l'article 98 de l'UNCLOS, le capitaine d'un navire doit impérativement prêter assistance aux personnes en danger en mer. Cette obligation est aussi valable pour le commandant d'un navire de guerre. Un autre aspect de ce problème est l'activité des services SAR mis en place par de nombreux Etats afin de garantir la sécurité sur et au-dessus de la mer. L'organisation française pour les missions de SAR, basée sur la "double casquette" du préfet maritime, peut être considérée comme une forme d'interaction réussie entre les moyens civils et les moyens militaires. Nous pouvons aussi garder à l'esprit l'organisation italienne qui fait *du Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera* (qui appartient à la marine italienne mais qui agit pour le compte du ministère des transports) l'autorité nationale responsable de SAR d'après la convention SAR de Hambourg (1978) .

- La protection des lignes de communication afin de faciliter le commerce maritime :

tous les pays méditerranéens ont un intérêt vital pour la liberté de navigation. Le flux commercial à travers la Méditerranée (et ses mers voisines accessibles via le détroit de Gibraltar, les détroits turcs, le canal de Suez et la mer Rouge) ne peut pas être gêné ou interrompu. Les marines doivent prêter attention à la sauvegarde de cette liberté, elles doivent joindre leurs efforts en coopérant pour préserver la mer Méditerranée de toutes les menaces non militaires, comme le terrorisme maritime, la piraterie, les restrictions du trafic grâce à des goulots d'étranglement.

- La coopération en matière de détection des bâtiments suspects, de leur contrôle et de la transmission des informations aux autres marines. Comme dans le cadre de la SAR, les marines pourraient se répartir des zones de responsabilité de patrouille et de contrôle visuel des navires.

Maintenant, la coopération navale dans le domaine non-militaire de la sûreté de la navigation peut devenir une réalité basée sur la capacité traditionnelle des marines à établir de bonnes relations mutuelles.

3.3 De la défense aux frontières à la défense de l'avant : voies et moyens de la coopération Euro-méditerranéenne.

Au-delà du simple dispositif maritime de contrôle et de surveillance des frontières maritimes de l'espace Schengen, c'est toute la politique de prévention et de lutte contre les trafics clandestins de migrants qui doit, non plus seulement assurer la sécurité des frontières, mais s'attaquer à la source de ce trafic. Il apparaît indispensable de mettre en place une défense de l'avant. Dans cette optique les pays européens ne doivent pas se contenter de développer une coopération inter - européenne, mais l'étendre aux pays de l'ensemble du pourtour méditerranéen et développer ainsi le volet préventif - d'alerte avancée - que nécessite un tel dispositif de lutte.

Les cadres juridiques existants, qui permettraient de développer ces actions sont nombreux. Néanmoins, nous nous attacherons à ne retenir que celui du Partenariat Euro – Méditerranéen (PEM) qui nous paraît le plus adapté. En effet, si les relations entre l'Union européenne et les pays méditerranéens sont surtout bilatérales, le PEM lancé à Barcelone en 1995, est généralement considéré comme un processus multilatéral. La notion de « construction du partenariat » a remplacé celle d' «édification de la confiance » afin de tenir compte à la fois des nouvelles priorités politico-économiques et, selon Claire Spencer, des dangers d'un discours articulé autour des concepts militaires tels que les mesures de confiance, dont le but est d'améliorer les relations entre des ennemis réels et potentiels[16]. Le partenariat a pour objet d'instaurer une zone commune de paix et de stabilité. Bien que la dimension sécuritaire du PEM soit modeste par rapport à son projet de zone de libre-échange en 2010, la déclaration de Cologne du Conseil européen (juin 1999) fait des questions de sécurité une composante de plus en plus incontournable en matière de

[16] Claire Spencer, « Building confidence in the Mediterranean area », Mediterranean Politics, Vol. 2, 1997, p24.

relations. Ainsi, les efforts entrepris se sont développés dans deux domaines de la coopération concernant les migrants et réfugiés maritimes.

