

# CROSSING BORDERS

## mouvements et luttes des migrations



Il y a un an Crossing Borders voyait le jour, pour renforcer la communication transnationale, dans le contexte des réseaux liés aux migrations mais aussi des luttes et des initiatives. Les premiers numéros ont couvert les luttes en Europe de l'Ouest, en Afrique et aux USA. Ce nouveau numéro se consacre à l'Ukraine, où un camp No Border s'est tenu en Transcarpathie en août dernier, car ce pays est l'illustration des réalités d'Europe de l'Est. Nous renouvelons notre appel à aider ce projet en nous envoyant vos contributions et en diffusant la lettre. Contact : [frassainfo@kein.org](mailto:frassainfo@kein.org) site web : <http://www.noborder.org>

Lettre transnationale d'information, n°4, novembre 2007

## Go West? Coming East! - L'Ukraine, « le Maroc de l'Est »

Après les événements de Ceuta et Melilla, l'attention, du moins dans les médias d'Europe occidentale, s'est portée sur les frontières extérieures du Sud de l'Europe, sur le Maroc et sur le sort des boat people, pour la plupart subsahariens. Il n'y a probablement pas d'autre endroit au monde où meurent tant de gens, la plupart noyés, du fait d'un régime barbare de contrôle des migrations : le même qui règne, avec les mêmes conséquences meurtrières, aux frontières orientales. Et c'est par l'Est, plus que par le Sud, que le plus grand nombre de réfugiés et de migrants tentent d'entrer en Europe. Pour l'UE et l'agence Frontex, l'Ukraine est, comme le Maroc, une « zone de migration illégale » ; ce n'est pas par hasard que la Politique européenne de voisinage, dont les programmes brassent des millions d'euros, vise principalement ces deux pays, pour en faire des États tampons (voir p 3).

Le camp No Border de l'été 2007 a choisi la Transcarpathie, l'une des régions les plus pauvres du monde, pour sa situation privilégiée : pour les migrants venus du Sud, mais aussi pour les travailleurs migrants ukrainiens et le « capital migrant » (voir l'exemple de l'industrie automobile p 2). Plus de 40% des travailleurs transcarpathiens ont un statut précaire, ou travaillent à l'étranger. Dans le passé c'étaient principalement les hommes qui s'expatriaient ; aujourd'hui ce sont les femmes, en nombre parfois supérieur. Les sommes envoyées par les migrants à leurs familles sont une source très importante de revenu. La région, qui borde la Slovaquie et la Hongrie, est tout en bas de l'échelle européenne des salaires ; les travailleurs sont exploités, avec des salaires de misère, dans les industries situées à la frontière et les chaînes de production externalisées (voir l'article sur l'industrie automobile p 2). Toutes ces raisons font que l'Europe de l'Est est capitale pour les luttes de migrants dans un contexte transnational. Les mouvements de migrations représentent une menace pour les politiques européennes qui visent à les contrôler en s'appuyant sur une communication politique transfrontière qui affecte les

projets migratoires de gens vivant hors d'Europe. L'intense migration de capital vers l'Est montre que ces frontières jouent un rôle de plus en plus grand dans la précarisation du travail. Notre but doit donc être de nous confronter avec cette organisation transnationale du travail. Nous ne pouvons regarder vers le Sud sans regarder vers l'Ouest, et vice-versa. Les luttes des migrants indiquent les routes des migrations. Saurons-nous connecter l'Est et le Sud avec les mouvements européens ?

### Bref compte-rendu du camp No Border en Transcarpathie

Avec 300 personnes venues principalement d'Europe de l'Ouest, de nombreux ateliers et des actions communes, ce camp a rempli son objectif de communication entre l'Est et l'Ouest. À l'issue d'une semaine de campement dans une zone rurale près d'Ushgorod un groupe s'est rendu au centre de détention (financé par l'UE) situé près du village de Pawschino pour exprimer notre solidarité avec les 500 prisonniers qui connaissent là des conditions inhumaines, tandis qu'à Ushgorod une manifestation rassemblait 200 personnes devant le Bureau des migrations (qui gère Pawschino), conclue par un cortège dans la ville et un rassemblement sur la place centrale. Sur cette place, les jours précédents, s'était tenu un festival No Border de musique et de films qui a permis d'exposer les buts et les analyses du réseau No Border, que beaucoup ont accueillis favorablement, du fait leur propre expérience du système de visas, voire d'expulsions menées par les autorités européennes.

