

AVRIL 2021

“GEN PLIS CHEF SOU LANME A PASE LATE A”*

L'écosystème des acteurs et les
dynamiques en marge de la légalité

* Il y a plus de chefs dans la mer que sur terre



 **OIM**
ONU MIGRATION



Financé par
la protection civile
et l'aide humanitaire
de l'Union européenne

L'élaboration de ce document a été possible grâce au financement de la Direction générale pour la protection civile et les opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne (ECHO), dans le cadre du projet « Soutenir les migrants vulnérables en Haïti en améliorant leur protection » mis en œuvre par l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM). Les opinions exprimées dans le présent document sont celles de l'auteur, et ne reflètent pas nécessairement les points de vue de l'Organisation internationale pour les migrations (OIM).

Auteur : Giulia GIUDICI

Conception et mise en page : Jorge CASTAÑEDA

Photos : ©Giulia GIUDICI

Publié : Avril 2021



Financé par
la protection civile
et l'aide humanitaire
de l'Union européenne

MISE EN CONTEXTE

Dans le cadre du projet « Supporting vulnerable migrants in Haiti through improved protection », [*Soutenir les migrants vulnérables en Haïti en améliorant leur protection*], financé par la Direction générale pour la protection civile et les opérations d'aide humanitaire européennes de la Commission européenne (ECHO), l'Organisation Internationale pour les Migrations (OIM) a mis en œuvre une activité pilote de surveillance de la frontière maritime intitulée « Blue Border Monitoring », [*Surveillance de la frontière bleue*]. Dans ce cadre, l'OIM cherche à examiner et comprendre les flux migratoires observés dans les départements du Nord et Nord-Ouest pour établir des tendances migratoires et mieux appréhender les facteurs de migration. Cette étude fournit des informations sur les flux migratoires observés, les types de mouvements, le profil socio-économique des migrants ainsi que leurs principales vulnérabilités, afin de mieux orienter les interventions de protection de l'OIM et ses partenaires.

Ce document présente les caractéristiques principales des réseaux de trafiquants qui organisent le transport clandestin des migrants haïtiens vers des destinations étrangères.

Les informations fournies ci-dessous sont basées sur les résultats obtenus à partir de l'analyse du terrain par le biais d'entrevues auprès d'informateurs clés, comme les Représentants des Institutions Étatiques, les Responsables de la Société Civile et les acteurs impliqués dans l'organisation de ce type de voyage (migrants, capitaines de bateaux, marins, démarcheur, etc.). Cette étude a été effectuée dans les départements du Nord (Cap-Haïtien, Limbé, Limonade) et Nord-Ouest (Port-de-Paix, Jean-Rabel, Saint-Louis-du-Nord, Anse-à-Foleur) entre le 1^{er} mars et le 30 avril 2021.

Les données récoltées ont permis de (i) Comprendre la structure derrière ce type de voyage ; (ii) Décrire le rôle de chaque acteur impliqué dans la chaîne ; (iii) Présenter les différentes typologies d'embarcations utilisées et les moyens de navigation, et (iv) Estimer les prix et les coûts d'un voyage et la répartition des gains.

