

## Intervention au cercle d'études : 3e journée

### L'île et l'illicite : l'exemple de Malte

D'après un travail mené par Nathalie Bernadie-Tahir.

Si on parle de géographie :

On parle d'espace, de territoire, d'organisation, de fonctionnement, de dynamique, de flux, de réseaux, de seuil, d'axes, de pôles, de localisation, de distance, de relation et d'interaction, de hiérarchie de distribution, de perception, de représentation, d'échelles....

Géographie : science sociale qui étudie la production des espaces par les sociétés. Ou science des sociétés dans leur rapport à l'espace.

Etudier les îles : renvoie à des espaces particuliers. A des territoires longtemps convoités pour leur positionnement géographique. Rôle d'escale et de relais.

Braudel : « îles qui sur le chemin de puissantes routes maritimes participent aux grandes relations ».

Parler de l'illicite en géographie peut être fort pertinent dans un renouvellement de l'approche spatiale qui s'intéresse aux réseaux visibles et invisibles mais qui ont des conséquences sur l'espace et le territoire.

Ici la problématique est encore plus pertinente car Malte, Etat insulaire, vient d'intégrer l'Union Européenne.

Positionnée en interface entre Europe et Afrique, correspondant à une zone de fracture nord-sud, Malte apparaît comme une nouvelle porte d'accès à l'Europe du sud, une porte difficile à surveiller tant les trafics de tous ordres prospèrent et se diversifient.

L'archipel se situe au sud d'un riche marché européen, au nord de rivages africains marqués par une instabilité économique profonde et une précarité sociale très inquiétante à 80 Km au sud-est de la Sicile et de ce que vous savez de cette île et de ces réseaux autres que routiers, à 330 Km de Tripoli et de l'embargo qui n'a pris fin qu'en 1999.

La situation géographique de l'île, combinée à la mondialisation des échanges, et à son intégration dans l'UE, en font une des principales plaques tournantes des trafics illicites méditerranéens.

Il n'y a pas de déterminisme en géographie mais certains déterminants.

Trafic d'armes, de drogues, et de main d'œuvre.

Ces pratiques sont anciennes : En 1987 un bateau (*Eskund*) révéla le rôle d'intermédiaire joué par Malte dans un trafic d'armes entre la Libye et l'IRA. Les trafics de drogue étaient aussi très connus : en mars 2002, Victor Balzan, hommes d'affaires de Sliema en cheville avec la mafia sicilienne qui, sous couvert de sa société de transport maritime, utilisait ses bateaux pour

transporter de la drogue entre le port sicilien de Mazara del Vallo et la Libye, via l'archipel maltais.

Mais ces trafics n'ont cessé d'augmenter en rapport avec la croissance de l'économie maltaise, notamment par l'intermédiaire du port de Marsaxlokk, pôle du trafic en Méditerranée.

La drogue, dans un marché mondialisé, vient désormais d'Amérique latine. Les saisies ne montrent qu'une partie de l'iceberg : en janvier 2001, une cargaison de 514 kg de cocaïne pure à 90% et de 25000 pilules d'ecstasy fut découverte à Marsaxlokk à bord d'un porte conteneur en provenance du port vénézuélien de La Guaira qui avait quelques jours plus tôt fait escale à Hambourg. Le chargement était destiné pour Naples, via Malte et transporté en vedette rapide.

Deux ans plus tôt c'est 5 tonnes de cocaïne qui était découvertes sur un bateau en provenance du Venezuela.

Il y a donc une route atlantique de la cocaïne (et non celle du rhum), reliant la Colombie aux marchés européens, via le Venezuela, par lequel transiteraient quelque 150 tonnes de drogue par an.

L'ouverture de Malte aux nouvelles logiques du commerce mondial a fait de l'île un relais dans l'organisation des réseaux de drogue à destination de l'Europe. L'instauration d'un embargo à destination de la Libye pendant quelques années a fait de l'archipel l'antichambre de Tripoli. La nécessaire réorganisation du transport aérien des ressortissants libyens qui s'était traduite par la mise en service d'une ligne de transbordeurs reliant quotidiennement Tripoli au port de La Valette, a fait de Malte un relais obligé. Et ce relais n'a pas concerné que les passagers.

