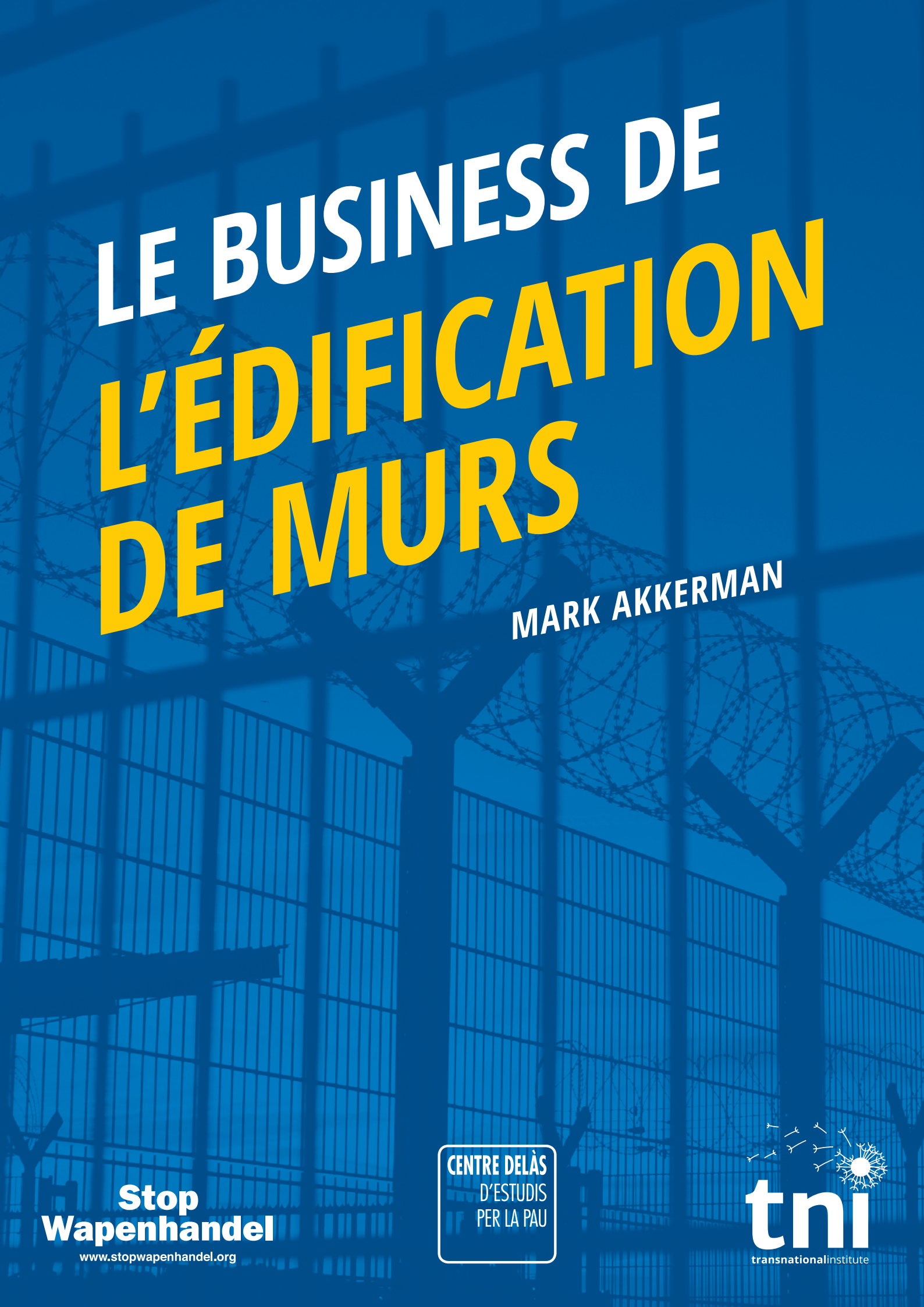




LE BUSINESS DE L'ÉDIFICATION DE MURS

MARK AKKERMANN

**Stop
Wapenhandel**

www.stopwapenhandel.org

CENTRE DELÀS
D'ESTUDIS
PER LA PAU


tni
transnationalinstitute

SYNTHÈSE

Trente ans après la chute du mur de Berlin, l'Europe est de nouveau célèbre pour les murs qu'elle érige à ses frontières. Cette fois, ce n'est pas tant l'idéologie qui la divise, mais la peur des réfugiés et des migrants, qui font pourtant partie des personnes les plus vulnérables au monde.