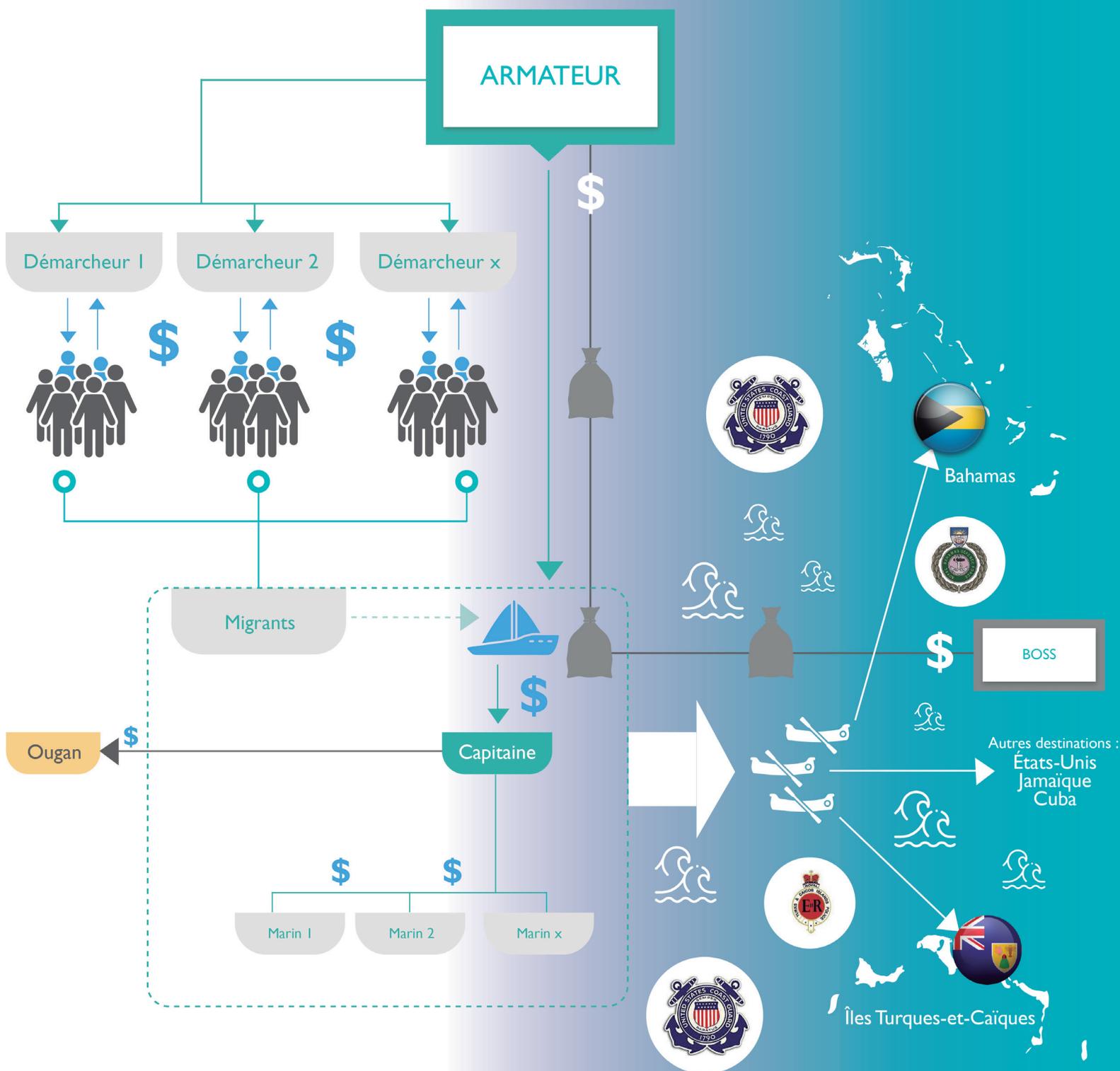
Ces résultats sont à considérer comme des "tendances" et non comme des données factuelles.

L'ÉCOSYSTEME DES ACTEURS EN MARGE DE LA LÉGALITÉ

La chaîne des acteurs qui sont impliqués dans l'organisation de ce type de voyage peut être classifiée comme un réseau de trafiquant structuré au niveau transnational. Dans certains cas, les têtes de l'organisation habitent en dehors d'Haïti. L'organisation s'appuie sur des contacts sur place qui gèrent le réseau au niveau local, surtout la logistique et le recrutement de candidats au voyage irrégulier.



À part les « clients » eux-mêmes, six types d'acteurs principaux interagissent dans l'organisation informelle de la migration par bateau : (i) **l'armateur** qui finance la construction ou l'acquisition du bateau ; (ii) la chaîne de **démarcheurs** qui recherchent des candidats potentiels au départ ; (iii) **le capitaine** qui conduit l'embarcation, accompagné par son équipage ; (iv) **les marins** qui constituent l'équipage, et (v) **l'ougan** qui interprète les signes surnaturels propices (ou non) au voyage en préparation. Enfin, (vi) il existe une dernière figure, **le boss**, qui intervient rarement et de manière très discrète.





