



**HAL**  
open science

## Luanda-Paris, via Istanbul... les labyrinthes de l'exil

Michelle Guillon, Olivier Brachet

► **To cite this version:**

Michelle Guillon, Olivier Brachet. Luanda-Paris, via Istanbul... les labyrinthes de l'exil. *Economie et Humanisme*, 1998, 345, pp.29-32. halshs-00824242

**HAL Id: halshs-00824242**

**<https://shs.hal.science/halshs-00824242>**

Submitted on 21 May 2013

**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.

## Luanda-Paris, via Istanbul... Les labyrinthes de l'exil<sup>o</sup>

Michelle Guillon\* et Olivier Brachet\*\*

*Sur une planète de plus en plus petite, les chemins d'exil sont de plus en plus longs. Que reflètent-ils de la condition du migrant et du réfugié en 1998 ?*

C'est au début de la décennie 1980 que dans le monde, et notamment dans le Tiers monde, le nombre des réfugiés et des personnes déplacées commence à s'accroître. Pendant la même période, en Europe, et notamment en France, les demandeurs d'asile ne sont pas seulement plus nombreux<sup>1</sup> ; les pays d'origine se diversifient, et le Tiers monde y tient une part croissante.

### **avant 1989 : importance des arrivées directes**

Malgré la diversification des origines, les itinéraires des demandeurs d'asile sont restés pendant les années 1980 relativement simples. Les voyages directs du pays quitté ou d'un pays frontalier vers la France sont les plus fréquents.

Une partie des réfugiés de cette décennie connaissent des parcours proches de ceux empruntés par les exilés fuyant les pays communistes ou les dictatures latino-américaines dans les années 1960 et 1970 : demande d'asile présentée dans une ambassade ou lors d'un voyage, ou encore demande du statut de réfugié après plusieurs années de séjour en France, à l'occasion d'un événement politique dans leur pays d'origine. Les Polonais de Solidarnosc, les étudiants chinois restés en France après les massacres de Tien-An-Men illustrent ce type de parcours.

Un autre type de déplacement, correspondant à des flux importants entre 1975 et 1979, se prolonge pendant la décennie 1980 : la migration organisée et prise en charge des réfugiés que

---

<sup>o</sup> Une version développée de ce texte a été publiée dans la revue du GRISA, *Recherches sur l'asile*, n°1, 1997.

\* Professeur de géographie, MIGRINTER, CNRS-Université de Poitiers

\*\* Directeur du CRARDDA (Comité Rhodanien d'Accueil des Réfugiés et de Défense du Droit d'Asile)

<sup>1</sup> En France la croissance de la demande d'asile exprimée s'est prolongée de 1981 à 1989 pour diminuer ensuite et revenir en 1995 au niveau de 1981. Voir **Luc Legoux**, *REMI (Revue Européenne des Migrations Internationales)*, vol. 9, n°2, 1993.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi\\_0765-0752\\_1993\\_num\\_9\\_2\\_1353](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi_0765-0752_1993_num_9_2_1353)

les organismes français vont chercher lors de leur fuite ou dans les camps de premier refuge. Le plus massif de ces flux, celui des boat people de l'Asie du Sud-Est, s'est prolongé jusqu'à la fin des années 1980. L'accueil de familles bosniaques ou de Kurdes irakiens par la fondation « France-Libertés » s'est fait sur le même modèle.

Mais le parcours nouveau des années 1980, le plus fréquent aussi, est le voyage direct individuel, se terminant par une demande d'asile présentée à la frontière, à l'occasion d'une entrée avec visa touristique, voire d'un transit. Aussi une part importante de la demande passe-t-elle par les grands aéroports parisiens, Orly et surtout Roissy (Chinois, Tamouls, Haïtiens).

Les entrées irrégulières en France correspondent à des entrées à peu près régulières en Europe. Les Angolais atterrissent plus souvent à Lisbonne, les Zaïrois à Bruxelles, les Sri Lankais à Francfort. Ensuite, tous empruntent pour rejoindre la France des routes terrestres. Face au durcissement des contrôles, certains commencent à choisir des itinéraires plus longs, par les pays de l'Est.