Qui a brisé le rêve d'une Europe plus ouverte ? Quelle est l'origine de cette nouvelle ère de murs ? Les causes sont multiples : entre autres, les déplacements de population en nombre croissant causés par les conflits, la répression et l'appauvrissement ; l'essor des politiques sécuritaires après le 11 septembre ; l'insécurité économique et sociale ressentie en Europe après la crise financière de 2008. Cependant, un groupe a tout à gagner de l'édification de nouveaux murs : les entreprises qui les construisent. Leur influence dans l'instauration d'un monde de murs mérite un examen plus approfondi.

Ce rapport explore le business de l'édification de murs, qui a à la fois alimenté et bénéficié d'une augmentation considérable des dépenses publiques pour la sécurité des frontières par l'Union Européenne (UE) et ses États membres. Certaines entreprises bénéficiaires sont des multinationales qui profitent d'un marché international de la sécurité des frontières, dont la valeur était estimée à environ 17,5 milliards d'euros en 2018, et dont la croissance annuelle attendue pour les années à venir est d'au moins 8 %.

Il est important de regarder à la fois au-delà et derrière les murs et clôtures de l'Europe. Les véritables obstacles à la migration actuelle ne sont pas tant les clôtures, mais la vaste gamme de technologies qui les soutiennent, des systèmes de radar aux drones, caméras de surveillance et systèmes de reconnaissance d'empreintes digitales biométriques. En outre, les murs les plus dangereux d'Europe ne sont pas physiques, ni terrestres. Les bateaux, avions et drones utilisés pour surveiller la Méditerranée ont créé un mur maritime et un cimetière pour les milliers de migrants et réfugiés qui n'ont aucun droit de passage pour accéder à la sécurité ou demander l'asile.

Cela va de tout sens les déclarations de la Commission européenne selon lesquelles elle ne finance pas les murs et les clôtures. Le porte-parole de la Commission, Alexander Winterstein, par exemple, lorsqu'il a rejeté la demande de la Hongrie pour se faire rembourser la moitié des frais d'installation de clôtures sur ses frontières avec la Croatie et la Serbie, a déclaré : « Nous soutenons les mesures de gestion des frontières aux frontières externes. Ces mesures peuvent comprendre la surveillance, les équipements de contrôle des frontières... Mais nous ne finançons pas les clôtures. » En d'autres termes, la Commission est prête à financer tout ce qui consolide une frontière, à condition que cela ne s'apparente pas à la construction de murs.

Le présent rapport fait suite à *Building Walls – Fear and securitization in the European Union*, co-publié en 2018 avec le Centre Delàs et Stop Wapenhandel, qui a identifié puis mesuré les murs qui quadrillent l'Europe. Ce nouveau rapport est axé sur **les entreprises à qui profite l'édification de trois types de murs** en Europe :

- les entreprises de BTP chargées d'ériger les **murs physiques** construits par les États membres de l'UE et l'espace Schengen, en collaboration avec les entreprises spécialisées dans la sécurité et les technologies, qui fournissent les technologies, équipements et services associés ;
- les entreprises de transport maritime et d'armement qui fournissent les bateaux, les avions, les hélicoptères, les drones qui constituent les **murs maritimes** de l'Europe pour tenter de contrôler les flux migratoires dans la Méditerranée, notamment les opérations de Frontex, l'opération Sophia et l'opération italienne Mare Nostrum ;
- et les entreprises spécialisées dans l'informatique et la sécurité chargées de développer, d'exécuter, d'étendre et de maintenir les systèmes de l'UE qui contrôlent le mouvement des personnes, tels que SIS II (Schengen Information System) et EES (Entry/Exit Scheme), qui constituent les **murs virtuels** de l'Europe.