Sur <http://www.pawschino.antira.info/> vous trouverez l'appel à la manifestation, des informations sur le camp No Border et sur le centre de détention.

# L'industrie automobile s'installe-t-elle à l'Est ?

Ces 10 dernières années l'industrie automobile européenne s'est développée vers l'Est. Des firmes comme Volkswagen, General Motors, Peugeot et Toyota, ainsi que des dizaines de fournisseurs, ont investi des milliards d'euros dans le « nouveau Détroit » - République tchèque, Slovaquie, Pologne et Hongrie. Cette relocalisation a été annoncée comme menaçant de mort la classe ouvrière d'Europe de l'Ouest. Or l'Allemagne et la France produisent maintenant plus de voitures qu'il y a 10 ans, tandis que la République tchèque en produit moins que la Belgique. Mais la menace a porté ses fruits : les conditions de travail et les salaires à l'Ouest se sont considérablement dégradés. Il est néanmoins clair qu'à l'Est, autant qu'à l'Ouest, les travailleurs renâclent à travailler dans l'automobile. En République tchèque, Skoda et Toyota emploient des Slovaques, des Polonais et des Ukrainiens, à défaut de trouver des travailleurs locaux. En Slovaquie et en Pologne, où le chômage est passé de 20% à 14%, on agite le spectre de la pénurie de main d'œuvre : il faut bien sûr entendre « pénurie de main d'œuvre docile et sous-payée » (voir les reportages dans Wildcat n° 76 et 78). Il s'agit du même jeu d'intimidation quand on parle de localiser plus loin à l'Est, par exemple en Ukraine où le coût du travail est encore moindre.

En réalité, le développement de l'industrie automobile en Ukraine sera un processus long et coûteux, qui dépendra en particulier d'une intégration économique accrue dans l'UE ; or celle-ci impose d'ouvrir les frontières, alors que le seul moyen de maintenir sur le long terme un bas niveau de salaires est d'isoler socialement les travailleurs, c'est à dire de garder les frontières fermées. Comment le capital gèrera-t-il cette contradiction ? Sur le court terme certains constructeurs automobiles européens ont effectivement ouvert des usines en Ukraine, mais c'est surtout pour pénétrer le marché de détail local. Certains fournisseurs en gros ont installé des maquilas de l'autre côté de la frontière pour exploiter une force de travail peu coûteuse, jeune et féminine. Or cette main d'oeuvre ne se trouve que dans les villages, n'est pas si jeune et change de travail le plus souvent possible ; 40% des Transcarpathiens en âge de travailler travaillent à l'étranger, de façon permanente ou temporairement, en dépit de la rareté du travail légal. Le capital peut-il raisonnablement rêver de les transformer en la force de travail docile et peu coûteuse qu'il ne peut trouver à l'Ouest ?

## Quelques faits

En 1999, l'Ukraine n'a produit que 19 000 voitures (tandis que l'Allemagne en produisait 5,3M), contre 150 000 en 1992. La demande interne a récemment augmenté, et en 2006 la production a atteint 275 000 – principalement des Ladas, produites dans l'usine de la holding AvtoZAZ, à Zaporozhiya dans l'est de l'Ukraine. Mais cette part de marché décroît au profit des voitures importées et des modèles étrangers assemblés en Ukraine. Les producteurs étrangers peuvent échapper

à la taxe de 25% sur les voitures par le recours à l'assemblage « partiel » (semi knocked-down, SKD) : les voitures sont construites dans une « vraie » usine, démontées puis envoyées dans des containers en Ukraine, où elles sont réassemblées. C'est principalement ainsi, de façon pas très productive mais avec peu d'investissement, que les firmes automobiles s'introduisent sur de nouveaux sites potentiels de production.

