



# Marchands d'hommes

A Calais, la zone de fret Transmarck sert de plaque tournante au trafic de clandestins candidats à l'exil. Égyptiens, Érythréens, Kurdes, Albanais se disputent le contrôle du territoire et le partage d'un juteux « marché »

ARTHUR FRAYER  
CALAIS – envoyé spécial

Dans les rayons du magasin, on vend de la bière, du whisky, des liqueurs et des gâteaux pour l'apéritif. Dehors sur le parking, à quelques mètres de là, on se livre au commerce des hommes. Bienvenue dans la zone de fret Transmarck, en lisière de Calais, à deux heures de Londres et de Bruxelles ! Des Africains, des Afghans et des Syriens, transformés en marchandise, y déboursent plusieurs milliers d'euros pour se rendre en Angleterre.

L'endroit est devenu, en un peu plus de dix ans, l'une des places fortes du trafic de migrants dans le Calaisis. Tout se passe sur le parking, à peine plus grand qu'un terrain de tennis, où stationnent les camions en route pour le Royaume-Uni. Presque à la vue de tous. La police y passe plusieurs fois par jour pour casser le rythme du trafic et dissuader les passeurs. Mais arrête-t-on l'eau de couler ?

Transmarck ressemble à première vue à une zone industrielle triste et fonctionnelle comme on les imagine toutes : deux rues, un rond-point, des entrepôts métalliques et des camions immatriculés un peu partout en Europe, garés en épis, serrés les uns contre les autres sur les aires de stationnement sécurisées des entreprises de la région. Seul le supermarché n'est pas clôturé par des grillages.

Cet après-midi de septembre, sous le ciel bas du Pas-de-Calais, les bosquets bruissent de mouvements inquiets. Ce sont des Afghans qui occupent la place. Une quinzaine d'hommes, à croupetons dans l'herbe et les cailloux, sac sur le dos, guettent les camions immobiles devant le magasin, juste de l'autre côté de la route. Dès qu'un poids-lourd coupe son moteur, les jeunes gens bondissent, traversent la rue et tentent de se faufiler à l'intérieur. Chaque tentative est un échec. Les routiers veillent. A les observer ainsi, on pourrait croire les assauts spontanés. Des « montées sauvages » comme disent les policiers.

Ahmad, 26 ans, un étudiant venu de Kaboul, fait trois pas à l'écart des autres pour ne pas les perturber. Il roule une feuille de papier à cigarette entre ses doigts, qu'il colle d'un coup de langue. « Nous avons jusqu'à 18 heures pour monter dans les camions, après il faudra qu'on laisse la place aux Africains. Passé cette heure-là, on ne nous laisse plus grimper. On ne peut recommencer que le lendemain matin à partir de 6 heures. A ce moment-là, il y a encore un peu de nuit, c'est notre meilleure chance. »

**5 000 EUROS POUR UN « PASSAGE ASSURÉ »**

Voilà une chose bien surprenante. Il y aurait des horaires pour risquer sa vie afin de passer en Angleterre ? Ahmad semble soudain confus. Il n'est arrivé que depuis quatre jours à Calais, dit-il, et il se contente de faire ce que font les autres Afghans. Et eux n'ont pas le

droit d'être présents sur la zone de stationnement de nuit à ce qu'on lui a dit. Pourquoi ? Il ne sait pas. A-t-il payé pour avoir le droit d'être là ? Il ne répond pas.

D'après la police aux frontières (PAF), les passeurs se cachent souvent parmi leurs clients. Même nationalité, mêmes traits, même langue, mêmes vêtements. Comment faire la différence entre le passeur et ses clients ? Peut-être le « koutchakbar » (passeur, en farsi) d'Ahmad est-il parmi les hommes des fourrés. Il y a quelques mois, la police a eu de la chance. Un trafiquant s'est fait pincer pour avoir négligé un détail : il était le seul à ne pas porter de sac à dos.