DES BUDGETS FLORISSANTS

Le flot d'argent des contribuables aux bâtisseurs de murs a été extrêmement lucratif et ne cesse d'augmenter. Le rapport révèle que depuis la fin de la guerre froide, les entreprises ont profité des bénéfices d'au moins **900 millions d'euros de dépenses des pays de l'UE dans les murs physiques et les clôtures**. Avec les données partielles (en portée et en années), les coûts réels atteindront au moins 1 milliard d'euros. En outre, les entreprises qui fournissent la technologie et les services accompagnant les murs ont également bénéficié d'un flot constant de financement de la part de l'UE, en particulier le Fonds pour les frontières extérieures (**1,7 milliard d'euros, 2007-2013**) et le Fonds pour la sécurité intérieure-Frontières (**2,76 milliards d'euros, 2014-2020**).

Les dépenses de l'UE dans les murs maritimes ont atteint au moins 676,4 millions d'euros entre 2006 et 2017 (dont 534 millions ont été dépensés par Frontex, 28,4 millions par l'UE dans l'opération Sophia et 114 millions par l'Italie dans l'opération Mare Nostrum) et seraient bien supérieures si l'on incluait toutes les opérations des garde-côtes nationaux de la Méditerranée.

Au moins **999,4 millions d'euros ont été dépensés au total dans les murs virtuels de l'Europe** entre 2000 et 2019. Toutes ces estimations sont partielles car les murs sont financés par différents mécanismes et les données manquent de transparence.

Cette explosion des budgets des frontières va se poursuivre. Dans le cadre de son budget pour le prochain cycle budgétaire de l'Union européenne (2021-2027), **la Commission européenne a attribué 8,02 milliards d'euros** à son fonds de gestion intégrée des frontières (2021-2027), **11,27 milliards à Frontex (dont 2,2 milliards seront utilisés pour l'acquisition, la maintenance et l'exploitation de moyens aériens, maritimes et terrestres)** et au moins **1,9 milliards d'euros de dépenses totales** (2000-2027) à ses bases de données d'identification et Eurosur (le système européen de surveillance des frontières).

LES PRINCIPAUX ACTEURS DU SECTEUR DE L'ARMEMENT

Trois géants européens du secteur de la défense et de la sécurité jouent un rôle crucial dans les différents types de frontières de l'Europe. Il s'agit de **Thales**, **Leonardo** et **Airbus**.