Premièrement, les partenaires méditerranéens de l'UE ont un intérêt commun à réglementer les mouvements de population, en partie parce qu'ils considèrent le trafic des réfugiés et des migrants comme une forme de criminalité transnationale, elle-même liée au trafic d'armes et de drogue. Dans la mesure où il relève des questions politiques et de sécurité mentionnées dans la Déclaration de Barcelone, il s'agit là d'un élément central du partenariat.

Deuxièmement, la Conférence euro-méditerranéenne des ministres des affaires étrangères tenue à Stuttgart en avril 1999 a approuvé un certain nombre de lignes directrices en vue de constituer une Charte euro-méditerranéenne pour la paix et la stabilité, qui sera officiellement adoptée « dés que les conditions le permettront »[17]. Les partenaires envisagent le développement évolutif du dialogue politique, des mesures de partenariat, des relations de bon voisinage et de la coopération régionale, de la diplomatie préventive, de la gestion des crises. Ainsi, les partenaires cherchent à mettre en œuvre les principes de la déclaration de Barcelone qui reconnaissent l'indivisibilité de la notion de sécurité ainsi que son caractère global sur le plan économique, social, culturel et humain tout en s'appuyant sur des instruments capables d'assurer la coopération. Des objectifs particuliers ont étés inclus. Ils concernent les questions humanitaires les plus concrètes et pourront être atteints grâce à des mesures permettant de lutter contre le crime organisé, le trafic de drogue, l'immigration clandestine et le trafic humain.

« Pour en sortir, d'aucuns, s'inspirant d'une philosophie, certes généreuse mais ô combien angélique, proposent que le Nord sacrifie ses propres exigences sur l'autel de la confiance. C'est faire preuve de beaucoup de naïveté : donner sans recevoir en retour ne constitue nullement un instrument privilégié de la confiance entre les Etats ; l'Histoire en témoigne abondamment. Bien au contraire, cela ne manque pas de susciter le plus souvent des doutes sur le désintéressement et l'honnêteté du geste et, quoi qu'il en soit, risque d'être jugé attentatoire à la dignité de celui qui reçoit. Est-ce ainsi que l'on peut espérer développer la confiance ? Celle-ci ne peut valablement reposer que sur le partage ; plus ce dernier sera spontanément accepté de part et d'autre parce que profitable à l'un et à l'autre, plus il sera équilibré,

[17] Conclusions formelles du président, troisième conférence euro-méditerranéenne des ministres des affaires étrangères, Stuttgart, 15-16 avril 1999, paragraphe 11.

plus on a de chance de voir s'instaurer la confiance mutuelle. La véritable solidarité naît de l'existence d'intérêts partagés »[18].

Si les pays du Nord n'aident pas réellement les pays du Sud de la Méditerranée, si l'on n'admet pas de faire pour ces pays les mêmes efforts que pour les pays de l'Est, d'ici 2010-2015, il ne sera pas possible, malgré tous les contrôles aux frontières, d'arrêter les flux migratoires qui vont s'accroître progressivement. Et ne nous trompons pas, cela n'est pas dans l'intérêt des pays du Sud, qui n'arriveront pas à empêcher la fuite de leurs cerveaux et de leurs futures élites. C'est peut-être un scénario catastrophe, mais c'est ce n'est pas irréaliste et même envisagé avec inquiétude par certains pays en voie de développement. La véritable question est plutôt de savoir comment aider les pays du Sud à se remettre à niveau pour pouvoir produire suffisamment de richesses et garder ainsi leur population. A ce moment-là, la libre circulation des personnes ne posera plus de problème. En effet, les gens aspireront à retourner chez eux, et ces pays n'auront plus peur de perdre leurs élites futures parce qu'elles trouveront les mêmes conditions chez elles. « Seul un développement durable du sud de la méditerranée, avec l'aide de l'Union européenne, peut diminuer le tropisme vers le nord et aider à la fixation de la population dans son pays d'origine »[19].

