

« Circuler en et hors Europe »

Le 27 novembre 2017, la Maison des Sciences de l'Homme de Nantes a accueilli le premier séminaire doctoral, dont le thème était « Circuler en et hors Europe ». Organisé par Nicolas Brémand, doctorant en droit à l'Université de Nantes, le séminaire pluridisciplinaire permettait de réunir un binôme de doctorant et deux discutants venus de plusieurs universités françaises.

Le thème du séminaire doctoral avait été choisi pour permettre l'interdisciplinarité faisant ainsi dialoguer plusieurs disciplines comme l'histoire, le droit ou la géographie de dialoguer afin de répondre à une situation européenne. L'actualité ne manque pas de nous rappeler que les phénomènes migratoires sont la cause de difficultés au sein de l'Europe, mais également à ses frontières. Ces frontières ne sont pas que terrestres, elles prennent une dimension maritime. Grâce à ses DOM – TOM la France est un des principaux pays en zone économique exclusive maritime.

Après quelques mots prononcés par le Professeur Michel Catala, président d'Alliance Europa, et un court propos introductif du doctorant en droit Nicolas Brémand, la présentation pluridisciplinaire de monsieur Gaëtan Balan et Nicolas Ribeiro commença par le cas de l'espace caribéen. Monsieur Nicolas Brémand remplissait le rôle de modérateur du séminaire.

« La construction et le développement des frontières de l'espace caribéen dans le cadre de la colonisation et de l'Union européenne »



Par Gaëtan BALAN

Doctorant au CDMO de l'Université de Nantes

Projet Human Sea

Résident Maison des Sciences de l'Homme de Nantes



Par Nicolas Ribeiro

*Doctorant en Histoire au Centre de Recherche en Histoire Internationale Atlantique,
Université de Nantes*

Les auteurs considèrent que la circulation à travers l'espace antillais est une problématique pour les populations locales tant au XVII^{ème} siècle lors de l'établissement des frontières coloniales, qu'aujourd'hui, avec le mécanisme des territoires ultramarins de l'Union européenne. Nous tacherons donc de dresser un portrait à la fois historique et juridique de cette problématique d'envergure dans l'espace régional que constituent les Caraïbes. À travers une approche transdisciplinaire, nous analyserons le comportement des populations dans cet espace où le concept de frontières peut, au-delà de ses aspects réels en théorie, être porté à discussion hier par la mise en place de la colonisation, aujourd'hui au travers du marché intérieur.

La mise en place des frontières aux Antilles au XVII^{ème} siècle et la problématique des frontières dans le cadre de l'Union européenne au travers des territoires européens présents dans la région seront au cœur de cette présentation. Dans un premier temps a été abordée la question de la mise en place des frontières dans le bassin caribéen au XVII^{ème} siècle. Ce fut en 1625 que les Anglais et les Français apportèrent avec eux l'idée de frontières et de partages de ces territoires. L'émergence de frontières dans cet espace colonial fut donc concomitante de celui de colonisation.

Ainsi dès le début du XVII^{ème} siècle, les îles des Petites Antilles ne furent pas vues comme des territoires neutres, mais bien comme des extensions des royaumes européens, des espaces à contrôler et dans lesquels la circulation des hommes et des marchandises devait être maîtrisée. L'espace contrôlé par la France aux Antilles était composé de neuf îles, entrecoupées d'espace maritime et de territoires détenus par d'autres nations européennes ou amérindiennes, la notion de frontière et la question de son passage par les habitants des Antilles fut donc central dès le début de la colonisation. Au XVII^{ème} siècle, les frontières ont deux finalités :

contrôler l'entrée et la sortie des marchandises et empêcher les habitants de quitter les îles. Ainsi cette première partie de présentation eut pour objectif de montrer comment le système administratif naissant tenta de mettre en place un système frontalier au sein de cet espace archipélagique des Petites Antilles.