- **Thales** est une entreprise française spécialisée dans l'armement et la sécurité, bien implantée aux Pays-Bas, qui produit des systèmes de radar et de capteur utilisés par de nombreux navires de la sécurité des frontières. Les systèmes Thales ont par exemple été utilisés par les navires néerlandais et portugais déployés dans les opérations de Frontex. Thales produit également des systèmes de surveillance maritime pour drones et travaille actuellement à développer une infrastructure de surveillance des frontières pour Eurosur, qui permette de suivre et contrôler les réfugiés avant qu'ils atteignent l'Europe à l'aide d'applications pour Smartphone, et étudie également l'utilisation de « pseudolite » à haute altitude (High Altitude Pseudo-Satellites – HAPS) pour la sécurité des frontières, pour l'Agence spatiale européenne et Frontex. Thales fournit actuellement le système de sécurité du port hautement militarisé de Calais. Avec l'acquisition en 2019 de Gemalto, multinationale spécialisée dans la sécurité et l'identité (biométrique), Thales devient un acteur important dans le développement et la maintenance des murs virtuels de l'UE. L'entreprise a participé à 27 projets de recherche de l'UE sur la sécurité des frontières.
- La société d'armement italienne **Leonardo** (anciennement Finmeccanica ou Leonardo-Finmeccanica) est l'un des principaux fournisseurs d'hélicoptères pour la sécurité des frontières, utilisés par les opérations Mare Nostrum, Hera et Sophia en Italie. Elle a également fait partie des principaux fournisseurs d'aéronefs sans pilote (ou drones), décroché un contrat de 67,1 millions d'euros en 2017 avec l'EMSA (agence européenne pour la sécurité maritime) pour fournir les agences de garde-côtes de l'UE. Leonardo faisait également partie d'un consortium, qui s'est vu attribuer un contrat de 142,1 millions d'euros en 2019 pour mettre en œuvre et assurer la maintenance des murs virtuels de l'UE, à savoir les systèmes d'entrée/sortie (EES). La société détient, avec Thales, Telespazio, qui participe aux projets d'observation des satellites de l'UE (REACT et Copernic) utilisés pour surveiller les frontières. Leonardo a participé à 24 projets de recherche de l'UE sur la sécurité et le contrôle des frontières, dont le développement d'Eurosur.
- Le géant de l'armement pan-européen **Airbus** est un important fournisseur d'hélicoptères utilisés dans la surveillance des frontières maritimes et certaines frontières terrestres, déployés par la Belgique, la France, l'Allemagne, la Grèce, l'Italie, la Lituanie et l'Espagne, notamment dans les opérations maritimes Sophia, Poseidon et Triton. Airbus et ses filiales ont participé à au moins 13 projets de recherche sur la sécurité des frontières financés par l'UE, dont OCEAN2020, PERSEUS et LOBOS.

Le rôle important de ces sociétés d'armement n'est pas vraiment surprenant. Comme l'a démontré *Guerres aux frontières* (2016), ces entreprises, à travers leur appartenance aux groupes de pression EOS (Organisation européenne pour la sécurité) et ASD (Association des industries aérospatiales et de défense de l'Europe), ont largement contribué à influencer l'orientation de la politique des frontières de l'UE. Paradoxalement, ces mêmes firmes font également partie des quatre plus grands vendeurs d'armes européens au Moyen-Orient et en Afrique du Nord, contribuant ainsi à alimenter les conflits à l'origine de cette migration forcée.

Indra joue également un rôle non négligeable dans le contrôle des frontières en Espagne et dans la Méditerranée. L'entreprise a remporté plusieurs contrats pour fortifier Ceuta et Melilla (enclaves espagnoles au nord du Maroc). Indra a également développé le système de contrôle des frontières SIVE (avec des systèmes de radar, de capteurs et de vision) qui est installé à la plupart des frontières de l'Espagne, ainsi qu'au Portugal et en Roumanie. En juillet 2018, Indra a remporté un contrat de 10 millions d'euros pour assurer la gestion de SIVE sur plusieurs sites pendant deux ans. L'entreprise est très active dans le lobbying auprès de l'UE. C'est également l'un des grands bénéficiaires des financements de recherche de l'UE, qui assure la coordination du projet PERSEUS pour le développement d'Eurosur et le Seahorse Network, réseau d'échange d'informations entre les forces de police des pays méditerranéens (en Europe et en Afrique) pour arrêter la migration.

Les sociétés d'armement israéliennes ont elles aussi remporté de nombreux contrats dans le cadre de la sécurité des frontières de l'UE. En 2018, Frontex a sélectionné le drone Heron d'**Israel Aerospace Industries** pour les vols de surveillance des essais pilotes en Méditerranée. En 2015, la société israélienne **Elbit Systems** a vendu six de ses drones Hermes au Corps des gardes-frontière suisse, dans le cadre d'un contrat controversé de 230 millions d'euros. Elle a depuis signé un contrat de drone avec l'EMSA (agence européenne pour la sécurité maritime), en tant que sous-traitant de la société portugaise CEIIA (2018), ainsi que des contrats pour équiper trois navires de patrouille pour la Hellenic Coast Guard (2019).