A Transmarck, les marchands de clandestins n'ont longtemps opéré que la nuit. Ils font aujourd'hui monter leurs clients même en plein jour. L'afflux massif de nouveaux venus, en provenance de la Corne de l'Afrique, a permis d'augmenter le chiffre d'affaires. Le business est juteux : 2 000 euros pour un passage « sans garantie », c'est-à-dire pour une tentative unique. Jusqu'à 5 000 euros pour un « passage assuré », pour lequel les passeurs s'engagent à s'y reprendre autant de fois que nécessaire. Et s'il y a des morts, étouffés ou écrasés, la clientèle se renouvelle à l'infini. La misère est un marché porteur. Selon l'Office contre la drogue et le crime des Nations unies (UNODC), le commerce des migrants rapporterait plus de 6,75 milliards de dollars (5,35 milliards d'euros) chaque année.

« Les gens sont traités comme du bétail », se désespère Jean-Pierre Valensi, le procureur du tribunal de grande instance de Boulogne-sur-Mer, où sont jugées la plupart des affaires. « On retrouve les migrants cachés dans des faux fonds et des coffres de voiture. Parfois, ce sont des familles entières. » Un jour, les policiers ont retrouvé cinq Pakistanais dissimulés dans le coffre d'une Mazda : le père, la mère et leurs trois enfants. Ces derniers étaient gavés de somnifères pour ne pas faire de bruit.

Dans le Calaisis, les parkings sont le cœur du trafic de migrants. Les contrôler, c'est s'assurer la mainmise sur le marché. Les perdre, c'est se faire dépasser par ses concurrents. Les Kurdes originaires d'Halabja, une ville du nord de l'Irak à proximité de la zone de conflit actuelle avec l'État islamique (EI), régendent la zone d'activité Marcel-Doret. Les Érythréens contrôlent l'aire d'autoroute du Beau-Maraïs et celle de Steenvoorde, sur la route entre Lille et Dunkerque. Les Albanais, arrivés sur le tard dans le business, ont la main sur les stations-service plus éloignées le long de l'A16 : celles de

la Baie de Somme et de l'Épître. Là, un Albanais est mort, en pleine nuit, de plusieurs coups de couteau, au début du mois de mars.

La zone de Transmarck, elle, a longtemps été le territoire du clan des Chamchamali, des Kurdes irakiens, violents et très organisés, implantés dans la région depuis une dizaine d'années et rivaux des Kurdes d'Halabja. Durant dix ans, ils ont fonctionné comme une PME : des rabatteurs se mêlaient aux migrants dans les « jungles » et les campements. Ils vivaient comme eux, mangeaient comme eux, dormaient avec eux. L'un des chefs du réseau a été retrouvé dans un terrier aménagé dans la forêt. La nuit, des lieutenants organisaient les incursions dans les camions. Les Chamchamali aimaient particulièrement faire passer en Angleterre « les petits yeux », comme ils appellent les Vietnamiens. Bons payeurs et toujours dans les délais.

**« NOUS AVONS JUSQU'À 18 HEURES POUR MONTER DANS LES CAMIONS, APRÈS IL FAUDRA QU'ON LAISSE LA PLACE AUX AFRICAINS »**

AHMAD  
migrant afghan de 26 ans

**« CE N'EST PAS BON POUR LES AFFAIRES »**

Mais depuis 2011 et le démantèlement d'une partie du clan par les policiers de la brigade mobile de recherche (BMR), les choses ont changé. Les Kurdes, affaiblis, ont dû concéder des créneaux horaires à leurs rivaux. Les passeurs afghans, érythréens et égyptiens sont apparus dans le paysage. Mieux vaut donner un peu de terrain que de fuir tout à fait, se sont dit les Chamchamali. Ils n'avaient pas imaginé que les Égyptiens les détrôneraient. Menés par un chef ambitieux surnommé « Ramadan », les nouveaux venus ont fait la guerre aux anciens maîtres des lieux.