ARMATEUR

« Amatè a pa konnen ayen nan lanmè a, li pa menm konnen naje »

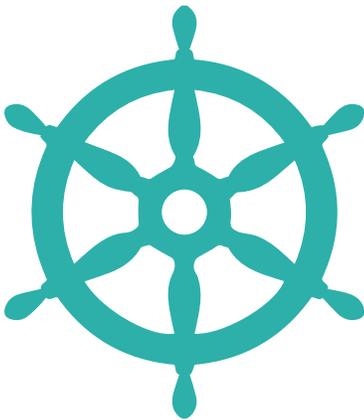
[L'armateur ne connaît pas la mer, il ne sait même pas nager]

(Maccene, capitaine du bateau à voile - Port-de-Paix, 2021)

L'Amatè, en créole, est l'organisateur principal du voyage. De lui dépend toute la chaîne Le professionnalisme et le soin qu'il met dans le choix de son capitaine, la qualité de l'équipement du bateau et les services proposés pendant la traversée, font la réputation de l'armateur.

Son entreprise est basée sur la qualité de voyages qu'il offre – *vwayaj korek* (voyage correct) - et sur le pourcentage de voyages qui arrivent à destination – *vwayaj siksè* (voyage réussi).

Le nombre d'armateurs peut aller jusqu'à quatre pour un même bateau. Ils co-investissent, se partagent les risques financiers, et empochent les gains en fonction du capital investi.



CAPITAINE

« Ici, personne ne parle de trafic d'être humain. Ici, les capitaines sont considérés comme des héros ! »

(Responsable de la Direction Générale de Protection Civile à Port-de-Paix).

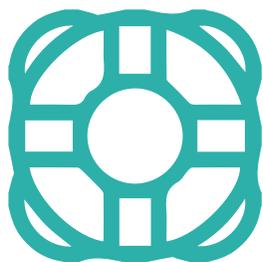
« Jusqu'à présent, on n'a jamais entendu qu'un tribunal d'Haïti arrive à juger, puis condamner un seul des kaptèn'n batiman chargé d'organiser les dangereux voyages clandestins des Haïtiens vers les Bahamas, la Floride... pourtant, il est écrit que le trafic d'êtres humains est condamnable, et Haïti a signé des traités et conventions internationales. »

- <https://rezonodwes.com/2020/11/25/un-tribunal-des-bahamas-rejette-lappel-interjete-par-un-haitien-en-prison-depuis-2018-pour-traffic-detres-humains-et-autre/>

Le capitaine est la personne clé de ce genre de voyage clandestin. De son expérience et de son talent en matière de navigation dépendent la vie de centaines de personnes, sa réputation et ses profits.

Il se considère généralement comme un navigateur expert et profond connaisseur des eaux dans lesquelles il navigue. Même si les moyens qu'il utilise ne sont pas technologiquement avancés (principalement boussole, et GPS dans le meilleur des cas), il fait confiance à son interprétation des éléments (vents, marées, étoiles et fonds marins) et à la bonté des Lwa (les divinités du vodou haïtien). Le capitaine est recruté directement par l'armateur qui lui confie l'embarcation, sa maintenance et son équipage, en plus des passagers. C'est pour cela que la sélection du capitaine est cruciale. Le capitaine est aussi celui qui risque le plus lors de voyages clandestins :

- Il peut arriver que le bateau coule avant d'atteindre sa destination et dans ce cas, il ne sera pas payé pour le voyage réalisé ;
- Il peut tomber sur les garde-côtes et s'ils l'identifient comme le capitaine, ils l'arrêtent pour trafic d'êtres humains et violation des frontières maritimes. Il risque plusieurs années de prison et de lourdes amendes ;
- Et enfin, il peut perdre la vie dans divers accidents maritimes.



MARIN

Les marins sont choisis par le capitaine (ou, plus rarement, par l'armateur). Généralement l'équipage est composé d'un capitaine, et trois à six marins selon la taille de l'embarcation et le nombre de passagers. Les marins sont sélectionnés pour leur expérience en mer mais aussi pour leur relation avec l'armateur ou le capitaine.

