



**HAL**  
open science

## “ ”Brûler” les frontières ”

Farida Souiah

► **To cite this version:**

Farida Souiah. “ ”Brûler” les frontières ”. Frontières, Magellan & Cie; Musée national de l’Histoire de l’immigration, pp.94-97, 2015, 9782350743554. hal-02189183

**HAL Id: hal-02189183**

**<https://hal.science/hal-02189183>**

Submitted on 19 Jul 2019

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L’archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d’enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# « Brûler » les frontières

Farida Souiah

Les désirs migratoires – qu'ils soient motivés par des facteurs socio-économiques ou déclenchés par un événement spécifique, qu'ils soient liés aux réalités auxquelles le candidat au départ se trouve confronté dans son pays d'origine ou à ce qu'il espère trouver de l'autre côté de la Méditerranée – sont à l'origine de toutes les tentatives de départ. Cependant, bien des étapes sont nécessaires avant qu'ils ne se réalisent.

Certains ne peuvent pas concrétiser leurs désirs migratoires en respectant les règles et les normes édictées par les Etats. C'est notamment le cas des jeunes hommes résidant dans les quartiers populaires du Maghreb. Ils n'ont, pour la plupart,

pas d'emploi stable ou assez rémunéré afin de pouvoir prétendre à un visa pour l'espace Schengen. Exclus du système de mobilité légal, ils tentent de « brûler » les frontières et de parvenir en Europe sans passeport ni visa. Au Maghreb, on les appelle les *harragas*, littéralement les « brûleurs ».

A l'ouest du pays, les départs s'organisent majoritairement depuis les communes portuaires des wilayas d'Oran, de Mostaganem et d'Aïn Témouchent, avec l'Espagne pour objectif. A l'est du pays, les départs vers les côtes italiennes s'organisent à partir des wilayas de Skikda, d'Annaba et d'El Taref. Ce sont des départs vers la Sardaigne. A titre indicatif, l'Espagne se trouve à environ

160 km des côtes oranaises et la Sardaigne à 230 km de la région d'Annaba<sup>1</sup>. Contrairement à ce qu'on pourrait imaginer, la plupart des *harragas* rencontrés à Oran et à Mostaganem sont partis de façon autonome, sans faire appel à un réseau structuré de passeurs.

Tenter de quitter sa terre à partir d'une plage isolée à bord d'une embarcation de fortune requiert un certain nombre de savoirs liés à la migration et des capacités d'organisation. La somme de connaissances et d'informations dont les candidats au départ disposent sur la *harga* est substantielle, notamment en ce qui concerne le prix du matériel et les instances auprès desquelles il est possible de se le procurer. Dans les cas documentés sur le terrain, les candidats au départ n'ont eu aucun mal pour obtenir des informations sur la *harga* : elles sont disponibles dans leur lieu de sociabilité quotidienne, notamment au sein des quartiers populaires des villes côtières où la *harga* est un sujet permanent de conversation. En outre, un certain nombre de candidats à l'émigration ont déjà tenté plusieurs fois de partir, ce qui leur a permis d'acquérir de l'expérience. Ils bénéficient également des informations transmises par les *harragas* établis en Europe et qui restent en contact avec les jeunes gens issus de leurs quartiers.

<sup>1</sup> Chabia Arab, Juan D. Sempere Souvannavong, « Des rêveurs aux "brûleurs de frontière" : les jeunes *harragas* maghrébins se dirigeant vers l'Espagne », in *Migrations Société*, n° 125, sept./oct. 2009.

Les départs s'organisent autour d'un noyau de personnes d'un même quartier, et il n'est pas rare que plusieurs membres d'une même fratrie tentent de partir ensemble. Lorsqu'un ou plusieurs individus décident d'émigrer, l'une des premières étapes consiste à réunir le nombre de personnes nécessaires au départ. Ils tentent donc de convaincre leurs voisins et amis.

Les candidats au départ cotisent pour se procurer le matériel nécessaire : embarcation, moteur, bougies de rechange, boussole et/ou GPS, bidons d'essence, etc. La plupart des personnes rencontrées ont participé aux frais à hauteur de 60 000 à 80 000 dinars (entre 540 et 800 euros environ), le coût total s'élevant à 720 000 dinars. A titre de comparaison, le salaire minimum algérien ne dépasse pas les 18 000 dinars (soit environ 162 euros). Réunir la somme nécessaire peut prendre du temps. Ceux qui possèdent des biens les vendent pour financer le voyage, beaucoup demandent le soutien financier d'un membre de leur famille ou d'un ami.

Toutes les personnes d'une même barque ne s'acquittent pas de la même somme, les contributions dépendent, en partie, des capacités financières de chacun et du nombre de passagers. Le rôle joué dans l'organisation de la traversée et la proximité avec le noyau central ont leur importance. Certains ont un rôle moteur : ils sont impliqués dans l'organisation et l'achat de l'équipement, d'autres ne sont contactés qu'une fois que le projet est bien avancé.



Zarzis, Tunisie, 2012. Bateau échoué près de ce port d'où sont partis beaucoup de Tunisiens après la révolution.

Photo de Laetitia Tura, série *Disparitions*.



Zarzis, Tunisie, 2012. Ceux dont la mer a gardé les corps ne meurent pas : ils disparaissent. Il arrive que les pêcheurs remontent des corps.

Photo de Laetitia Tura, série *Disparitions*.