LES BÂTISSEURS DE MURS PHYSIQUES

La plupart des murs et clôtures qui ont rapidement été érigés à travers l'Europe ont été construits par des sociétés de BTP nationales, mais une entreprise européenne s'est distinguée sur ce marché : **European Security Fencing**, un producteur espagnol de barbelés, en particulier un fil enroulé appelé concertina. Il est célèbre pour avoir fourni les barbelés des clôtures entourant Ceuta et Melilla. L'entreprise a également équipé en barbelés les frontières entre la Hongrie et la Serbie, et les barbelés concertina ont été installés aux frontières entre la Bulgarie et la Turquie et l'Autriche et la Slovaquie, ainsi qu'à Calais, et pendant quelques jours à la frontière entre la Hongrie et la Slovaquie, avant d'être retirés. Étant donné qu'ils détiennent le monopole du marché depuis un certain temps, il est probable que les barbelés concertina aient été utilisés sur d'autres frontières en Europe.

Parmi les autres entreprises à avoir fourni les murs et les technologies associées, on trouve **DAT-CON** (Croatie, Chypre, Macédoine, Moldavie, Slovaquie et Ukraine), **Geo Alpinbau** (Autriche/Slovaquie), **Indra**, **Dragados**, **Ferrovial**, **Proyectos Y Tecnología Sallén** et **Eulen** (Espagne/Maroc), **Patstroy Bourgas**, **Infra Expert**, **Patengineeringstroy**, **Geostroy Engineering**, **Metallic-Ivan Mihaylov** et **Indra** (Bulgarie/Turquie), **Nordecon** et **Defendec** (Estonie/Russie), **DAK Acélszerkezeti Kft** et **SIA Ceļu būvniecības sabiedrība IGATE** (Lettonie/Russie), **Gintrėja** (Lituanie/Russie), **Minis** et **Legi-SGS** (Slovaquie/Croatie), **Groupe CW**, **Jackson's Fencing**, **Sorhea**, **Vinci/Eurovia** et **Zaun Ltd** (France/Royaume-Uni).

Les coûts réels des murs et technologies associées dépassent souvent les estimations d'origine. De nombreuses allégations et accusations de corruption ont également été formulées, dans certains cas parce que les projets avaient été attribués à des entreprises appartenant à des amis de hauts fonctionnaires. En Slovaquie, par exemple, des accusations de corruption concernant un contrat pour la construction de murs aux frontières ont entraîné trois ans de bataille juridique pour accéder aux documents ; l'affaire est passée à la Cour suprême. Malgré tout, le Fonds européen pour les frontières extérieures a soutenu financièrement les infrastructures et services technologiques de nombreuses

opérations aux frontières des États membres. En Macédoine, par exemple, l'UE a versé 9 millions d'euros pour financer des véhicules de patrouille, des caméras à vision nocturne, des détecteurs de battements de cœur et un soutien technique aux garde-frontières pour l'aider à gérer sa frontière sud.

LES PROFITEURS DES MURS MARITIMES

Les données permettant de déterminer quels navires, hélicoptères et avions sont utilisés dans les opérations maritimes en Europe manquent de transparence. Il est donc difficile d'avoir toutes les informations. Nos recherches montrent cependant que les principales sociétés impliquées comptent les géants de l'armement européen **Airbus** et **Leonardo**, ainsi que de grandes entreprises de construction navale telles que le Néerlandais **Damen** et l'Italien **Fincantieri**.

Les navires de patrouille de Damen ont servi à des opérations frontalières menées par l'Albanie, la Belgique, la Bulgarie, le Portugal, les Pays-Bas, la Roumanie, la Suède et le Royaume-Uni ainsi qu'à de vastes opérations de Frontex (Poseidon, Triton et Themis), l'opération Sophia et ont également soutenu l'OTAN dans l'opération Poseidon. En dehors de l'Europe, la Libye, le Maroc, la Tunisie et la Turquie utilisent des navires Damen pour la sécurité des frontières, souvent en collaboration avec l'UE ou ses États membres. Par exemple, les six navires Damen que la Turquie a achetés pour ses garde-côtes en 2006, pour un total de 20 millions d'euros, ont été financés par le biais de l'instrument européen contribuant à la stabilité et à la paix (IcSP), destiné à maintenir la paix et à prévenir les conflits.

