



## **Fuir l'épuisement : pourquoi la Belgique est un pays de transit**

*Joachim Debelder*

© Une analyse de l'[IRFAM](#) – Liège, 2022 – n° 16

Deux actualités liées aux politiques d'asile et des migrations marquent l'automne 2022. La première concerne directement l'État belge qui, au travers de son agence Fedasil, fait l'objet de [7 000 condamnations judiciaires](#) par le tribunal francophone du travail de Bruxelles pour non-respect des droits des demandeurs et demandeuses de protection internationale à l'hébergement. La seconde est [la révélation des multiples conversations téléphoniques](#) adressés aux secours français par les occupants d'un bateau durant son naufrage dans la Manche en novembre 2021. Les secouristes français attendent alors plusieurs heures que le canot pneumatique arrive dans les eaux anglaises et, sans sauvetage, 27 personnes décèdent durant la nuit du 24 novembre.

Par leur brutalité, les scènes de crise nous renvoient souvent à des événements accidentels plutôt qu'à des manifestations diverses de politiques structurelles, en Belgique et ailleurs. Or, dans cette analyse<sup>1</sup>, nous proposons de lire ensemble l'impossibilité de faire valoir ses droits et la répétition, année après année, de drames mortels aux frontières en nous intéressant aux raisons des migrations de transit. La violence n'est pas périphérique, elle est structurelle aux politiques migratoires, et ce même lorsqu'elles visent des jeunes et des enfants. Cette violence se produit par des pratiques d'*épuisement*.

Au cours des dernières années, la migration de transit a fait à la fois l'objet d'une surmédiatisation, d'une instrumentalisation politique par les représentants de la droite et de l'extrême droite, et est devenue la cible de pratiques de criminalisation [au nom de la lutte contre le trafic d'êtres humains](#). Ces discours et ces pratiques politiques et sécuritaires sont d'autant plus interpellantes que les personnes qui transitent par la Belgique se démarquent par leur jeunesse. Le rapport de [Myria \(2020, 17\)](#) sur le sujet, par exemple, établit la moyenne d'âge entre 17 et 25 ans, et signale qu'un quart de ces jeunes se déclarent Mineurs Étrangers Non Accompagnés (MENA).

Du côté de la société civile, ces migrations ont catalysé de nouvelles initiatives solidaires, associatives ou citoyennes. Comme ailleurs en Europe, les actions wallonnes concernent principalement l'aide humanitaire d'urgence (nourriture, logement temporaire,

---

<sup>1</sup> Je tiens à remercier Laura Aristizabal Arango et Julie Schyns pour leurs commentaires critiques et leur révision formelle.

vêtements). Dans certains cas, elles comprennent aussi une assistance sociale ou juridique (Caudron, 2020). De plus, une action de plaidoyer politique est développée depuis plusieurs années au travers d'une coordination wallonne des collectifs et associations en soutien aux migrants en transit, avec un double rôle. D'une part, la coordination organise des actions d'information et de sensibilisation à l'adresse de la population et, d'autre part, des actions d'interpellation à l'égard des responsables politiques.

Dans le contexte de la crise sanitaire, ces dernières aboutissent. Le Gouvernement wallon octroie en septembre 2020 une subvention exceptionnelle pour soutenir les collectifs. Le Dispositif de concertation et d'appui aux Centres Régionaux d'Intégration de Wallonie (DisCRI) en charge de la gestion du subside, établit un an plus tard un état des lieux des initiatives soutenues. Il s'agit d'un indicateur précieux pour mesurer l'ampleur et l'opiniâtreté de ces solidarités. En décembre 2021, [le DISCRI répertoriait](#) ainsi 37 collectifs citoyens, actifs au sein d'une trentaine de communes wallonnes. Ensemble, ces collectifs regroupent plus d'un millier de citoyens bénévoles. S'y ajoutent environ 150 familles hébergeuses, généralement organisées à travers les branches locales de la Plateforme citoyenne de soutien aux Réfugiés. Cette mobilisation traduit la préoccupation citoyenne, associative et, plus récemment, politique, pour des réalités migratoires qui tendent à s'inscrire dans le temps.