Leurs tâches principales sont les suivantes :

- Assurer l'ordre et la sécurité tout au long du voyage ;
- Contrôler les passagers au moment de l'embarquement pour éviter l'introduction d'armes ou d'objets dangereux ;
- Limiter et apaiser les conflits ;
- Protéger les passagers les plus vulnérables ;
- Distribuer et rationner les repas et l'eau ;
- Secourir les passagers qui tombent malades ;
- Garantir un minimum d'hygiène dans l'embarcation et parmi les passagers ;
- Assister le capitaine dans les manœuvres plus compliquées et dans la maintenance du bateau.



DÉMARCHEUR

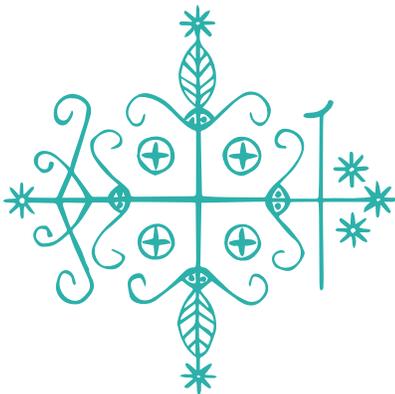
« **Tout le monde les connaît, même l'État !** »

(Cit. Responsable du bureau local de la Brigade de Protection pour les Mineurs).

Le *demachè*, en créole, est l'agent commercial du réseau. La chaîne de démarcheurs est infinie et couvre l'ensemble du pays. Ils sont sur tout le territoire national, et sont présents dans tous les départements et pour entrer en contact avec eux, c'est très facile.

Auparavant, les mêmes démarcheurs parcouraient tout le pays par moyens improvisés, convainquant les éventuels candidats au départ par divers stratagèmes. Aujourd'hui, les réseaux de communication facilitent leur travail et, très souvent, ce sont les candidats eux-mêmes qui contactent le démarcheur au travers d'un intermédiaire ou par téléphone, tout simplement.

Lorsque les démarcheurs professionnels proposent leurs services, ils doivent inciter les migrants potentiels à s'engager à payer le plus haut prix pour un voyage sûr. Il s'agit de vanter le nombre de voyages réussis, de garantir l'expérience et l'expertise du capitaine, la qualité du navire et la réputation du propriétaire... et, sans faute, témoigner l'efficacité du *djab* (esprit vaudou) avec qui leur ougan a passé un contrat personnalisé pour protéger et guider le voyage et les voyageurs, élément indispensable pour la bonne réussite de la traversée.



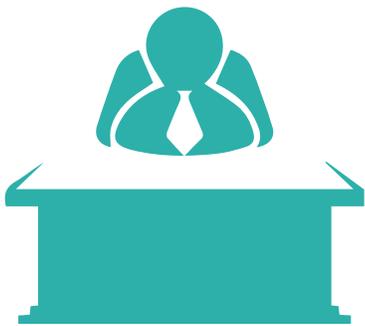
OUGAN

« **C'est l'Ougan qui fixe la date de l'expédition et bénit le bateau au nom des esprits** »

(Jamaïque, Capitaine de bateau. Port-de-Paix, 2021).

L'*Ougan*, haute figure sacerdotale de la religion vaudou, intermédiaire entre l'humain et le surhumain, joue un rôle fondamental dans l'organisation du voyage. Sans la volonté exprimée par le *lwa* au travers du ougan, le capitaine ne prend pas la mer.

Avant le voyage, le capitaine consulte, lors de plusieurs séances, l'ougan de confiance qui construit le programme du voyage sur la base des conseils et des suggestions du *Mèt Agwe* (divinité vaudou, protecteur de la mer).