La vente de navires Damen à la Libye met en évidence l'inquiétant coût humain de ce commerce. En 2012, Damen a fourni quatre navires de patrouille aux garde-côtes libyens, qui ont été vendus en tant qu'équipement civil afin d'éviter la licence d'exportation d'armes aux Pays-Bas. Les chercheurs ont depuis découvert que non seulement les navires avaient été vendus avec des points de fixation d'armes, mais qu'ils avaient ensuite été armés et utilisés pour arrêter des bateaux de réfugiés. De nombreux incidents impliquant ces navires ont été signalés, parmi lesquels la noyade de 20 ou 30 réfugiés. Damen s'est refusé à tout commentaire, déclarant avoir convenu avec le gouvernement libyen de ne divulguer aucune information concernant les navires.

De nombreux constructeurs navals nationaux, outre Damen, jouent un rôle déterminant dans les opérations maritimes car ils sont systématiquement choisis en priorité par les pays participant à chaque opération Frontex ou autre opération en Méditerranée. Tous les navires fournis par l'Italie à l'opération Sophia ont été construits par **Fincantieri** et tous les navires espagnols sont issus de **Navantia** et ses prédécesseurs. De même, la France s'approvisionne chez DCN/DCNS, désormais **Naval Group**, et tous les navires allemands ont été construits par plusieurs chantiers navals allemands (**Flensburger Schiffbau-Gesellschaft**, **HDW**, **Lürssen Gruppe**). D'autres entreprises ont participé aux opérations de Frontex, parmi lesquelles la société grecque **Motomarine Shipyards**, qui a produit les patrouilleurs rapides Panther 57 utilisés par les garde-côtes grecs, ainsi qu'**Hellenic Shipyards** et **Israel Shipyards**.

La société autrichienne **Schiebel**, qui fournit les drones S-100, joue un rôle important dans la surveillance aérienne des activités maritimes. En novembre 2018, elle a été sélectionnée par l'EMSA pour un contrat de surveillance maritime de 24 millions d'euros concernant différentes opérations incluant la sécurité des frontières. Depuis 2017, Schiebel a également passé des contrats avec la Croatie, le Danemark, l'Islande, l'Italie, le Portugal et l'Espagne. L'entreprise a des antécédents controversés ; elle a vendu des drones à plusieurs pays en conflit armé ou gouvernés par des régimes répressifs tels que la Libye, le Myanmar, les Émirats arabes unis et le Yémen.

La Finlande et les Pays-Bas ont déployé des avions **Dornier** dans le cadre de l'opération Hermès et l'opération Poséidon respectivement, et l'opération Triton. Dornier appartient désormais à la filiale américaine de la société d'armement israélienne Elbit Systems. **CAE Aviation** (Luxembourg), **DEA Aviation** (Royaume-Uni) et **EASP Air** (Pays-Bas) ont tous obtenu des contrats de surveillance aérienne pour Frontex. **Airbus**, **Dassault Aviation**, **Leonardo** et l'américain **Lockheed Martin** ont fourni le plus grand nombre d'avions utilisés pour l'opération Sophia.

L'UE et ses États membres défendent leurs opérations maritimes en médiatisant leur rôle dans le sauvetage de réfugiés en mer. Mais ce n'est pas là leur objectif principal, comme le souligne le directeur de Frontex Fabrice Leggeri en avril 2015, en déclarant que les « actions volontaires de recherche et de sauvetage » ne font pas partie du mandat confié à Frontex, et que sauver des vies ne devrait pas être une priorité. La criminalisation des opérations de sauvetage des ONG, les obstacles qu'elles rencontrent, ainsi que la violence et les refoulements illégaux des réfugiés, souvent dénoncés, illustrent bien le fait que ces opérations maritimes ont davantage vocation à constituer des murs que des missions humanitaires.