Pourtant, quelle compréhension avons-nous de ces réalités ? Les facteurs de migration sont toujours complexes, multiples, enchevêtrés, et évolutifs. Nous pouvons cependant nous interroger sur les raisons pour lesquelles la Belgique est devenue une étape, un pays de passage ou de transit vers le Royaume-Uni. Le [rapport de Myria \(2020, 37\)](#) sur le sujet recense ainsi les raisons suivantes :

- Le facteur linguistique, l'anglais
- L'existence de groupes diasporiques ou la présence de famille
- Les récits de réussites véhiculés par les passeurs
- Des possibilités d'emploi favorables
- La détection plus difficile d'un séjour irrégulier
- La croyance que le Royaume-Uni n'applique pas le Règlement de Dublin III et que le demandeur de protection internationale ne serait pas renvoyé dans un autre pays européen.

L'utilité de cette synthèse est de refléter les arguments généralement véhiculés dans la presse ou au sein des milieux de soutien des personnes en transit en Wallonie et à Bruxelles. En d'autres termes, ces facteurs explicatifs participent, depuis plusieurs années, à la construction d'un récit de la migration de transit belge. Or l'ensemble de ces facteurs mérite qu'on lui adresse au moins trois critiques, à commencer par l'individualisation de la problématique et la déresponsabilisation politique qui y est liée. En effet, la connaissance linguistique, le réseau familial ou encore la situation administrative relèvent des situations individuelles des jeunes en migration. Pour expliquer l'intérêt du Royaume-Uni, un lien est établi entre les caractéristiques que ce pays propose et celles des jeunes. De cette manière,

les compréhensions qui s'appuient principalement sur ces facteurs tendent à individualiser la problématique des migrations de transit. Le « choix » de cette destination pourrait même être compris comme antérieur à l'arrivée sur le territoire européen. Ainsi évoquées, ces motivations tendent à l'écriture d'un narratif dans lequel le régime frontalier de l'Union européenne et les politiques publiques au sein de ses États membres sont relégués à l'arrière-plan. Selon cette vision, les pays de transit, dont la Belgique, deviennent des États passifs. Une passivité qui autorise implicitement une déresponsabilisation politique. La troisième critique, enfin, porte sur la pertinence de ces facteurs qui, même combinés, semblent difficilement expliquer l'ampleur des risques pris pour tenter la traversée de la Manche... Sans pour autant opposer entre eux ces facteurs, la suite de cette analyse tente de mettre en lumière le revers de ce récit principal des causes du transit en nous appuyant sur la littérature récente, mais peu présente dans le monde francophone.

## Des jeunes vers le Royaume-Uni

Avec le rapport [« Destination everywhere » \(2019\)](#), l'UNHCR s'est intéressé aux profils et à la situation de protection des enfants non accompagnés (MENA), et aux circonstances qui ont conduit ces enfants à demander refuge au Royaume-Uni. Fondée sur une série d'entretiens, l'étude précise ainsi que la volonté de rejoindre le Royaume-Uni n'est généralement pas préalable au départ. Au contraire, cet objectif se forge durant le parcours migratoire, et *« ne se cristallise qu'à la porte du Royaume-Uni »* (p. 31). En effet, au moment où ils et elles quittent leur pays d'origine, les enfants ne savent généralement pas quelle est leur destination. Pour la majorité d'entre eux, *« la préoccupation immédiate était d'échapper à un danger et d'atteindre un lieu sûr, sans avoir de destination spécifique en tête »* (p. 16). Les enfants et les jeunes qui déclarent vouloir rejoindre *« le Royaume-Uni ou un autre pays européen dès le départ de leur pays d'origine ont une connaissance très limitée de ces pays avant leur arrivée »* (p. 17). Ces pays sont généralement associés à l'idée d'une protection, d'une sécurité, ou de l'octroi plus facile de l'asile et d'un emploi. Comme mentionné, la connaissance linguistique, les liens familiaux ou, plus étonnants, *« la connaissance des clubs de football anglais »*, peuvent être autant de facteurs qui influencent le choix. Enfin, lorsqu'une connaissance de la région ou de la localité de départ a réussi à atteindre le Royaume-Uni, cela crée un précédent qui semble possible à reproduire (p. 17).