Quand Volkswagen a ouvert en 2001 son usine Eurocar à Solomonovo/Ushgorod (Ukraine) avec un investissement de 200 000 \$, 37 travailleurs y assemblaient 7 modèles différents de Skodas, VW et Audis. Actuellement, VW a investi plus de 100 M\$ dans la seconde étape ; 1 000 travailleurs assemblent 2 modèles de Skodas. Néanmoins pratiquement tous les éléments – qui constituent les 2/3 de la valeur d'une voiture – doivent être importés. L'Ukraine ne dispose pas d'une structure de production intégrée, à la différence de l'Allemagne ou de la République tchèque, où des centaines de fournisseurs sont reliés aux usines d'assemblage, dans le cadre d'une production Just-In-Time, par des milliers de camions et par le réseau autoroutier. Pour la 3ème phase, Volkswagen prévoit d'investir de nouveau 100 M\$, d'employer 2 300 travailleurs supplémentaires et d'utiliser des « composants locaux ». Les gouvernants ukrainiens vont jusqu'à promettre 6 500 emplois nouveaux à Eurocar, et 30 000 de plus dans les usines d'équipements.

Jusqu'à présent, peu d'équipementiers se sont installés en Ukraine. En Transcarpathie, Groclin à Ushgorod produit des housses de sièges pour l'export (Volvo), Leoni à Mukacheve (à 35km d'Ushgorod) produit des circuits pour tableaux de bord électroniques pour l'export (General Motors et Porsche), et Yazaki, à 5km d'Ushgorod et à quelques centaines de mètres de la frontière externe de l'UE, produit des câblages pour l'export (Opel). L'usine de Yazaki, qui avec 31,7 M€ constitue le plus important investissement japonais en Europe, a commencé à produire en octobre 2003 ; durant le camp No Border nous avons pu parler avec des travailleurs de l'usine. La plupart des 1 000 travailleurs sont des femmes dans la trentaine, qui travaillent sur les chaînes d'assemblage en 3x8 ; elles sont directement employées par Yazaki, avec des contrats à durée indéterminée ; le salaire mensuel net moyen de 175€ se répartit en un salaire de base de 880 grivnas (129€) « pour tout le monde », plus un bonus de productivité de 500 grivnas (73€) en moyenne, moins 13% d'impôt sur le revenu. Il n'y a pas de syndicat à l'intérieur de l'usine. Quand, il y a un an, le bruit se répandit que le constructeur de téléphones mobiles Jabil payait mieux, de nombreuses ouvrières quittèrent Yazaki pour Jabil. Il y a 2 ans Yazaki a relevé de 30 à 45 ans l'âge maximum, car il était impossible de trouver suffisamment de femmes plus jeunes, tout comme il est difficile de trouver des travailleurs dans les villes : la plupart des travailleurs sont amenés par des bus de la firme depuis des villages parfois distants de 50km d'Ushgorod.

# Entre les frontières - une histoire de migration ordinaire de femmes, durant l'un des nombreux voyages de retour en Ukraine

Je suis à bord de l'un des nombreux autocars qui font chaque semaine le trajet Italie-Ukraine. C'est un long voyage, et j'ai perdu, comme mes compagnons de voyage, toute conscience du temps écoulé, scandé par les arrêts sur les aires d'autoroute et aux frontières, générateurs de poussées d'adrénaline. Le stress et l'anxiété croissent à l'approche de la frontière, pour se transformer en euphorie une fois la frontière passée. Moments de repos et moments de veille alternent ; nous bavardons et nous racontons nos vies. Je fais la connaissance d'Olga, qui rentre en Ukraine par peur de perdre son mari, mais n'est pas totalement sûre de sa décision : en Italie elle laisse ses amis, son autonomie, garantie par l'auto-suffisance économique, en Ukraine elle retrouvera sa famille. Avant la chute de l'Union soviétique, Olga travaillait dans un magasin ; en 1991, date de l'indépendance de l'Ukraine, elle a eu un enfant et a décidé de compléter son revenu de maternité en faisant du commerce transfrontière : elle achetait des vêtements en Pologne pour les revendre sur les marchés. Mais entre 1995 et 1996 le salaire de son mari a commencé à être payé avec de plus en plus de retard, et les conditions de vie de la famille se sont dégradées : son commerce transfrontière ne suffisait plus.