LES MURS VIRTUELS

Les principaux contrats de l'UE liés aux murs virtuels ont été confiés à deux entreprises, parfois en tant que leaders d'un consortium. **Sopra Steria** est le partenaire principal pour le développement et la maintenance du Système d'information des visas (SIV), du Système d'information Schengen (SIS II) et d'Eurodac (European Dactyloscopy) et **GMV** a signé une série de contrats pour Eurosur. Les systèmes qu'ils conçoivent permettent de contrôler et de surveiller le mouvements des personnes à travers l'Europe et, de plus en plus, au-delà de ses frontières.

Sopra Steria est une entreprise française de services de conseil en technologie qui a, à l'heure actuelle, remporté des contrats avec l'UE d'une valeur totale de plus de 150 millions d'euros. Dans le cadre de certains de ces gros contrats, Sopra Steria a formé des consortiums avec **HP Belgium**, **Bull** et **3M Belgium**. Malgré l'ampleur de ces marchés, Sopra Steria a reçu d'importantes critiques pour son manque de rigueur dans le respect des délais et des budgets. Le lancement de SIS II a été constamment retardé, contraignant la Commission à prolonger les contrats et à augmenter les budgets. Sopra Steria avait également fait partie d'un autre consortium, Trusted Borders, engagé pour développer le programme e-Borders au Royaume-Uni. Celui-ci a pris fin en 2010 après une accumulation de retards et défauts de livraison. La société a pourtant continué à remporter des contrats, du fait de son quasi-monopole des connaissances et de ses relations avec les représentants de l'UE. Le rôle central de Sopra Steria dans le développement des systèmes biométriques de l'UE a également entraîné la signature d'autres contrats nationaux, avec entre autres, la Belgique, la Bulgarie, la République tchèque, la Finlande, la France, l'Allemagne, la Roumanie et la Slovaquie.

GMV, une entreprise technologique espagnole, a conclu une série de gros contrats pour Eurosur, depuis sa phase expérimentale en 2010, pour au moins 25 millions d'euros. Elle fournit également des technologies à la Guardia Civil espagnole, telles que les centres de contrôle de son Système intégré de surveillance extérieure (SIVE), système de sécurité des frontières, ainsi que des services de développement de logiciel à Frontex. L'entreprise a participé à au moins dix projets de recherche financés par l'UE sur la sécurité des frontières.

La plupart des gros contrats concernant les murs virtuels qui n'ont pas été conclus avec des consortiums dont faisait partie Sopra Steria ont été attribués par eu-LISA (Agence européenne pour la gestion opérationnelle des systèmes d'information à grande échelle au sein de l'espace de liberté, de sécurité et de justice) à des consortiums d'entreprises spécialisées dans l'informatique et les nouvelles technologies parmi lesquelles **Accenture**, **Atos Belgium** et **Morpho** (renommée **Idemia**).

LOBBYING

Comme en témoigne notre rapport Border Wars, le secteur de la défense et de la sécurité, grâce à un lobbying efficace, a eu une influence considérable dans l'élaboration des politiques de défense et de sécurité de l'UE. Les entreprises de ce secteur industriel ont réussi à se positionner comme les experts de la sécurité des frontières, en mettant en avant le discours selon lequel la migration est avant tout une menace de la sécurité qui doit être combattue par des moyens militaires et sécuritaires. Cela crée ainsi une demande continue du catalogue toujours plus fourni d'équipements et services qu'elles fournissent pour la sécurité et le contrôle des frontières.

Un grand nombre des entreprises répertoriées dans les présentes, notamment les grandes sociétés d'armement, font partie de l'**EOS (Organisation européenne pour la sécurité), le plus important groupe de pression sur la sécurité des frontières**. Beaucoup des entreprises informatiques qui ont conçu les murs virtuels de l'UE sont membres de l'**EAB (Association Européenne pour la Biométrie)**. L'EOS comporte un « Groupe de travail sur la sécurité des frontières intégrée » pour « permettre le développement et l'adoption de meilleures solutions technologiques pour la sécurité des frontières à la fois aux postes-frontières et le long des frontières maritimes et terrestres ». Le groupe de travail est présidé par Giorgio Gulienetti de la société d'armes italienne Leonardo et Isto Mattila (diplômé de l'université de sciences appliquées) et Peter Smallridge de Gemalto, multinationale spécialisée dans la sécurité numérique, récemment acquise par Thales.