BOSS

« Il y a quelqu'un que vous ne voyez pas et que vous ne connaissez pas et qui organise tout ça »

(Responsable de la Direction de l'Immigration et l'Émigration (DIE) à Port-de-Paix)

Ces entreprises clandestines très lucratives prennent parfois une dimension industrielle de caractère transnational : il est possible que l'organisation des voyages se prépare en coordination entre le Boss (Chef) en Haïti et le Boss à l'étranger (principalement aux Bahamas et à Miami). Généralement la figure du Boss apparaît quand le business principal par voie maritime ne consiste pas dans le transport de migrants irréguliers mais dans le trafic de marchandises illégales.

Dans ce cas spécifique, le trafic d'êtres humains, qui reste une activité qualifiée de crime international, sert de couverture pour le transport de substances stupéfiantes comme la marijuana (en provenance de la Jamaïque) et/ou la cocaïne (en provenance de la Colombie) vers les États-Unis, via Haïti et les Bahamas.

L'identité du Boss, ainsi que celle de l'armateur, ne sont pas publiques, parfois même le capitaine ignore qui se cache derrière le surnom de son patron (ou plutôt, il a intérêt à ne pas révéler leur nom).

LES EMBARCATIONS

Légende:

- ✓ = Il est présent
- ✗ = Il n'est pas présent
- = Il peut être présent ou pas

Type d'embarcation	Caractéristiques	Techniques de navigation	Destinations principales	Durée moyenne du voyage
 Voiler	<ul style="list-style-type: none"> • Matériel: bois • Longueur moyenne: 40 pieds • Propulsion: voile • Coût moyen de fabrication: 6 000 USD • Capacité moyenne nominale: 15 personnes • Capacité moyenne utilisée: 100 personnes • Lieu de fabrication: Haïti • Prix moyen du voyage par passager: 350 USD 	<ul style="list-style-type: none"> • Compas • GPS ✗ • Radar ✗ • Téléphone ---- • Radio satellitaire ✗ • Éléments naturels ✓ • Éléments mystiques ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahamas (85%) • Îles Turques-et-Caiques (10%) • États-Unis (5%) 	<ul style="list-style-type: none"> • De 2 à 6 jours • De 2 à 3 jours • De 5 à 7 jours
 Chaloupe à moteur	<ul style="list-style-type: none"> • Matériel : bois recouvert de fibre de verre • Longueur moyenne : 30 pieds • Propulsion : moteur de 45CV • Coût moyen de fabrication : 6 000 USD • Capacité moyenne nominale: 10 personnes • Capacité moyenne utilisée : 80 personnes • Lieu de fabrication : Haïti • Prix moyen du voyage 	<ul style="list-style-type: none"> • Compas ✓ • GPS ✓ • Radar ✗ • Téléphone ---- • Radio satellitaire ---- • Éléments naturels ---- • Éléments mystiques ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahamas (60%) • Îles Turques-et-Caiques (33%) • États-Unis (7%) 	<ul style="list-style-type: none"> • De 5 à 10 heures • 2 jours • 3 jours
 Yacht	<ul style="list-style-type: none"> • Matériel : fibres de verre • Longueur moyenne : 17 pieds • Propulsion : moteur • Coût moyen de fabrication : 12 000 USD • Capacité moyenne nominale : 7 personnes • Capacité moyenne utilisée : 30 personnes • Lieu de fabrication : USA/Bahamas • Prix moyen du voyage par passager : 1 500 USD 	<ul style="list-style-type: none"> • Compas ✓ • GPS ✓ • Radar ---- • Téléphone ✓ • Radio satellitaire ✓ • Éléments naturels ---- • Éléments mystiques ✓ 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahamas (50%) • Îles Turques-et-Caiques (25%) • États-Unis (25%) 	<ul style="list-style-type: none"> • 10 heures • 5 heures • 13 heures
 Navire de charge		<ul style="list-style-type: none"> • Compas ✓ • GPS ✓ • Radar ✓ • Téléphone ✓ • Radio satellitaire ✓ • Éléments naturels ---- • Éléments mystiques ---- 	<ul style="list-style-type: none"> • Bahamas (25%) • Îles Turques-et-Caiques (1%) • États-Unis (50%) • Autres (24%) 	

2. Les informations et chiffres de ce tableau sont des estimations établies sur la base d'entretiens dirigés avec des acteurs clés (au cours de l'étude)