L'influence des pairs est probablement trop souvent sous-estimée dans les tentatives de compréhension de ces migrations. Il est d'ailleurs commun que les pratiques de solidarités entre personnes en transit soient disqualifiées par des acteurs politiques ou des institutions judiciaires, parce qu'elles éveillent le soupçon ou qu'elles soient même [incriminées de trafic d'êtres humains](#). Or, l'UNHCR met également en lumière l'importance de l'entraide, particulièrement présente chez les enfants et les jeunes. Ceux-ci préfèrent voyager en groupe, à la fois pour des raisons de sécurité, mais aussi en raison de liens d'amitié, des liens presque familiaux qu'ils peuvent tisser entre eux. Par ces connexions, ils partagent des informations — et s'influencent, donc — au sujet de *« la durée des procédures d'asile, les*

*incidents de mauvais traitements ou les perspectives d'emploi ou d'éducation.»* (p. 20). C'est ainsi que des enfants passés par la France et la Belgique font également mention d'«avoir été influencés par la perception qu'avaient leurs pairs que le Royaume-Uni était "meilleur" [que ces pays] en termes de respect des droits humains — y compris le respect de la liberté religieuse — et d'opportunités futures» (p. 20). À cet égard, les témoignages mentionnent au niveau européen l'impossibilité de faire valoir les droits liés à la fois aux services nationaux de protection de l'enfance, et aux droits liés à l'asile. Les personnes interviewées déclarent que les «*mauvais traitements et les abus subis directement de la part des autorités de plusieurs pays d'Europe*» ont été une raison de poursuivre leur route. Spécifiquement, la poursuite du voyage depuis la Belgique vers un autre pays européen ou le Royaume-Uni est directement liée à l'accueil et à l'hébergement insuffisamment adapté aux MENA (p. 26).

Comme le montrent ces témoignages, la volonté des jeunes et des enfants de rejoindre le Royaume-Uni est loin d'être uniquement déterminée par des opportunités personnelles, mais elle est aussi produite par les conditions de (sur)vie au sein de l'Union européenne. Ces conditions comprennent, entre autres, la difficulté — ou l'impossibilité — de faire valoir leurs droits, l'absence apparente de perspectives et la confrontation avec des pratiques de violence et d'abus.

Depuis plusieurs années, un ensemble de témoignages, leur mise en commun et leurs analyses sociopolitiques nous permettent une compréhension affinée des raisons pour lesquelles des jeunes préfèrent tenter de monter de nuit à l'arrière d'un camion en croisant les doigts que sa destination soit le Royaume-Uni plutôt que de demander une protection internationale. Ou, pour le formuler autrement, une compréhension des modalités de gestion des migrations et des mobilités internes à l'Union européenne. D'emblée, signalons que cette mise en commun des récits fait apparaître ces personnes en transit comme les figures d'une «*lutte pour la mobilité*» (Ansems de Vries et Guild, 2018).

## **En lutte contre l'épuisement**

Depuis les frontières militarisées de l'Union européenne jusqu'au cœur de l'espace Schengen, la *mobilité des migrants* correspond à un enjeu de pouvoir. À coups de mesures légales, politiques ou administratives, le contrôle de cette mobilité — dès lors forcée — en devient une technique de gouvernement. Il s'agit d'une stratégie d'endiguement généralisée qui ne vise pas tant à bloquer les migrants, mais plutôt à les gouverner en les contraignant à une condition de mobilité permanente (Tazzioli, 2017), avec pour effet de détourner les trajectoires et de compliquer les routes. Partout, celles-ci en ressortent moins linéaires et plus dangereuses. En conséquence, la multiplication des points de contrôles produit une fragmentation des parcours migratoires et un ensemble de «*mobilités fracturées*» à l'intérieur de l'UE (Ansems de Vries et Guild, 2018). Les points de rupture sont des lieux d'attente et des lieux de vie. La cartographie de la répression migratoire se dessine ainsi à partir de points, comme autant de manifestations de ces mobilités fracturées, des zones qui sont aussi appelées des «*espaces de transit*» par Ansems de Vries et Guild (2018,