A deux reprises, les bandes se sont affrontées dans la zone de fret au début des années 2010. La police a retrouvé non loin des lieux de batailles des armes de poing, des fusils à canon scié et des fusils de chasse pour gros gibier. Certains si vieux qu'ils n'auraient pas pu tirer le moindre plomb. On s'arme plus pour impressionner que pour tuer, dans cette industrie. Les Égyptiens ont pris partiellement le pouvoir et l'on dit qu'en Égypte, « Ramadan » s'est fait construire des rues entières.

Aujourd'hui, les nouveaux patrons du parking sont toutefois obligés de s'entendre avec les trafiquants afghans et érythréens, faute d'être suffisamment puissants. « Transmarck est désorganisé et la logique des passeurs est en pleine recomposition », note-t-on à la police aux frontières. Sur l'un des parkings, un employé en bleu de travail, qui ne veut surtout pas que l'on cite son nom ni celui de son entreprise « pour ne pas avoir des complications », raconte ce qu'il voit toutes les semaines : les

passeurs grimpent sur le toit des remorques pour découper au couteau le sommet des bâches « juste derrière la cabine du chauffeur » et y faire monter leurs clients. Les routiers se retrouvent avec des camions endommagés. Les palettes sont renversées. « Ce n'est pas bon du tout pour les affaires. » La plupart du temps, les migrants se faufilent à l'insu des conducteurs, mais il arrive que certains camionneurs peu scrupuleux soient payés pour fermer les yeux.

Dans son bureau, Pierre-Henri Dumont, le jeune maire (UMP) de Marck, confirme ce que l'employé dit tout bas. « Certaines entreprises de Transmarck ont perdu 20 % à 30 % de leur chiffre d'affaires. » Penché au-dessus de son bureau, il tend la photo d'une vue aérienne de la zone de fret, imprimée sur Google Map. De la pointe de son crayon, il indique un champ. « C'est là que les migrants vivent. » Ce n'est qu'à 500 mètres du supermarché. Certaines sociétés de transport demandent à leurs chauffeurs de ne plus s'y arrêter et de faire halte en amont, du côté de Lens, à 100 km de là.

Fait rare, le 18 novembre 2012, Mirwais S., un Afghane de 20 ans en situation irrégulière, est venu déposer plainte au commissariat de Calais contre cinq passeurs de sa communauté, maîtres de la filière afghane à Transmarck. Pour avoir refusé de payer les 800 livres sterling (1 000 euros) du passage en Angleterre, il s'est fait démolir par les trafiquants. Coups au visage. Coups de couteau. La fesse et la main droites entaillées. Une enquête pour « aide au séjour et à la circulation d'étrangers en situation irrégulière », passible de cinq ans de prison et 30 000 euros d'amende, a été ouverte.

D'après les écoutes téléphoniques de la police, le chef du réseau surnommé « Sheikh » recevait des coups de fil de France, de Belgique, de Grèce et de Grande-Bretagne. Des clients qui appelaient pour se renseigner. Quels tarifs ? Comment faire les virements ? Le « roi des Afghans », comme l'a désigné un témoin, était « en contact avec des garants ou des banquiers en Grande-Bretagne et au Pakistan, chargés de gérer l'argent généré par le trafic ». Selon « le degré d'affinité avec le migrant », le tarif pour un passage vers l'Angleterre variait de 550 à 1 500 livres sterling.

Chaque soir, les hommes de main de Sheikh faisaient monter une à quatre personnes dans les camions. Sous ses ordres, ils recrutaient les clients et collectaient ce qu'ils nomment « les OK », garantissant que l'argent a été versé. La nuit, sur les parkings, ils ouvraient et refermaient les portes des véhicules, découpaient les bâches, orientaient leurs clients. Sheikh, lui, ne s'y déplaçait qu'en cas de problème.

Dans son bureau du tribunal de grande instance de Boulogne-sur-Mer, le procureur Jean-Pierre Valensi glisse, désabusé : « Les têtes de réseau sont en Angleterre, et dans nos tribunaux, nous ne condamnons que les petites mains. Globalement, le trafic nous échappe. » Il sait combien le démantèlement de ce type de filière est aléatoire, long, fastidieux. Et toujours à recommencer. ■