A propos des Africains, le rapport Barou note que ces itinéraires complexes avaient été mis en place pour l'immigration de travailleurs clandestins dès les années 1970<sup>2</sup>. Les trajectoires de ceux qui venaient en avion étaient déjà déterminées par l'obtention d'un visa d'un pays européen ; la facilité avec laquelle les consuls honoraires belges délivraient ces visas a été très largement utilisée par les Zaïrois et les Maliens pour entrer dans l'espace communautaire.

## **depuis 1989 : ouverture à l'Est, fermeture à l'Ouest**

A la chute du Mur correspond, dans la Communauté européenne, une période d'inquiétude face à des courants migratoires que l'on craint massifs<sup>3</sup>. En fait, le nombre de demandes d'asile en provenance des anciens pays communistes reste limité en France. La part la plus importante de la demande d'asile continue à venir des pays du Tiers monde.

Les arrivées directes d'Asie et d'Afrique, caractéristiques de la période précédente, continuent à être tentées, mais avec une proportion croissante d'échecs. Obtenir un visa pour atterrir en Europe de l'Ouest est de plus en plus difficile, dans les pays de départ les consulats communautaires se consultent et l'échec de la demande dans l'un d'entre eux rend presque impossible le succès auprès des autres. Les amendes infligées aux transporteurs incitent les compagnies à pratiquer des refus d'embarquement, les contrôles sont de plus en plus étroits à l'entrée en France et les refoulements sont souvent immédiats. Pourtant on continue à rencontrer des demandeurs d'asile entrés dans l'espace européen (fréquemment dans un pays méditerranéen) par un voyage direct à partir de leur pays. Ainsi parmi les Angolais qui demandent à entrer dans les centres d'hébergement lyonnais, l'itinéraire le plus fréquent associe un vol ou une traversée en bateau sur le trajet Angola-Italie ou Angola-Portugal, puis l'utilisation de moyens de transport terrestre (train, voiture ou camion) pour entrer irrégulièrement en France, souvent avec l'aide d'un passeur<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> **J. Barou**, *L'immigration en France des ressortissants des pays d'Afrique Noire*, Rapport du Groupe de travail interministériel, Secrétariat général à l'intégration, juin 1992.

<sup>3</sup> Cf. **A. de Tinguy** et **C. Wihtol de Wenden**, « Est : ces immigrés qui viendraient du froid », *Panoramiques*, 1994.

<sup>4</sup> Cf. « Les chemins de l'exil », une enquête réalisée par **Christelle Danelluzi** et **Philippe Serret** sous la direction d'Olivier Brachet, Crardda, 1997.

Les difficultés croissantes pour obtenir des visas vers les pays de la Communauté bénéficient aux itinéraires par l'Europe orientale. Il y a là en effet des frontières nouvelles devenues perméables, et des possibilités croissantes pour obtenir ou acheter des visas : les aéroports de Budapest, Bucarest, Moscou, mais aussi des autres capitales de la CEI servent de plus en plus fréquemment de premières portes d'entrée sur le continent européen. A partir de là, les réfugiés vont utiliser pour continuer le voyage les routes terrestres, combinées ou non à de courtes étapes maritimes.

Au début des années 1990, la Turquie et la Yougoslavie deviennent les principaux pays de transit pour les réfugiés qui arrivent en France. La route principale est celle des Balkans, souvent « l'autoroute yougoslave », avec ses segments plus ou moins bien aménagés; mais l'itinéraire balkanique s'adapte aux circonstances, avec ses « ramifications complexes et fluides dans lesquelles Athènes, Sofia, Belgrade, Zaghreb, Ljubljana, Budapest sont autant de relais »<sup>5</sup>. Ainsi les réfugiés d'Afrique et d'Asie ont rejoint les itinéraires tracés par les travailleurs, puis par les réfugiés turcs dans les décennies précédentes.