Elle a alors décidé de s'expatrier. Ironie du sort, sa première expérience, de courte durée, fut dans une usine de textiles italienne en République tchèque, où elle travaillait avec d'autres Ukrainiennes et des Polonaises. Mais elle travaillait trop d'heures pour un salaire trop bas : elle est donc retournée en Ukraine, et quelques mois plus tard a acheté 500€ à une agence de voyages un visa pour l'Italie. On lui recommanda

Naples : à l'arrivée le chauffeur la mit en contact avec un caporale, un chef de gang qui lui proposa un travail domestique en échange de 200€. Commença alors un long processus pour se libérer de l'isolement dû au travail domestique, et pour obtenir un permis de séjour. Mais la route était semée d'embûches : elle dut payer de nombreux pots de vin, qui diminuèrent d'autant ce qu'elle gagnait.

Aujourd'hui Olga rentre une seconde fois, peut-être la bonne. D'autres femmes partagent ses hésitations, car en Ukraine il est communément admis que la migration des femmes est responsable de la crise de la famille. Les femmes qui migrent ont coutume de répondre en disant qu'au contraire ce sont elles les piliers des familles, et que la migration est nécessaire pour compenser le chômage des hommes et leur incapacité à assurer les besoins de la famille. Nous arrivons à Chop, à la frontière ukrainienne. Les policiers sont arrogants et, selon leur habitude, humilient mes compagnes de voyage dont le seul crime est d'avoir voulu améliorer leur condition économique et sociale ; les moyens qu'elles utilisent pour cela sont considérés comme illégitimes, car acquis et pratiqués en dehors des règles sociales de leur pays natal. Une fois la frontière franchie, les femmes adoptent une attitude prudente envers leurs compatriotes. Très vite s'opère une redistribution forcée des devises fortes : à chaque contrôle il faut payer un pot de vin (habar en ukrainien) ; c'est une coutume si répandue que les chauffeurs ont déjà préparé des billets de 5 ou 10 €. Ma voisine m'explique que nous serons peut-être contrôlés dix fois. Mais nous avons de la chance : un contrôle de plus et c'en est fini.

## L'Europe a besoin de son en-dehors

L'Europe a de plus en plus besoin des pays tiers pour étendre le contrôle des migrations. Aujourd'hui, le processus d'accession oblige les pays candidats à se conformer aux règles européennes, tandis que les pays non candidats sont considérés comme un « cordon sanitaire » autour des frontières externes de l'UE, servant à maîtriser et filtrer les mouvements des migrants.

L'Ukraine en est un parfait exemple : avec l'adoption en décembre 2001 du Plan d'action de l'UE dans le domaine de la justice et des affaires intérieures en Ukraine, le pays est tenu pour responsable des migrations vers l'UE, ce qui a été confirmé par l'intégration de l'Ukraine dans la Politique extérieure de voisinage (2004), dont le but est de créer un « cercle d'amis » le long des nouvelles frontières. C'est un processus d'« externalisation » du contrôle des migrations où un rôle déterminant est dévolu aux centres de détention, aux accords de réadmission et aux procédures d'asile en dehors de l'UE. Par bien des points, Kiev c'est l'Europe : on y trouve 23 ambassades de pays membres, qui appliquent la politique des visas et où opèrent des officiers en charge du contrôle des migrations. Dans la plupart on trouve aussi des policiers, des corps de garde-frontières, ce qu'on appelle des points de contact pour la politique de justice, de liberté et de sécurité de l'UE. Ce n'est pas un hasard si l'IOM a une représentation très importante à Kiev. Le Processus de Söderköping – démarré en 2003 à l'initiative des autorités suédoises en charge des migrations, de l'IOM, de l'UNHCR et de l'UE – joue un rôle de tout premier plan dans la coordination régionale entre les agences de contrôle des migrations des pays membres et non-membres. Tout comme la BOMMOLUK (Border Management at the Moldova-Ukraine Border, Gestion des frontières à la frontière Moldavie-Ukraine), un projet de 9M€, et l'ICMPD (International Centre for Migration Policy Development, Centre international pour le développement des politiques migratoires), une sorte d'agence de renseignement qui coopère avec Europol et Frontex pour déterminer quelles sont les routes, techniques et stratégies des migrants sans papiers. Rien d'étonnant à cela, si l'on garde à l'esprit que les pays non-membres d'Europe de l'Est (en particulier l'Ukraine) occupent une place stratégique : des milliers de travailleurs s'y déplacent vers l'Ouest, et migrants et réfugiés sont de plus en plus nombreux à y transiter, sur la route orientale qui va de l'Asie et l'Afrique vers l'Europe.