Les lobbyistes d'entreprise et les représentants de ces groupes de pression rencontrent régulièrement les institutions de l'UE, dont la Commission européenne, dans le cadre de comités de conseil officiels, publient d'importantes propositions, organisent des rencontres entre les secteurs industriels, les décideurs et les dirigeants et se retrouvent également à tous les salons, conférences et séminaires sur la défense et la sécurité. **Airbus, Leonardo et Thales et l'EOS ont ainsi assisté à 226 réunions de lobbying officielles avec la Commission européenne entre 2014 et 2019**. Dans ces réunions, les représentants du secteur se présentent comme des experts de la sécurité des frontières, et proposent leurs produits et services comme la solution aux « menaces de la sécurité » entraînées par l'immigration. **En 2017, ces mêmes entreprises et l'EOS ont dépensé jusqu'à 2,65 millions d'euros dans le lobbying**.

On constate une relation similaire avec les murs virtuels : le Centre commun de recherche de la Commission européenne demande ouvertement que les politiques publiques favorisent « l'émergence d'une industrie biométrique européenne dynamique ».

UN COMMERCE MORTEL, UN CHOIX

La conclusion de cette enquête sur le business de l'édification de murs est claire. La présence d'une Europe pleine de murs s'avère très fructueuse pour une large palette d'entreprises du secteur de l'armement, de la défense, de l'informatique, du transport maritime et du BTP. Les budgets que l'UE a planifiés pour la sécurité des frontières dans les dix années à venir montrent que c'est un commerce qui continuera à prospérer.

C'est aussi un commerce mortel. Du fait de la vaste militarisation des frontières de l'Europe sur terre et en mer, les réfugiés et les migrants empruntent des chemins bien plus dangereux et certains se retrouvent même piégés dans de terribles conditions dans des pays limitrophes comme la Libye. Tous les décès ne sont pas répertoriés, mais ceux qui sont enregistrés dans la Méditerranée montrent que le nombre de migrants qui se sont noyés en essayant de rejoindre l'Europe continue d'augmenter chaque année.

Cet état des choses n'est pas inévitable. Il découle des décisions politiques prises par l'UE et ses États membres et des décisions des entreprises de tirer profit de ces politiques. Rares sont celles qui prennent position, comme le fabricant allemand de barbelés Mutinox qui a déclaré en 2015 qu'il ne vendrait pas ses produits au gouvernement hongrois pour le motif suivant : « Les barbelés sont conçus pour empêcher des actes criminels, tels qu'un cambriolage. Des réfugiés enfants et adultes ne sont pas des criminels. » Il est temps que d'autres politiciens et chefs d'entreprise reconnaissent cette même vérité : ériger des murs contre les populations les plus vulnérables porte atteinte aux droits de l'homme et constitue un acte immoral qui sera sévèrement condamné par l'histoire. Trente ans après la chute du mur de Berlin, il est grand temps que l'Europe abatte ses nouveaux murs.

AUTEUR: Mark Akkerman

ÉDITEURS: Nick Buxton, Niamh Ní Bhriain

ÉDITEUR DE COPIE: Deborah Eade

DESSIN: Evan Clayburg

IMPRIMEUR: Jubels

Publié par:

Transnational Institute – www.TNI.org

Stop Wapenhandel – www.stopwapenhandel.org

Centre Delàs – www.centredelas.org

Novembre 2019

Le contenu du rapport peut être cité ou reproduit à des fins non commerciales, à condition que la source soit dûment citée. TNI apprécierait recevoir une copie ou un lien vers le texte dans lequel il est utilisé ou cité.

<http://www.tni.org/copyright>