2). Les deux autrices nous proposent de les considérer comme «*des espaces de passage, de résidence temporaire, d'endiguement et de repoussement (push back) pour les personnes qui cherchent refuge en Europe.*» Ces espaces peuvent être informels, il s'agit alors des gares, des parcs et des camps de fortune, ou institutionnalisés, à la manière des hotspots grecs, des centres d'accueil et des centres fermés. Et ils peuvent varier avec le temps. Certains sont temporaires, d'autres se pérennisent en dépit ou en raison des pratiques de gestion migratoire. Point de passage et d'habitation depuis les années 1990, la jungle de Calais, par exemple, peut ainsi se définir comme un «*espace de transit et de résidence semi-permanent*», selon les autrices. La destruction de son campement par le gouvernement français au printemps et à l'automne 2016 a, presque mécaniquement, engendré le déplacement des routes migratoires en destination de la Grande-Bretagne. Au départ de Calais et Grande-Synthe, de nouveaux espaces de transit informels sont apparus vers la côte belge et ses parkings. Puis, au gré des opérations policières, ces zones de transit ont été repoussées vers Bruxelles et sur les axes autoroutiers de l'ensemble de la Wallonie où sont nés, pour répondre aux urgences, de nouveaux collectifs citoyens (Caudron, 2020 ; Debelder 2020). De cette manière, les espaces de transit informels sont en même temps le lieu de pratiques de solidarité et de communauté au sein d'espaces de vie marginalisés et de pratiques de répression et de violence, généralement étatiques. Or, de Calais à Tournai, comme ailleurs, les pratiques de destruction des lieux de vie et les violences policières révèlent des pratiques de gestion migratoire de plus en plus coercitives (Ansems de Vries et Guild, 2018).

Dès 2016, les chercheuses Marta Welander et Léonie Ansems de Vries témoignent de l'importance des récits d'épuisement qui leur reviennent des personnes en transit à travers l'Europe. Ces personnes, généralement jeunes, se disent «*complètement épuisées par les expulsions répétées, la détention, les refoulements, les exportations, les problèmes de santé non traités, les conditions de vie en dessous des normes minimales, la menace et la réalité permanentes de la violence, ainsi que par l'incertitude continue à la fois de la vie au jour le jour et de leurs perspectives en Europe*» (2016).

Ces réflexions conduisent les chercheuses à désigner sous le nom de «*politiques de l'épuisement*» à la fois les manières dont les migrants qu'elles rencontrent font l'expérience quotidienne de la violence, mais aussi l'ensemble des stratégies de fracture des mobilités qui suscitent l'émergence de multiples espaces de transit. Les «*politiques de l'épuisement*» nous permettent ainsi de saisir ce qui est à l'œuvre dans la gestion européenne des migrations et des mobilités. Elles sont définies comme «*une forme de violence structurelle qui se manifeste et s'intensifie au fil du temps, à mesure que les gens continuent d'être repoussés et retenus dans une série d'espaces de transit institutionnalisés et informels, et qui comprend également des formes de violence directe et quotidienne*» (Ansems de Vries et Guild 2018, 2).

Pour autant, les autrices refusent de réduire les personnes visées par ces politiques à de simples victimes de ces stratégies de gouvernance. Elles insistent, au contraire, sur l'idée que «*leurs efforts permanents pour se déplacer vers ou à travers l'Europe afin de trouver un espace de sécurité et construire une vie, malgré les innombrables obstacles rencontrés*

*en route, témoignent de leur subjectivité politique active.*» (Ansems de Vries et Guild, 2018, 8).

Dans son enquête *Aux frontières de la démocratie*, la philosophe et militante Sophie Djigo (2019, 53) établit un diagnostic proche lorsqu'elle nous parle, quant à elle, de la « *politique de perte* ». Suivant un groupe d'amis en transit entre Calais, Paris, la Belgique et Londres, elle décrit ces politiques qui, selon ses termes, imposent « *une vie d'extorsion, de chasse et de spoliation* » et les moyens perniciose impliqués par les autorités pour empêcher aux jeunes en migration toute propriété privée, toute sécurité et tout accès aux droits fondamentaux. À Calais, comme dans la plupart des espaces de transit informels, le quotidien des migrants est marqué par la destruction de leur lieu de vie. « *La politique de perte est cynique : elle vise à créer les conditions de la déviance afin d'utiliser cette déviance comme outil de légitimation de la politique de répression* », écrit Djigo.