Le commerce illégal des armes a donc aussi suivi ces routes, pour approvisionner la Libye. Par exemple en 2000, à l'aéroport de Gatwick à Londres, 32 colis de pièces détachées de missiles sol-sol Scud destinés à la Libye et en partance sur un vol de la British Airways ont été saisis. Ils étaient de confection taiwanaise et prétendait livrer du matériel automobile via Malte.

Malte est aussi une plaque tournante des migrations clandestines, à l'instar de Gibraltar. Les flux partent de la Libye ou de la Tunisie pour l'essentiel. L'origine des migrants est extrêmement variée. Les ports nord-africains sont moins des points de départ que des points de relais dans le cadre de réseaux bien plus vastes, s'étendant à des pays d'Afrique de l'Ouest (Ghana, Togo, Guinée, Cameroun, Sierra Leone...) ou du Proche et Moyen Orient (Kurdistan, Syrie, Palestine, Egypte...). Les migrants sont souvent abandonnés à quelques centaines de mètres du rivage. Mais dans un premier temps ils gagnent l'archipel maltais d'où ils repartent pour la Sicile. Les filières sont organisées par la mafia sicilienne, la mafia russe.

En 1996, 400 périrent en mer. Les migrants, Indiens, Pakistanais, Sri Lankais pour la plupart en provenance de Karachi, avaient atterri trois semaines auparavant au Caire, aucun ne possédait de visa. Ils furent ensuite transférés à Alexandrie où ils furent cachés pendant quinze jours dans des conditions effroyables en attendant que d'autres migrants arrivent. Ils finirent par embarquer sur un bateau panaméen, avant d'être à nouveau transférés sur un autre cargo du Honduras, déjà chargé de clandestins. La dernière étape consistait à transborder au large de la Sicile les clandestins du cargo vers une petite embarcation un bateau de pêche, piloté par des Maltais. La forte houle provoqua la collision entre le cargo et le navire maltais.

Un voyage clandestin coûte entre 500 et 700 euros minimum. Si l'on considère qu'une navette rapide peut en transporter entre 15 et 20 pour un trajet qui n'excède pas une quarantaine de minutes, on comprend le caractère très lucratif du trafic.

D'autres îles sont dans ce cas : Lampedusa, Pantelleria.

L'entrée de Malte dans l'UE constitue donc un enjeu de taille. C'est pourquoi l'Europe oblige Malte à adopter une législation plus rigoureuse anti-blanchiment. La Malta Financial Services a même refusé l'installation de banques russes sur le territoire. D'ailleurs depuis ces mesures le nombre de visiteurs russes a constamment diminué (géographie systémique). Si Malte reste épinglée par le GAFI (Groupe d'action financière internationale de l'OCDE) pour ses sociétés prête-nom elle a disparu de la liste des paradis fiscaux.

Malte se tourne donc ou du moins tente de se tourner vers ce qu'elle peut être un relais du commerce en Méditerranée. La construction du port franc de Marsaxlokk s'inscrit dans cette logique. Il est devenu un hub de référence dans le réseau de conteneurisation en Méditerranée. Placé sur les principales routes maritimes entre Suez et Gibraltar, le port maltais est devenu un point nodal majeur aujourd'hui connecté à une centaine de ports essaimés dans le monde entier. Il s'inscrit dans des flux est-ouest, entre ports d'extrême orient, Proche orient et ceux d'Europe du Nord et de la côte orientale américaine. Il redistribue des flux en Méditerranée où il sert de liaison pour une cinquantaine de ports. Autre niche exploitée celle de la zone France industrielle (exonération d'impôts sur les bénéficiaires pendant 5 à 10 ans, absences de taxes à l'importation... ) et par des coûts salariaux qui restent pour l'heure encore intéressants, un grand nombre d'entreprises européennes et dans une moindre mesure américaine dans le textile, dans l'électronique aussi, sont venues s'installer : Thomson, Electronics...

La limite entre le licite et l'illicite semble donc tenue dans un contexte de dérégulation.

Cette étude de cas permet d'aborder différents points de certains programmes :

La mondialisation. La construction européenne et ses difficultés. Pourquoi pas des cours d'éducation civique.