VOILIER

Le *batiman*, en créole, est un type d'embarcation en bois gréé d'une voile latine et d'un foc, assemblé en Haïti le long de la côte Nord et Nord-Ouest. Le prix de fabrication varie de 1'000 à 10'000 USD selon les dimensions de l'embarcation (de 30 à 90 pieds). Il peut arriver à transporter 500 passagers. Les services de base se réduisent à la distribution de rations sèches (crackers salés) et de l'eau en sachet. Pour le gilet de sauvetage, il n'y en a jamais assez pour tout le monde. Parfois, ce type d'embarcation est équipé d'un petit moteur en cas d'impossibilité de sortir la voile. Les femmes sont assises sur des bancs alors que les hommes s'assoient sur le sol du mieux qu'ils peuvent.

Une fois arrivée à destination, le capitaine, par autorisation de l'armateur, donne l'ordre de couler le bateau, pour éviter que les garde-côtes les repèrent. Ce type de bateau n'est généralement pas enregistré. De surcroît, ce type de construction est rarement adapté aux conditions de navigation hauturière.



CHALOUPE À MOTEUR

Chaloup, en créole, est un bateau en bois et fibre de verre fabriqué en Haïti. La chaloupe est en général de dimensions limitées : entre 15 et 40 pieds. Elle peut arriver à transporter jusqu'à 150 passagers et son prix de fabrication est autour de 6'000 à 7'000 USD, dépendant de la taille.

Elle fonctionne en général avec 2 moteurs hors-bord de 45 chevaux chacun et pour rejoindre les Iles Turques-et-Caïques, par exemple, il est estimé une consommation de 150 litres d'essence - si l'on fait tourner les deux moteurs en même temps - en sachant que la durée de ce voyage est en moyenne de 7 heures, les frais d'essence pour l'armateur sont autour de 700 USD l'aller. Les gilets de sauvetage ne sont souvent pas prévus.



YACHT

Le Yacht est un bateau à moteur intégré, fabriqué en fibre de verre principalement à l'étranger (États-Unis/Bahamas). Le prix varie en fonction de la qualité du matériel utilisé, la technologie installée et l'usure du bateau. Généralement, il n'est jamais en vente à moins de 8 000 USD. Ce type d'embarcation est utilisé aussi pour le transport de marchandises illégales (comme stupéfiants – cocaïne et marijuana, et armes à feu). Les propriétaires de ces Yacht sont souvent étrangers (États-Unis/Bahamas). La cocaïne est d'origine colombienne et rentre en Haïti par les côtes sud du pays, voyage par voie terrestre jusqu'au nord, puis est embarquée vers les États-Unis via les Bahamas.

La marijuana en provenance de la Jamaïque est acheminée vers l'Europe via les Iles Turques-et-Caïques. Ce type d'embarcation est utilisé aussi pour le trafic de personnes pour maximiser les profits. Le prix du voyage clandestin est bien supérieur aux autres alternatives, à cause des conditions privilégiées, de la garantie d'arriver à destination sans trop d'obstacles et du confort. Les personnes intéressées peuvent payer jusqu'à 3'500 USD. Généralement le bateau est légalement enregistré.





NAVIRE DE COMMERCE

Le *Cargo*, est un autre moyen utilisé par les migrants pour quitter le pays. Même si très rarement, le *Cargo* offre la possibilité d'embarquer jusqu'à une dizaine de passagers de manière irrégulière sur un bateau qui voyage légalement. Les passagers clandestins peuvent embarquer depuis l'île de la Tortue, en cachette et sans être enregistrés. Sinon, ils peuvent remplacer les marins qui disposent de visa, passeport et permis de naviguer, voyager en leur nom pendant qu'eux restent à terre, et en arrivant à Miami rentrer aux États-Unis de manière légale, et retourner les papiers au capitaine qui se chargera de les remettre aux propriétaires légitimes.

Généralement voyager par ce moyen peut coûter jusqu'à 6'000 à 7'000 USD (sur la base d'entretiens dirigés avec des acteurs clés).