Dans son analyse, l'autrice soutient que cette politique met en œuvre trois stratégies :

- Une stratégie de violence policière ;
- Une stratégie de dénuement, créant des conditions matérielles incompatibles avec la survie humaine ;
- Une stratégie de violence administrative à l'égard des sans-statut aussi bien que des demandeurs de protection internationale.

De cette façon, nous pouvons comprendre la perte comme l'effet des politiques de l'épuisement, leurs conséquences parfois irréversibles sur les corps des jeunes. Ils sont décrits comme « *malmenés, affaiblis, amaigris, blessés, vieillissants* » (2019, 54). Cette perte concerne aussi l'impact de ces politiques sur leur identité psychique et morale, au-delà de l'identité civile. Comme le rappelle Djigo, « *les conditions de l'identité sont des conditions matérielles* », et « *l'épuisement des corps, le stress et la violence* » déstabilisent cette identité. « *qui suis-je, moi qui vis ça ?* » (2019, 56).

Les politiques de l'épuisement et de la perte mettent en lumière, au départ de ce qu'elles produisent, des modes de contrôle et de répression de la mobilité des migrants à l'intérieur de l'espace Schengen. À travers ces stratégies coercitives, les politiques répriment à la fois le mouvement et son arrêt. Ces analyses réfutent l'idée que la violence serait un effet collatéral ou un dysfonctionnement. Elles insistent, bien au contraire, sur la centralité, la permanence et les effets de la violence de la gestion des migrations sur les jeunes migrants, dont la mise en œuvre fait intervenir l'ensemble des niveaux de pouvoirs : européens, mais aussi nationaux et locaux.

## Une typologie de la violence

Les recherches récentes montrent ainsi que la violence est structurelle à la gouvernance européenne de l'asile et des migrations, y compris le recours à la violence à l'encontre de mineurs étrangers non accompagnés dans leurs tentatives d'entrée ou d'installation en Europe (Orsini et coll., 2022). La production étatique de la violence à l'égard des migrants prend différentes formes. La typologie de Dempsey (2020) permet d'en nuancer la compréhension en identifiant *quelle forme* de violence est produite dans *quel espace* du parcours migratoire. Selon cette typologie, les violences peuvent ainsi être catégorisées de (1) physiques, (2) verbales, (3) psychologiques, (4) sexuelles et (5) non linéaires. Moins explicite, cette dernière forme apparaît lorsque la perspective d'une stabilité de vie est bouleversée, comme dans le cas de procédures administratives interminables ou dont le débouché est négatif. Chacune de ces formes de violence peut être produite au sein de différents espaces lors des migrations, à savoir (A) l'État d'origine (B) les États de transit et (C) l'État d'installation au sein de l'UE<sup>2</sup>. Nous reprenons ici les principaux éléments liés aux contextes de transit. Ainsi, les espaces de transit à l'extérieur et à l'intérieur des frontières européennes sont marqués prioritairement par des violences physiques produites par «*la police, les autorités frontalières, des groupes haineux et des milices qui patrouillent certaines des routes migratoires les plus fréquentées au sein de l'Europe*» (Dempsey, 2020, 6). La condition de transit implique en second lieu une exposition plus grande aux violences sexuelles, plus fréquente que dans les pays d'origine et d'installation. Au sein des espaces transitionnels, les violences non linéaires se manifestent notamment par la précarité et les multiples barrières (linguistiques, logistiques, culturelles ou économiques), une difficulté de maintenir les contacts, les proches, les périodes d'immobilités, de détention ou d'expulsion. En ce sens, les violences non linéaires correspondent à des «*pertes de temps, de ressources financières et d'opportunités pour les migrants*». Enfin, le Règlement de Dublin III, qui produit le caractère clandestin des déplacements intra-européens est également producteur de violence non linéaire : «*ainsi, le pouvoir de l'État pénètre la vie quotidienne des migrants par le biais de diverses figures d'autorité (par exemple, la police, les juges, les bureaucrates, les gardiens de camps) et le silence juridique, constituant une violence géopolitique structurelle et omniprésente*».