# Actualités et chronologie...

## Migrants en Russie

Après l'effondrement de l'Union Soviétique, la Russie est devenue la destination principale des migrations de la région. Environ 80% des migrants viennent d'Ukraine, du Kazakhstan, d'Ouzbékistan, de Moldavie, d'Azerbaïdjan ou du Tadjikistan. Ils travaillent sur des chantiers de construction, comme concierges, sur les marchés, bref partout où l'on a besoin de travail à bas prix. Selon les estimations, 10M de migrants vivent sans le moindre statut légal. Tandis que les lois entrées en vigueur cette année facilitent la régularisation des travailleurs clandestins, de nouvelles barrières apparaissent avec l'exigence pour les permis de travail de satisfaire des quotas déterminés au niveau régional. Les migrants sont soumis à un harcèlement incessant sur les lieux où ils vivent et travaillent, du fait de nombreux contrôles des passeports. À Moscou des associations de jeunes suscitées par le Kremlin jouent le rôle d'auxiliaires de police dans la chasse aux travailleurs clandestins. Autour de Moscou et dans le sud de la Russie sont prévus de nouveaux centres de détention. L'expulsion de personnes politiquement indésirables, presque exclusivement des Chinois et des Ouzbeks, est menée en collaboration avec les services secrets (le FSB). Selon le Bureau russe des migrations près de 5 000 Géorgiens ont été expulsés en 2006, après la plus vaste campagne jamais menée contre un groupe national spécifique.

## France - Guinée - Allemagne - Bénin - Irak : résistance transnationale contre les expulsions

16 août 2007 : 6 policiers français sont pris à partie et rossés sur l'aéroport de Conakry (Guinée), où ils venaient livrer 2 expulsés. Y ont pris part non seulement les 2 Guinéens, qui avaient participé à une grève de la faim de sans papiers à Lille, mais des passagers de l'avion, qui ont protesté contre la façon dont ont été traités les expulsés, ainsi que 2 policiers guinéens. S'en sont ensuivi des problèmes diplomatiques. Le même genre de réactions a accueilli une douteuse délégation guinéenne qui s'est rendue (pour la 4ème fois) en Allemagne, après la Suisse, la France et les Canaries, pour « identifier » des réfugiés africains afin de les faire expulser. Après des protestations en Allemagne et en Guinée, le tout nouveau gouvernement guinéen a réagi le 27 août 2007 par une déclaration qui suspendait toutes les mesures d'identification et d'expulsion jusqu'à la signature d'un accord bilatéral. Le 10 septembre 2007, une expulsion par charter de Hambourg vers le Togo et le Bénin a soulevé des problèmes diplomatiques, car les autorités allemandes voulaient expulser vers le Bénin un Libérien sans papiers valides. Les autorités avaient auparavant tenté de l'embarquer sur un vol Air France, compagnie dont les syndicats mènent campagne contre les expulsions, dénonçant la collaboration avec l'Allemagne. Grâce à ces protestations transnationales le Libérien a été relâché. Pendant ce temps à Francfort, Zagros Air, une compagnie opérant des expulsions vers le Kurdistan irakien, a abandonné ce sale boulot à la suite d'une menace de campagne de détournement d'image.