Le cadre de cette coopération existe déjà et il ne nous parait pas nécessaire de lui en substituer un autre. A contrario, il nous semble urgent de le développer et de concrétiser les pistes qui ont été ouvertes. Seule cette coopération euro - méditerranéenne permettra d'assurer un contrôle efficient des frontières maritimes extérieures de l'espace Schengen, par la mise en commun et la coordination des moyens des pays de sa façade maritime, et par la coopération avec les pays du pourtour méditerranéen dont les clandestins sont originaires ou par les ports desquels ils transitent. Cette coopération est le seul moyen d'assurer la prise en compte globale d'un phénomène transnational maffieux et de le traiter préventivement. Dans le cadre du démantèlement de ces organisations criminelles, il

[18] François Caron, Membre du conseil de direction de la FMES, La Méditerranée occidentale : espace privilégié pour améliorer la confiance et la sécurité, actes du Colloque du 6 juin 2001, *Une voie prometteuse pour le partenariat euro-méditerranéen : la Coopération en mer.*

[19] Capitaine de Vaisseau Akabli, Etat-major de la marine Royale marocaine, Méditerranée, un domaine de coopération : l'action de l'Etat en mer. Colloque de Toulon des 2 et 3 avril 1998.Collection STRADEMED.

n’y a aucun espoir à attendre d’une position attentiste sur les frontières maritimes nationales. Face à l’impossibilité morale et juridique de refouler ces bâtiments de clandestins, le mode d’action envisageable reste de s’attaquer, en liaison avec les pays concernés, au point de départ du trafic. Dans ce cadre, il importe de lutter contre les organisations maffieuses dans toutes leurs zones d’actions, et aux structures qu’elles développent tant dans les pays de départ, de transit que d’arrivé. Il apparaît nécessaire de renforcer l’engagement de la responsabilité des pavillons arborés par les navires des trafiquants mais surtout d’engager non seulement la responsabilité des équipages et de leur commandant, mais aussi de l’armateur des navires utilisés. C’est par le seul traitement multilatéral et transversal de cette question que le problème du trafic des migrants clandestins pourra être enrayé.

CONCLUSION

Les espaces maritimes ne peuvent plus se réduire aux seuls enjeux stratégiques militaires. Leur importance croissante dans le développement des échanges et du commerce, ne permettent plus d'envisager leur contrôle en terme d'ouverture ou de fermeture, en terme de mission militaire. Le développement de l'Europe, la substitution de la notion de frontières communes extérieures à celle de frontières nationales, rendent désormais illusoire toute politique nationale de contrôle des approches maritimes. Il apparaît désormais nécessaire d'aborder ces questions en terme de coopération. Mais cette coopération ne peut se limiter aux seuls pays européens et doit inclure l'ensemble des pays du pourtour méditerranéen. Confrontés à un trafic transnational et mafieux tirant parti de l'attrait que représente l'Europe, riche et stable, pour des populations dont les pays sont en voie de développement et souvent en proie à des conflits internes, l'Europe doit s'attacher à traiter ce phénomène dans sa globalité. La coopération doit se développer selon trois axes majeurs : l 'aide au développement et à la stabilisation des pays pourvoyeurs de migrants afin de les aider à offrir des perspectives attrayantes à leurs populations ; le démantèlement des organisations maffieuses qui tirent profit de cette situation ; le renforcement des règles de responsabilité des pavillons, des armateurs, des commandants et de leurs équipages impliqués dans ces trafics. Pour cela, il est nécessaire de passer d'une défense aux frontières maritimes, à une défense de l'avant, qui s'attaque au phénomène avant même que les navires n'aient appareillé ou gagné les eaux internationales. Un tel mode d'action n'est envisageable que dans le cadre d'une étroite coopération avec les pays riverains, elle-même conditionnée par des intérêts communs et par une confiance mutuelle. Le Partenariat Euro-méditerranéen offrant un cadre satisfaisant, il ne nous apparaît pas nécessaire d'en instituer un autre. Par contre, il est indispensable d'en accélérer les projets et les réalisations qui restent pour le moment, et en la matière, insuffisants dans leurs réalisations au regard de l'accélération du phénomène.