Les violences psychologiques subies au sein des pays d'origine perdurent et sont aggravées par de nouveaux traumatismes liés aux conditions de vie des espaces de transit. Les causes de ces violences sont multiples : séparation familiale, vol, risques mortels, conditions claustrophobiques lors des passages de frontières, être témoin d'abus, de kidnapping, ou de mort. Lorsqu'elles sont perpétrées par un acteur étatique, ces violences sont renforcées et accentuent le sentiment d'impuissance. Enfin, les violences verbales au sein des espaces de transit regroupent des attitudes xénophobes de la population locale ou de la police.

Au sein des pays d'installation, les formes de violences les plus manifestes sont, dans l'ordre, non linéaires, psychologiques et verbales. La prédominance de violences non linéaires est

---

<sup>2</sup> Élaborée sur base d'entretiens avec des personnes migrantes en centres d'accueil, cette typologie n'est qu'un outil analytique : les limites de chaque catégorie sont bien entendu poreuses, et les catégories ne s'excluent pas mutuellement, comme le précise Dempsey (2020).

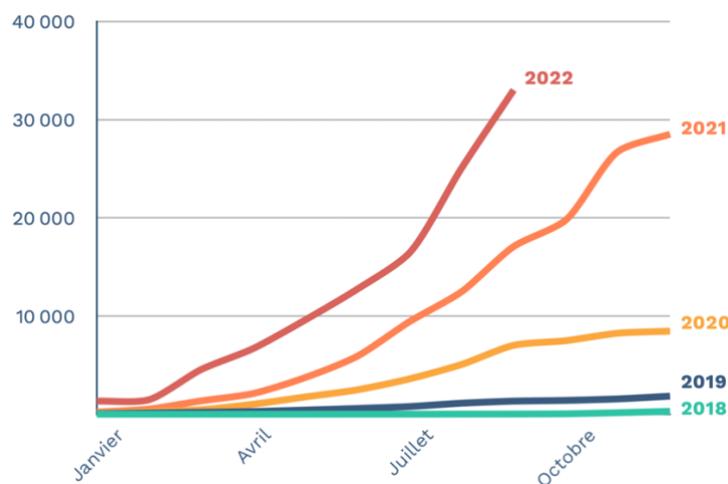
liée aux procédures d'installation, dont la demande de protection internationale, et les conditions de vie qui y sont liées. La vie dans les camps et centres d'accueil, les procédures administratives interminables, les contrôles fréquents, les devoirs de justifications et l'attente des décisions façonnent un sentiment d'abandon et produisent du stress et de l'anxiété. De cette manière, la violence étatique est «*intégrée dans la structure de la législation sur les migrants, dissimulée dans les pratiques bureaucratiques*» (Dempsey, 2020, 7).

Un groupe de recherche lié à l'Université de Gand a récemment mobilisé cette typologie de la violence pour analyser les entretiens menés auprès de 300 mineurs étrangers non accompagnés (MENA) en Libye, en Italie, en Grèce et en Belgique. Leurs recherches mettent en avant la manière spécifique dont ces formes de violences sont produites sur des jeunes et des enfants, mais également la nature à la fois séquentielle et répétée de ces abus. Il s'agit dès lors de «*boucles de violence*», à savoir «*une série répétée d'événements violents qui sont perpétrés par une variété d'acteurs institutionnels et non institutionnels directement impliqués dans la gestion quotidienne de la migration et de l'asile.*» (Orsini et coll., 2022, 257). Ces recherches soulignent l'impact psychologique à long terme des politiques menées.