## Tunisie/Italie

Depuis le 22 août 2007, sept pêcheurs tunisiens passent devant le tribunal d'Agrigente (Sicile), accusés d'« aide à l'immigration illégale ». Ils risquent jusqu'à 15 ans de prison. Ils sont poursuivis en tant que, alors qu'ils n'ont fait que manifester leur devoir de solidarité en sauvant, le 8 août, les 44 passagers d'un bateau en détresse en haute mer près de l'île de Lampedusa ; ils les ont amenés au port, où tous ont été arrêtés. À la suite d'une campagne

internationale lancée par de nombreuses associations de défense des droits de l'homme auxquelles s'étaient joints 103 parlementaires européens, les pêcheurs ont été relâchés et ont pu rentrer en Tunisie. Le procès reprend le 30 octobre – devant le même juge qui en 2004 a jugé l'équipage du bateau allemand Cap Anamur. Info: <http://www.migreurop.org/rubrique251.html>

## Maroc

Presque 2 ans après les tragiques événements de Ceuta et Melilla en octobre 2005, 2 personnes sont mortes sous les balles de la garde côtière dans la nuit du 30 au 31 août 2007, dans le sud du Maroc sur la côte atlantique à Laâyoune, alors qu'elles tentaient de monter sur un bateau pour les Canaries. Deux autres personnes ont été grièvement blessées. Quelques jours auparavant, à l'aube du 26 juillet, un nouveau raid a eu lieu sur le campus de l'université d'Oujda, dans l'est du Maroc. Plus de 450 migrants ont été arrêtés, brutalisés et conduits à la frontière algérienne. De nombreuses associations ont protesté contre la politique du gouvernement marocain soutenue par l'UE (<http://www.migreurop.org/article1183.html>). Le 6 et le 7 octobre ont été commémorés les événements d'octobre 2005, avec des discussions et des actions transnationales à Oujda. Lire la Déclaration d'Oujda (6 octobre 2007) <http://www.migreurop.org/article1215.html>

## Pays-Bas, avril 2007-10-21

Quelques jours avant l'inauguration des nouveaux bateaux de détention à Zaandam, au nord d'Amsterdam, 90 activistes ont « ouvert » le centre de détention en coupant et abattant les grillages.

## Rostock (Allemagne), juin 2007

Entre la massive manifestation d'ouverture et les blocus contre le sommet du G8 s'est tenue le 4 août une impressionnante manifestation pour la liberté de circulation et l'égalité des droits, rassemblant 10 000 personnes. Des activistes venus du monde entier ont participé à des meetings transnationaux sur le thème des migrations. Voir <http://www.nolager.de/>

## Gatwick (Grande-Bretagne), septembre 10-21

Le premier camp No Border transnational de Grande-Bretagne s'est tenu près de l'aéroport de Gatwick. Plus de 500 personnes, venues de toute l'Angleterre et de plusieurs pays européens et africains se sont rassemblées pour attirer l'attention sur l'odieux système global de contrôle des migrations, et sa traduction spécifique dans les politiques anglaises. Le camp a duré une semaine, avec des ateliers et des réunions de réseautage transnational, et deux importantes manifestations pour la liberté de circulation et l'égalité des droits : l'une vers les centres de Croydon, Electric House et Lunar House, l'autre qui a traversé la ville de Crawley en direction de Tinsley House, le centre de détention de l'aéroport de Gatwick. Les bureaux de Virgin Airlines, qui opère des expulsions sur ses avions, ont été occupés, et un blocus a eu lieu devant les bureaux de Group 4, la société qui gère le centre de détention de Dungavel, en Écosse. Durant tout le week-end, à Goldsmiths University, l'« Université migrante » a permis de lier les questions de migrations, de frontières et d'éducation. Des actions de solidarité ont eu lieu en plusieurs endroits de Grande-Bretagne. Le camp No Border 2007 fait partie d'une campagne en cours contre la construction d'un nouveau centre, Brook House, sur l'aéroport de Gatwick. Plus d'informations et des images à <http://www.indymedia.org.uk> et <http://www.noborders.org.uk>