Les candidats à l'émigration doivent également entrer en contact avec un « guide », la figure clé car il pilote l'embarcation. Le guide doit connaître la mer, ce qui explique qu'il s'agit le plus souvent d'un marin-pêcheur ou du fils d'un marin-pêcheur. On associe trop facilement *harraga* et réseau migratoire mafieux avec des passeurs prêts à sacrifier les migrants pour s'enrichir. La réalité sur le terrain algérien met en lumière une figure du passeur plus subtile et une réalité multiple. L'objectif du guide, dans les cas rencontrés, est aussi de quitter le pays. Il est donc difficile d'opérer une distinction nette entre passeur et passager dans la plupart des situations. Le guide n'est pas rémunéré pour son rôle, mais seulement exonéré de toute participation financière.

Le matériel une fois réuni et le guide déterminé, les harragas payent une personne résidant près de la plage du prochain départ pour cacher et surveiller le matériel. Commence alors une période d'attente plus ou moins longue. C'est le guide qui décide du moment propice (mer calme) et contacte les harragas. Etant donné la surveillance accrue des frontières, l'embarquement se fait de nuit, sur une petite plage, parfois en tentant de tirer profit du manque de vigilance supposé des garde-côtes à certaines occasions (fêtes religieuses, rupture du jeûne au moment du ramadan, grandes rencontres sportives, etc.).

La nuit du départ, il n'est pas rare que les plages soient investies par des personnes résidant

à proximité des plages et qui ont été rémunérées pour garder le matériel par des proches des partants, ou par des individus qui souhaitent monter dans la barque alors qu'ils n'ont pas participé à l'achat du matériel. C'est pour cela que les harragas restent discrets. Enfin, plusieurs départs s'organisent parfois à partir de la même plage.

Tous se souviennent que la peur était palpable au moment du départ. Afin de la contrôler, certains harragas ont reconnu avoir consommé des drogues ou des médicaments, notamment une « petite pilule bleue » qu'ils appellent « mademoiselle Courage », en fait du Xanax, un anxiolytique.

La durée de la traversée varie entre quinze et vingt-quatre heures selon la puissance du moteur, l'embarcation, le nombre de passagers, la météo et les talents de navigation du guide. Si le départ est marqué par l'angoisse de voir la tentative avorter – les harragas surveillent les garde-côtes en silence, sans fumer de peur que leur cigarette les fasse repérer dans la nuit –, c'est la joie et l'exaltation qui dominent dès que le bateau a quitté les eaux territoriales algériennes, comme le montrent de nombreuses vidéos, qu'on peut voir sur YouTube par exemple.

Malgré le sérieux de leurs préparatifs, beaucoup de harragas ne parviennent pas à gagner l'Europe et les arrestations sont fréquentes. Les autorités algériennes ont adopté une politique sécuritaire et accru les mesures de surveillance des côtes en

se dotant en 2009 de brigades de lutte contre l'émigration clandestine, dont les missions sont l'investigation, la recherche, la localisation et le démantèlement des filières d'émigration clandestine. Le gouvernement algérien a introduit le délit d'« émigration illégale » avec des sanctions pour les harragas interceptés : deux à six mois de prison et 20 000 à 60 000 dinars d'amende (entre 200 et 600 euros). Ils sont placés en garde à vue, puis jugés selon une procédure de comparution immédiate.

Même s'ils parviennent à déjouer les garde-côtes algériens et à approcher les rives européennes, les harragas ne sont pas pour autant certains de parvenir à destination. Les pays européens ont intensifié leur surveillance des frontières. Frontex, l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières des Etats membres de l'Union européenne, coordonne les opérations de surveillance des frontières extérieures de l'Europe. La plupart des harragas rencontrés ont été interceptés par des garde-côtes européens, ou ont été arrêtés après avoir touché terre. En Espagne, ils peuvent être maintenus dans un centre d'internement pour les étrangers pour une durée maximale de quarante jours. Si on parvient à les identifier, ils sont expulsés. Dans le cas contraire, ils sont libérés avec un ordre d'expulsion. Ils ne peuvent plus être internés pour le même motif mais ils ne sont pas expulsés. Ils sont donc condamnés à vivre dans l'irrégularité.

Des passagers trop nombreux, des difficultés techniques et de mauvaises conditions météorologiques peuvent également faire échouer la traversée. Lorsqu'il ne leur est pas possible de gagner la terre ferme, les harragas se retrouvent en situation de grande détresse. Les plus chanceux sont pris en charge par un navire, mais il arrive que des embarcations disparaissent avec tous leurs passagers. Il y aurait eu plus de 22 000 migrants morts en Méditerranée depuis 2000, dont 3 419 en 2014.

En cas d'échec, malgré les dangers de la traversée, beaucoup affirment qu'ils sont prêts à recommencer. Si certains projettent un autre départ par barque, d'autres veulent explorer des itinéraires migratoires différents. De nouvelles filières s'organisent afin de permettre l'émigration via la Turquie. Les Algériens s'y rendent en avion en prétextant un séjour touristique, puis ils tentent de franchir la frontière gréco-turque en empruntant les itinéraires adoptés principalement jusqu'alors par les migrants venus d'Asie (Afghanistan, Pakistan et Bangladesh). ■



Zarzis, Tunisie, 2012. Les corps échoués sur la plage ont été enfouis dans une décharge devenue fosse commune.

Photo de Laetitia Tura, série *Disparitions*.



Khouribga, Maroc, 2012. Maison abandonnée dans le douar al Fokra, d'où, en 2004, sont partis 64 jeunes.

Les familles n'ont jamais pu récupérer les corps.  
Photo de Laetitia Tura, série *Disparitions*.