## **Quel futur dans la Belgique post-Brexit ?**

Motivé par une mélancolie postcoloniale, le Brexit portait en son cœur des enjeux migratoires et raciaux, qui se sont manifestés dans l'obsession pour l'identité nationale blanche et une prétendue souveraineté à retrouver sur le contrôle des frontières (Gilroy, 2020). De notre côté de la Manche, les conséquences du Brexit en termes de politiques migratoires et de mises en péril des droits humains ont probablement été sous-estimées, de même que l'impact sur les jeunes en transit en Belgique ou en France. Au 1<sup>er</sup> janvier 2021, le régime Dublin cesse ainsi de s'appliquer au Royaume-Uni. Dès lors, les personnes qui y introduisent une demande de protection internationale ne risquent plus d'être renvoyées de force dans le premier pays d'entrée au sein de l'Union européenne — généralement la Grèce, l'Espagne ou l'Italie. À l'inverse, cette sortie du règlement européen complique fortement les regroupements familiaux. Entre le déni des droits sur le continent et la perspective de pouvoir véritablement «casser» une procédure Dublin astreignante, l'attrait pour le Royaume-Uni augmente. Et, face au renforcement des contrôles de véhicules sur la côte franco-belge, le franchissement de la Manche ne passe plus uniquement par l'Eurotunnel, mais aussi par la mer. C'est en 2018 que les autorités britanniques commencent à collecter les données concernant les arrivées «détectées» de bateaux de fortune. Phénomène marginal jusque-là, l'évolution exponentielle du nombre de «*small boats*» révèle l'urgence de la situation des personnes en transit. Ainsi, fin 2018, 300 arrivées

sont dénombrées pour l'année tandis que, à eux seuls, les neuf premiers mois de l'année 2022 comptent plus de 30 000 arrivées<sup>3</sup>.



Nombre de personnes détectées arrivant ou se dirigeant vers le Royaume-Uni sur de petites embarcations (*small boats*).  
Source : [Home Office](#), novembre 2022.

Pour autant, le gouvernement britannique refuse de reconnaître le lien entre la fin du système Dublin et l'augmentation du nombre de traversées (Borelli, 2022, 97). Selon [un rapport de l'IPPR \(2022\)](#), 94 % des personnes arrivées via ces *small boats* ont introduit une demande de protection internationale au Royaume-Uni (un grand nombre de ces procédures est toujours en cours en 2022). Au lendemain du Brexit, le gouvernement propose sa nouvelle législation qui aboutit, un an plus tard, au fortement critiqué *Nationality and Borders Act*. Le texte vise à une restriction du droit d'asile et son externalisation à l'extrême ainsi qu'à une militarisation renforcée des frontières. En effet, dans une volonté explicite de découragement, la loi introduit une distinction entre les demandeurs de protection internationale selon la manière dont ils et elles sont entrés sur le territoire. Le système d'asile à deux vitesses qui en résulte favorise des voies d'entrées sûres et légales qui sont, dans les faits, inexistantes, pour disqualifier autant que possible les personnes arrivées par *small boats*. Leur statut de réfugié au rabais, s'il est octroyé, s'accompagne dès lors de restrictions multiples dans l'accès au permis de résidence, au regroupement familial ou encore aux aides publiques. Le texte prévoit également une criminalisation et une persécution accrues des personnes tentant la traversée de la Manche et de toute personne qui leur viendrait en aide. Véritable brèche dans le droit international,

<sup>3</sup> La mobilisation de données produites et diffusées par le *Home Office*, le département de l'Intérieur britannique, doit faire l'objet d'une critique d'un point de vue méthodologique et épistémologique. Ces chiffres, issus de technologies de contrôle militaire, sont utilisés pour construire des représentations politiques et médiatiques xénophobes dans lesquelles les personnes en recherche d'asile sont réduites à des « *objets de surveillance* » dont la criminalisation contribue à la mise en scène d'une menace pour la souveraineté britannique (Maggs, 2019). Le choix de recourir malgré tout à ces données vise à insister sur l'ampleur de la catastrophe humanitaire dans laquelle les politiques belges portent une responsabilité. Du côté français, le projet associatif [Human Rights Observer](#) publie mensuellement, depuis 2020, des rapports d'observations des opérations d'expulsions, de destructions de biens et de harcèlement menées par la police et la gendarmerie françaises à Calais et Grande-Synthe.

la législation est dénoncée par l'[UNHCR](#) (2021) pour enfreindre la Convention de Genève relative au statut des réfugiés. L'accord avec le Rwanda conclu dans la foulée prévoit, quant à lui, qu'y soient traitées un certain nombre de demandes de protections internationales introduites au Royaume-Uni, poussant à l'extrême les logiques d'externalisation. Enfin, la phase de transition du Brexit a aussi été l'occasion d'un renforcement monétaire et militaire d'accords bilatéraux de contrôle des frontières entre le Royaume-Uni et la France, nourrissant la tradition de collaboration issues du Protocole de Sangatte (1991) et des Accords du Touquet (2003).