LES MOYENS DE NAVIGATION

« **Nou pap gen mwayen : Bondye pwoteje nou, lwa yo ban nou direksyon** »

[Nous n'avons aucun moyen: Dieu nous protège, les lwa nous guident]

Comme expliqué auparavant les moyens de navigation utilisés, surtout dans les petites embarcations de fortune, consistent en un compas et un GPS (plus commun ces dernières années). Il n'y a presque aucune consultation préalable de la météo, des cartes maritimes, des vents ou des courants. L'équipage navigue en se guidant avec les étoiles et les oiseaux, en regardant la couleur de l'eau pour comprendre la profondeur des fonds marins... mais surtout en consultant les esprits.

L'ASPECT MYSTIQUE

La migration maritime haïtienne et la police maritime américaine sont apparues en tandem depuis les années 1980. Au cours de cette période, de nombreux Haïtiens ont commencé à supposer que les voyages migratoires ne réussissent que grâce à des échanges rituels - en particulier, des transactions entre les migrants et des êtres autres qu'humains qui traversent la mer. « La profondeur cosmographique, bien qu'elle ne soit pas propre à ces espaces, est rendue visible dans l'ensemble des entités, des forces et des sensibilités morales qui les composent. La vision cosmographique met en évidence cette profondeur, qui est souvent rendue insignifiante par les registres bureaucratiques dominants de sécurisation des frontières. » Kahn, J. S. (2019). *Islands of Sovereignty: Haitian Migration and the Borders of Empire*. United Kingdom : University of Chicago Press.

Depuis lors, les voyages par bateau sont considérés comme des traversées entièrement confiées à la volonté du *Mèt Agwe*, *Lasirèn* et *Legba* (les esprits qui contrôlent la mer, les vents et les courants). En recueillant des témoignages, on comprend vite que le moyen de navigation le plus efficace se trouve dans les rituels magiques que le capitaine (à qui l'*Ougan* à prêté ses pouvoirs) doit assurer pendant la traversée.

Pour garantir sa réussite, le capitaine a la responsabilité de conduire le bateau vers la destination en gérant le vent, en protégeant les passagers, tout en évitant la surveillance des garde-côtes.

Ceci deviendra possible seulement si les conseils de l'*Ougan* (intermédiaire entre l'humain et les esprits) sont pris au pied de la lettre.