Pour cela, fut tout d'abord présentée une chronologie de la mise en place des frontières dans les îles occupées par la France. Ainsi dans l'espace antillais, nous avons constaté la mise en place de trois types de frontières. Le premier type concerne des frontières terrestres qui avaient pour objet de séparer des espaces contrôlés par des puissances coloniales. Deux îles sont concernées : l'île de Saint Christophe et l'île de Saint Martin. Si la frontière partageant Saint Martin a persisté alors que celle de Saint Christophe a engendré des conflits. Et si il a fini par être abolie en 1713 lors de la conquête de l'île par les Anglais, c'est parce que celle de Saint Martin permettait de commercer avec les Hollandais alors même que le commerce avec les étrangers fut interdit dans les îles dès 1664.

Le second type de frontières servait à délimiter les espaces détenus par les Français et par les populations amérindiennes. Une stratégie qui permettait de faire une pause dans la colonisation, avant l'occupation totale des îles. Imposées par la force, elles furent très mouvantes, au gré de la volonté et de la capacité des populations locales à pouvoir se projeter dans ces nouveaux territoires colonisés. De ce fait, en 1660 ces frontières avaient toutes disparu. Enfin un troisième type de frontière fut abordé : les frontières littorales dont nous pouvons observer deux évolutions : dans les premiers temps de la colonisation, les espaces littoraux ne sont pas au cœur des préoccupations frontalières. Une situation inchangée jusqu'en 1664, date à laquelle les îles passent sous le contrôle d'une compagnie de commerce dont l'objectif fut de mettre en place le principe

d'exclusif colonial. Enfin, à partir des années 1680, les administrations coloniales, lorsqu'elles le peuvent, interviennent au large des côtes et prennent possession des navires étrangers qui circulent à proximité des côtes de leurs possessions.

Or, pour faire respecter ces frontières placées sur les littoraux, les autorités locales durent se doter d'un arsenal permettant de contrôler ces espaces : le premier élément réalisé fut la mise en place de forts dans les anses et baies les plus fréquentées. Ceci fut couplé par l'utilisation de barques longues qui sillonnaient les côtes afin de protéger les colonies, mais aussi d'empêcher le commerce interlope. Ces deux modes furent des échecs, car leur coût était élevé et il était facile de passer outre ces modes de contrôle. Les administrations firent donc appel aux habitants ce qui les exposèrent au bon vouloir des populations locales qui par manque de navires venant de France eurent tendance à laisser accoster les navires hollandais leur permettant de pratiquer un commerce interlope assez lucratif.

Ainsi le contrôle de la circulation des marchandises fut toujours très difficile, voire impossible à réaliser. Les autorités locales trouvèrent par contre des moyens pour limiter les départs des populations locales : mise en place des passeports pour les habitants qui souhaitaient quitter les îles pour un temps court, le prélèvement des biens de ceux qui partaient sans l'accord des autorités, accords avec les Anglais pour restitution de ceux qui fuyaient.... Quelques soient les moyens utilisés pour contrôler les frontières au XVII^{ème} siècle, ceci se solda souvent par des échecs, car dès le début de la colonisation nous avons à faire à une population mouvante. Ceci est dû à l'espace et à son caractère insulaire qui facilite les circulations et ceci fut accentué par le fait que le royaume de France ne fut jamais en mesure de répondre aux besoins des populations locales, les forçant alors à s'approvisionner vers

d'autres nations. Une réalité historique qui comme nous allons le voir va fortement influencer la réalité européenne d'aujourd'hui. C'est sur cette conviction qu'a démarré la seconde partie de cette présentation.

La seconde partie de notre intervention commune a avant tout permise d'examiner les rapports qui interviennent au sein des outre-mers. Les outre-mers semblent une sous juridictions européennes et l'Union européenne en tant qu'acteur. Cela nous a conduits à évoquer la question des frontières maritimes en cela qu'elles impactent la libre circulation dans la région Caraïbe et la question des différents statuts juridiques que peuvent connaître ses territoires insulaires que ce soit avec le statut intégré de Région Ultrapériphériques (RUP) prévu par l'article 349¹ ou celui des Pays et Territoires d'outre-mer par l'article 198² qui ne font pas partie de l'Union. De plus, ces territoires qui représentent d'une certaine manière l'Union sur les océans sont affectés par le contexte géopolitique présent en Europe et les événements

tels que le Brexit en train d'être négocié actuellement au titre de l'article 50 du TFUE³.