Loin de constituer un ensemble de choix dont nous pourrions nous distancier, ces orientations politiques impliquent directement la collaboration de la Belgique. Les logiques d'externalisation des procédures d'asile au Rwanda récoltent quant à elles l'adhésion d'autres dirigeants européens (le Danemark en tête). L'Europe post-Brexit est ainsi celle dans laquelle le Royaume-Uni détient l'autonomie législative nécessaire pour mettre en application ce qui anime les visions du futur de nombreux élus au sein de l'UE, à savoir un régime de frontière et des politiques migratoires qui rongent les instruments juridiques liés à la protection des droits humains. À défaut d'être dissuasif, le nouveau cadre législatif britannique rend d'autant plus dangereuses les routes migratoires dont les dernières étapes avant la traversée comptent la Wallonie post-Brexit. Cela a des effets directs sur les réalités de centaines de personnes qui tentent quotidiennement d'y survivre dans les marges, en attendant de pouvoir la fuir ou en guérir.

La violence structurelle à la gestion migratoire se manifeste en premier lieu par l'inaction politique, comme celle qui pousse à traverser la mer sur un canot pneumatique et entraîne des naufrages après des nuits passées à la rue. La violence et l'épuisement renvoient pleinement aux conditions d'exercice des droits fondamentaux. Dans cet espace de plus en plus grand qui sépare les droits théoriques de leur effectivité, les jeunes en transit construisent, souvent de manière collective, des stratégies de résistance et développent des capacités d'auto-préservation. Ils et elles reçoivent aussi des marques de solidarité d'une importante part de la société civile, dont les initiatives privées tendent à être intégrées structurellement comme sous-traitance des politiques d'accueil. Le soutien public à ces actions qui s'inscrivent dans le temps est évidemment à poursuivre. Sans minimiser ces dernières, bien au contraire, nous pouvons cependant nous interroger sur leurs limites face à la normalisation grandissante du déni d'accès aux droits, et reconnaître cela comme l'une des formes de violences structurelles qui font de la Belgique une autre étape de transit.

## Bibliographie

- Ansems de Vries L. et Guild E. (2018), 'Seeking refuge in Europe: spaces of transit and the violence of migration management', *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 45, n° 12, p. 2156-2166.
- Borelli S. (2022), «Channel Crossings and Deaths at Sea: Managing Irregular Migration and the Need for Safe and Legal Routes to Protection», *Federalismi.it*, n° 2, p. 93-115.
- Caudron K. (2020), «Accueillir des migrants en transit en Wallonie, durant la crise sanitaire», *Analyses de l'IRFAM*, n° 15.
- Debelder J. (2020), «Les mobilisations solidaires envers les personnes migrantes. Une modalité locale de la gestion des diversités pour un bénéfice partagé?», *Études de l'IRFAM*.

- Dempsey K. E. (2020), « Spaces of violence: A typology of the political geography of violence against migrants seeking asylum in the EU », *Political Geography*, n° 79.
- Djigo S. (2019), *Aux frontières de la démocratie. De Calais à Londres sur les traces des migrants*, Lormont : Éditions Le bord de l'eau.
- Gilroy P. (2020), *Mélancolie postcoloniale* [2004], Paris : Éditions B42.
- Maggs J. (2020), «The “Channel Crossings” and the borders of Britain», *Race & Class*, vol. 61, n° 3, p. 78-86.
- Orsini G., Rota M., Uzureau O., Behrendt M., Adeyinka S., Lietaert I. et Derluyn I. (2022), «Loops of Violence(s) Within Europe’s Governance of Migration in Lybia, Italy, Greece, and Belgium», *Politics and Governance*, vol.10, n° 2, p. 256-266.
- Tazzioli M. (2017), ‘Containment through mobility: migrants’ spatial disobediences and the reshaping of control through the hotspot system’, *Journal of Ethnic and Migration Studies*, vol. 44, n° 16, p. 2764–2779.