A partir de 1992, l'éclatement de la Yougoslavie, en même temps qu'il génère de nouveaux flux, va encore compliquer la circulation des réfugiés. Pour éviter les zones de combat et les contrôles liés aux embargos (international contre la Serbie, grec contre la Macédoine), de nouveaux itinéraires se mettent en place, contournant l'ancien territoire yougoslave.

La fermeture de la route yougoslave redonne une place importante aux itinéraires orientaux, par le nord de l'Europe. Le contournement de la Yougoslavie peut se faire aussi par le sud, en traversant l'Albanie par la route, puis l'Adriatique vers l'Italie du Sud. C'est aussi l'itinéraire de la « filière kurde »<sup>6</sup>. Plus au Sud, d'autres routes s'organisent, partant des côtes turques et transitant par les îles grecques (Samos notamment) ou italiennes (Lampedusa).

Il est impossible de cartographier l'ensemble de ces multiples itinéraires : s'il existe des lignes régulières et cartographiables de trains, d'avions, de bateaux, de ferries, les voyages des réfugiés utilisent surtout des moyens de transports permettant des flux éclatés, utilisant grandes et petites routes. Les « sauts » maritimes, qu'il s'agisse de la Baltique ou de l'ensemble méditerranéen, présentent la même diversité : les car-ferries, transrouliers et cargos prennent régulièrement ou irrégulièrement des passagers, de nombreuses petites embarcations, destinées à la pêche ou construites spécifiquement pour ces traversées, comme les *pateras* entre le Maroc et l'Andalousie, déposant leurs passagers à des endroits très divers de la côte. En Méditerranée, les petites compagnies maritimes grecques, très flexibles, ont adapté leur trafic à cette nouvelle demande et suivent les changements d'itinéraires. La multiplication des passages de petits groupes contraste avec quelques grosses opérations de 1997, les traversées du canal d'Otrante par des cargos : 855 passagers, en majorité kurdes d'Irak et de Turquie sur l'Ararat à la fin du mois de décembre, 386 sur le Cometa début janvier. Mais ces passages massifs, fortement médiatisés, représentent au total moins d'entrées que le travail de fourmi des petits passeurs.

---

<sup>5</sup> S. de Tapia (coord.), *La circulation migratoire dans les diasporas ouvrières de la Méditerranée, Turquie*, MIGRINTER, rapport de recherche, Action thématique interministérielle « intelligence de l'Europe-Méditerranée », Poitiers, multigr., 1997.

<sup>6</sup> Que décrit Stéphane de Tapia à partir du dépouillement de la presse turque en 1995.

La complexité des itinéraires explique l'hétérogénéité des populations arrêtées à chaque frontière. Ainsi Vicente Gozálvés Pérez<sup>7</sup> énumère à partir d'informations policières les nationalités des 1 162 immigrants clandestins arrivés dans des *pateras* et arrêtés dans la province de Cadix en 1992 : 717 Marocains, 186 Ethiopiens, 101 Libériens, 49 Sud-africains, 36 Algériens, 28 Somaliens, 5 Gambiens, 5 Libanais, 4 Chinois, 3 Gabonais, 3 Ghanéens, 3 Sénégalais, 2 Angolais et un Congolais, un Kenyan, un Malien, un Ruandais, etc. Ce cosmopolitisme caractérise aussi les villes-noeuds du transit, dans lesquelles les candidats au passage s'accumulent et se redistribuent<sup>8</sup>.

Les politiques de restriction des flux, la complexité des itinéraires et la multiplication des passages irréguliers de frontières ont comme conséquence de « professionnaliser » les passeurs et autres « agences », souvent liés au milieu, qui font le trafic des hommes (travailleurs clandestins ou demandeurs d'asile) aussi bien que celui de produits de contrebande, de produits illicites, d'armes... Le transport des hommes devient pour les camionneurs un complément intéressant de fret. Et dans ce domaine rien ne distingue le travailleur clandestin du réfugié. A cette situation répond une mobilisation croissante par les Etats de forces nouvelles pour contrôler la frontière : à la police et à la gendarmerie s'adjoignent les douaniers et les services de l'armée<sup>9</sup>.