La question des frontières maritimes apparaît comme déterminante dans l'ensemble insulaire que forment les îles des Antilles et des territoires européens dans la zone caribéenne. L'Union, présente sur les mers au travers de ses régions spécifiques, comporte en principe la libre circulation au bénéfice des personnes ayant la citoyenneté européenne. On pourrait également émettre l'hypothèse que les territoires ultramarins de l'Union dans les Caraïbes sont une porte d'entrée au sein de cet espace régional et du bassin américain de manière plus élargie. C'est cette volonté d'inclure ces territoires dans leur environnement régional qui fait le renouveau de la politique européenne en la matière. Les RUP constituant une partie du marché intérieur, leurs emplacements géographiques si elles s'inscrivent dans une véritable stratégie de développement peuvent devenir un atout de poids source de développement économique et social.

¹ Art 198 TFUE "Les États membres conviennent d'associer à l'Union les pays et territoires non européens entretenant avec le Danemark, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni des relations particulières. (...) Le but de l'association est la promotion du développement économique et social des pays et territoires, et l'établissement de relations économiques étroites entre eux et l'Union dans son ensemble. Conformément aux principes énoncés dans le préambule du présent traité, l'association doit en premier lieu permettre de favoriser les intérêts des habitants de ces pays et territoires et leur prospérité, de manière à les conduire au développement économique, social et culturel qu'ils attendent."

² Art 198 TFUE "Les États membres conviennent d'associer à l'Union les pays et territoires non européens entretenant avec le Danemark, la France, les Pays-Bas et le Royaume-Uni des relations particulières. (...) Le but de l'association est la promotion du développement économique et social des pays et territoires, et l'établissement de relations économiques étroites entre eux et l'Union dans son ensemble. Conformément aux principes énoncés dans le préambule du présent traité, l'association doit en premier lieu permettre de favoriser les intérêts des habitants de ces pays et territoires et leur prospérité, de manière à les conduire au développement économique, social et culturel qu'ils attendent."

³ Art 50 TUE, « 1. Tout État membre peut décider, conformément à ses règles constitutionnelles, de se retirer de l'Union. 2. L'État membre qui décide de se retirer notifie son intention au Conseil européen. À la lumière des orientations du Conseil européen, l'Union négocie et conclut avec cet État un accord fixant les modalités de son retrait, en tenant compte du cadre de ses relations futures avec l'Union. Cet accord est négocié conformément à l'article 218, paragraphe 3, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Il est conclu au nom de l'Union par le Conseil, statuant à la majorité qualifiée, après approbation du Parlement européen. 3. Les traités cessent d'être applicables à l'État concerné à partir de la date d'entrée en vigueur de l'accord de retrait ou, à défaut, deux ans après la notification visée au paragraphe 2, sauf si le Conseil européen, en accord avec l'État membre concerné, décide à l'unanimité de proroger ce délai. 4. Aux fins des paragraphes 2 et 3, le membre du Conseil européen et du Conseil représentant l'État membre qui se retire ne participe ni aux délibérations ni aux décisions du Conseil européen et du Conseil qui le concernent. La majorité qualifiée se définit conformément à l'article 238, paragraphe 3, point b), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. 5. Si l'État qui s'est retiré de l'Union demande à adhérer à nouveau, sa demande est soumise à la procédure visée à l'article 49. »

Une réalité qu'il faut toutefois nuancer, en cela que l'éloignement géographique des territoires ultra-marins par rapport au continent, est tout autant une opportunité qu'une faiblesse structurelle. Un tel éloignement nuit beaucoup au développement propre de ces territoires et qui ont de manière objective grand besoin de soutien dans leur stratégie d'intégration. La question de l'éloignement et de la difficulté d'approvisionnement devient un réel problème avec la survenance du Brexit, et ce, sont ces conséquences potentielles qui occuperont notre dernière partie. Plusieurs îles sous juridiction britanniques et ce quelques soient leurs statuts juridiques, vont se voir impactées directement par la suspension ou la limitation de la liberté de circulation qui pourrait découler du Brexit et des négociations se déroulant actuellement.