Au-delà même du préalable indispensable à toute réflexion et définition d'une politique commune d'émigration, que représente pour l'Europe la maîtrise de

l’immigration clandestine et du trafic humain, pourrait en effet se profiler un nouveau risque, celui de voir certains pays utiliser ce phénomène comme moyen organisé de règlement de conflit ou difficultés internes. Il est en effet saisissant de constater que sur la période étudiée l’ensemble des cargos arrivés en Italie ou en France, comprenaient tous une forte proportion de kurdes, population dont on connaît les problèmes qu’elle pose depuis de nombreuses années aux pays sur le territoire desquels elle est implantée. On ne peut en effet exclure qu’il pourrait y avoir là une nouvelle forme d’épuration ethnique par l’exode sciemment organisé ou tout du moins favorisé.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES EN FRANÇAIS

- Assemblée parlementaire, *Stratégie en Méditerranée* ; Editions du Conseil de l'Europe, 1995.
- Fondation Méditerranéenne des Etudes Stratégique, *Méditerranée, un domaine de coopération: l'action des Etats en mer,* Collection STRADEMED, 1999.
- Paul Masson. *L'Europe face à l'immigration : quels objectifs ? quels moyens ?* Commission des affaires étrangères, de la défense et des forces armées. Sénat n°438 1999-2000.

ARTICLES DE REVUES EN FRANCAIS

- OCDE-SOPEMI, « Tendances des migrations internationales : Rapport annuel », édition 1998,OCDE, Paris, 1998

ARTICLES DE REVUES EN ANGLAIS

- Centre des Nations unies pour la prevention de la criminalité internationale, in Global programme against trafficking in Human beings, février 1999.
- Observatoir International des Migrations, « International responses to trafficking in migrants and the safeguarding of migrantt rights », Genève, 26-28 octobre 1994
- USCG (United States Coast Guard), Director of Opérations Capability Directorate, "21st-Century Hemispheric Maritime Security : A USCG Deepwater vision", Washington Dc, 15 septembre 1998.
- Claire Spencer, « Building confidence in the Mediterranean area », Mediterranean Politics, Vol. 2, 1997.

SITE INTERNET

- Site Haut Commissariat des Nations unies aux Réfugiéshttp: //www.unhcr.ch
- Site de l'Organisation Maritime Internationale: //www.imo.org

TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION ……1

1. L'EUROPE, NOUVEL ELDORADO DES TRAFIQUANTS, ET TERRE PROMISE POUR LES IMMIGRANTS CLANDESTINS EN MER MEDITERRANEE…….…… 8

1.1 La Méditerranée : point de rencontre entre une Europe en voie d'intégration et un Sud fragmenté……...8

1.2 Un manque de profondeur stratégique : l'impact des caractéristiques physiques et du statut juridique de la Mer Méditerranée... ……. …..9

1.3 Un espace européen de libre circulation dont les approches maritimes restent perméables……..……..12

4. DES ETATS - NATIONS IMPUISSANTS ET DIVISES FACE A UN PHENOMENE TRANSNATIONAL ET MAFFIEUX……..... 15

2.1 Le trafic humain, une nouvelle source de richesse pour les maffias transnationales ……...15

2.2 De l'absence de politique de lutte contre l'immigration clandestine commune à l'impuissance : une source d'échecs nationaux……. ……..…19

2.3 Le poids des égoïsmes et des intérêts nationaux ……..……21

5. EFFICIENCE ET INTERETS COMMUNS : VOIES ET MOYENS DE LA COOPERATION……24

3.1 Pour un contrôle efficace des frontières maritimes extérieures……..... 24

3.2 Répondre aux exigences du droit maritime et de la nouvelle morale publique.26

3.3 De la défense aux frontières, à la défense de l'avant : voies et moyens de la coopération Euro-méditérranéenne……..30

CONCLUSION…….. 34