## **diversité des réfugiés, diversité des itinéraires**

Au-delà des différences par nationalité et lieu de départ, l'analyse des itinéraires met en valeur le rôle des différences entre les demandeurs d'asile. Chacun s'enfuit comme il le peut, avec les moyens dont il dispose. L'itinéraire emprunté, la durée du voyage, les étapes, tout cela dépend donc d'une multiplicité de facteurs :

- les premiers sont liés aux circonstances du départ, situation qui se détériore et qui incite à préparer son exil, ou situation d'urgence, de fuite ;
- d'autres sont liés à la situation de l'espace quitté : distance à parcourir, réseaux de transports, situation politique de l'espace à traverser. On a vu comment la guerre en Yougoslavie a bousculé les itinéraires ;
- joue aussi l'attitude de la France par rapport à la crise qui chasse l'exilé : sa position diplomatique, ses relations avec le gouvernement persécuteur, la plus ou moins grande sensibilisation de l'opinion publique par rapport à cet exil, le rôle éventuel des ONG dans l'encadrement du déplacement ;
- d'autres facteurs enfin relèvent des caractéristiques individuelles des personnes qui s'exilent : leur position sociale d'abord, qui détermine leurs moyens financiers, les ressources symboliques aussi, formation, connaissance du monde. La question des relations est fondamentale, mais on rencontre aussi bien des membres de la bourgeoisie, qui connaissent des policiers ou des diplomates pouvant leur fournir un visa, que le frère d'un marin algérien ou le cousin d'un camionneur turc.

---

<sup>7</sup> « L'immigration étrangère en Espagne, 1985-1994 », *REMI*, vol.12, n°1, 1996.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi\\_0765-0752\\_1996\\_num\\_12\\_1\\_1495](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi_0765-0752_1996_num_12_1_1495)

<sup>8</sup> A. Abdulkarim, « Les Kurdes irakiens en Europe, nouveaux Boat People », *REMI*, vol.14, n°1, 1998.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi\\_0765-0752\\_1998\\_num\\_14\\_1\\_1620](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi_0765-0752_1998_num_14_1_1620)

<sup>9</sup> Cf. D. Bigo, « L'immigration à la croisée des chemins sécuritaires », *REMI*, vol.14, n°1, 1998.

[http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi\\_0765-0752\\_1998\\_num\\_14\\_1\\_1607](http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/remi_0765-0752_1998_num_14_1_1607)

C'est à l'absence de moyens financiers et de relations que sont associés les chemins de l'exil les plus complexes et les plus périlleux, les plus longs aussi<sup>10</sup>. En effet, pour continuer leur route, les exilés s'arrêtent souvent pendant plusieurs mois dans des pays dont l'économie informelle peut leur permettre de travailler et d'économiser : l'Italie et de plus en plus la Grèce jouent ce rôle, mais aussi les villes noeuds comme Moscou, Varsovie, Budapest, Istanbul. La présence des exilés y crée d'ailleurs une économie informelle supplémentaire.

Ces transits peuvent se pérenniser, se traduire par une installation dans un pays qui n'était pas envisagé au départ. C'est d'ailleurs le cas de certains réfugiés asiatiques aujourd'hui fixés à Paris, alors qu'ils pensaient en faire une étape sur la route des Etats-Unis ou du Canada. Avec la réglementation récente, et les accords de réadmission, cette pérennisation peut être contrainte : ainsi en 1996, un Iranien venu rejoindre au Danemark son frère et sa soeur, réfugiés installés dans ce pays depuis plusieurs années, s'est vu renvoyer en France parce que son avion avait transité par Roissy. C'est en France qu'il a pu déposer sa demande d'asile ...

---

<sup>10</sup> Parmi les itinéraires des Sri Lankais à Lyon, le temps passé entre l'abandon du domicile et l'arrivée en France varie de sept jours à trois ans.