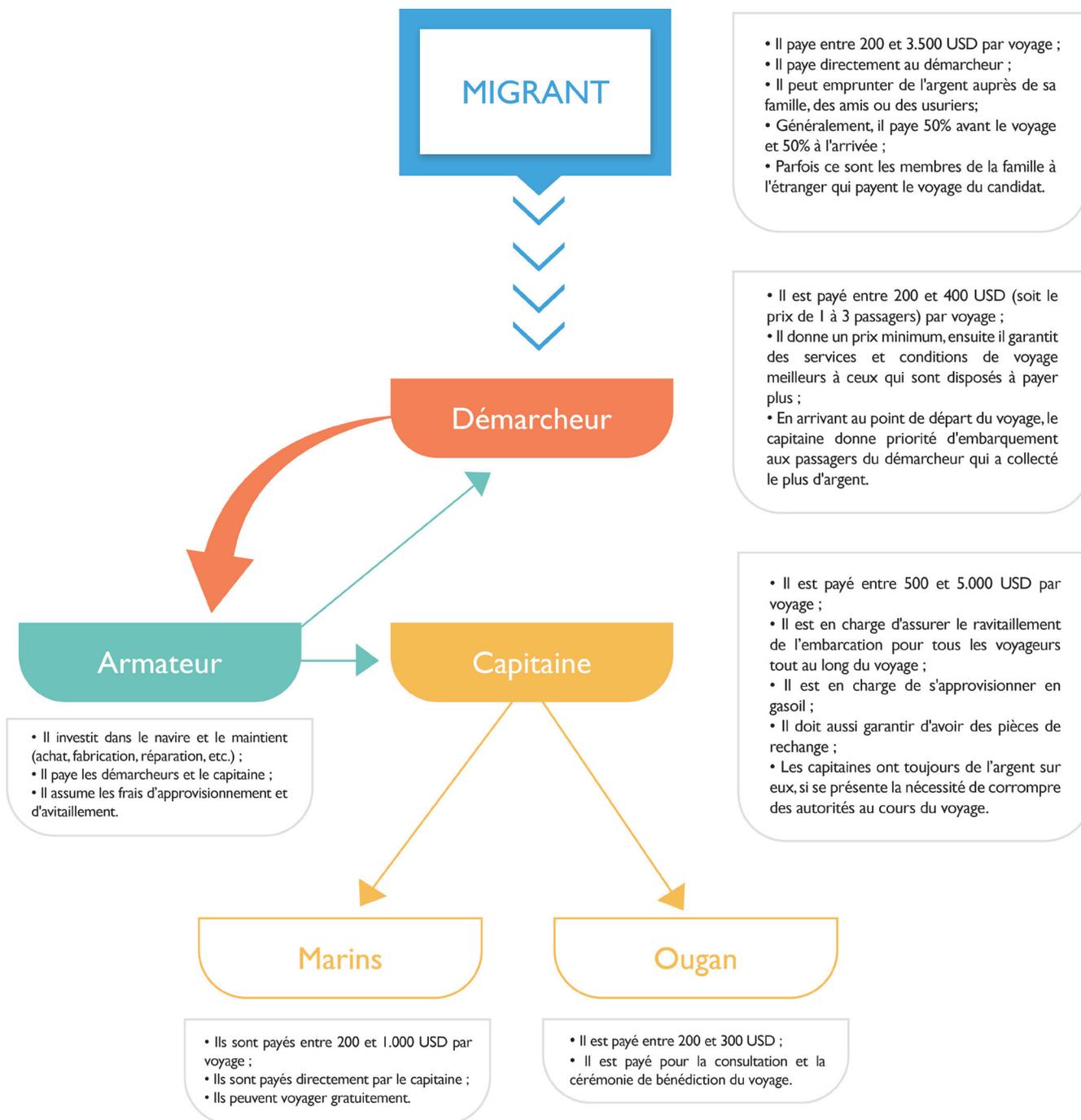
- « **Nap achte van !** » [Nous allons acheter du vent] : au travers d'un objet appelé *kalbas van* [calebasse à vent]. Son but serait de créer magiquement du vent pour propulser le navire et du temps orageux pour le dissimuler aux yeux des garde-côtes. Le verbe acheter est utilisé proprement pour décrire l'obligation du capitaine de rendre un sacrifice aux esprits comme prix pour recevoir du vent en échange.

- « **Pijon blan** » [Colombe] : Celui aurait la fonction de fixer le cap du bateau et aussi de réaliser une reconnaissance de la zone pour informer le capitaine de la position du bateau des garde-côtes.

- « **Mouchwa** » [Mouchoir] : il est attaché avec un nœud double au mât pour leur permettre d'échapper aux garde-côtes qui poursuivent les départs non autorisés et irréguliers. Puis, lorsque le capitaine voit le bateau à moteur s'approcher, il fait claquer le mouchoir sur le tableau arrière, provoquant une nappe d'eau et une pluie diluvienne qui les rendrait invisibles aux poursuivants.

LA RÉPARTITION DES GAINS

Les gains d'un voyage irrégulier par voie maritime varient en fonction du nombre de passagers, du prix payé par passager, du nombre de membres d'équipage et du type de bateau utilisé. Cependant une estimation peut être faite sur la base d'un nombre de passagers moyen (90) et du prix moyen par passager (400 USD). Au total il faudra enlever les frais d'organisation du voyage, dont : le coût de l'achat ou la fabrication du bateau et sa maintenance ; le coût du personnel (démarcheurs, capitaine, marins et ougan) et les frais des vivres et de gazoline. En conclusion, l'armateur arrive aisément à des gains nets d'environ 20'000/25'000 USD par voyage.





Financé par
la protection civile
et l'aide humanitaire
de l'Union européenne



« Rive, arete ou mourì »

(Arriver, se faire arrêter ou mourir)



Financé par
la protection civile
et l'aide humanitaire
de l'Union européenne