En conclusion de cette intervention, la présence européenne dans les outre-mers est complexe et ancienne comme nous l'avons vu et regroupe de multiples réalités dans la vie et dans la construction sociale des populations. Une

présence qu'il convient d'examiner avec un cadre interdisciplinaire afin d'en retranscrire toute la diversité. Au travers des aventures coloniales entreprises par les États européens, une présence a été établie dans les Caraïbes et demeurent encore aujourd'hui.

Une spécificité qui va parvenir jusqu'à nous au travers d'une réalité des territoires et pays d'outre-mer propres rattachés aux différents pays membres de l'Union européenne. Une réalité composite des territoires européens des Caraïbes qui influe directement sur l'exercice de l'une des libertés fondamentales garanties par l'Union européenne au travers de la liberté de circulation. Les espaces ultra-marins de l'Union sont à la fois éloignée de l'Europe continentale et la porte d'entrée océanique de l'Union européenne.

« La libre circulation des citoyens européens en Europe : Approche économique remise en question »



Par Dominique GAURIER

*Maître de conférences émérite au CDMO de l'Université de Nantes
Historien du droit*

Plusieurs signes inquiétants ont montré depuis déjà un certain temps une défiance accrue face à la libre circulation des citoyens européens en Europe. Il ne s'agit pas vraiment d'obstacles à cette libre circulation lorsqu'il est question d'un voyage de tourisme, mais cela intéresse plutôt la libre circulation des travailleurs désireux d'aller travailler en dehors de leur pays de naissance.

La chose n'est pourtant pas tout à fait neuve. Nous avons eu l'exemple en Europe des émigrations polonaises, notamment vers la France, pour aller travailler dans les mines de charbon du Nord au moment de leur plein développement. Il y eut aussi une émigration italienne, espagnole, portugaise et plus encore, celle de bon nombre de personnes originaires tant des colonies françaises d'Afrique du Nord que d'Afrique noire pour occuper une place de travail délaissée de plus en plus par les travailleurs français. Cela ne semble jamais avoir posé de vrais problèmes à ce pays qu'est la France, qui s'en est somme toute fort bien accommodée. Puis il y eut la question soulevée par l'un des présidents de la République française qui était celle du fameux "plombier polonais", question peu reluisante sous cette forme, mais qui abordait néanmoins une question qui reste toujours présente aujourd'hui, celle du dumping social.

Mais, avec les crises économiques et surtout financières qui ont frappé les économies

européennes à partir de 2007, sans compter avec le choc pétrolier des années 1970 qui avait également fortement affecté nos économies, l'idée d'une libre circulation des travailleurs en Europe n'est pas sans poser de nouvelles questions et a fait naître bien des résistances au sein des différents pays de la Communauté. Des professions se trouvent directement concernées par les élargissements pas bien réfléchis aux pays de l'Est de la Communauté. Dont on peut penser qu'ils étaient destinés à effacer la mauvaise conscience des pays de l'Ouest européen qui avaient bénéficié de l'aide américaine du plan Marshall, vis-à-vis des régions orientales de l'Europe passées sous la tutelle soviétique. Depuis, des domaines comme le bâtiment, les transports par camion et autres, les entreprises nationales se trouvant désormais devant une concurrence qu'elles trouvent déloyale eu égard aux rémunérations plus basses des travailleurs des entreprises étrangères ou des travailleurs détachés pour opérer des tâches précises.

À cela, s'ajoute sans doute l'option d'un libéralisme économique échevelé supposé permettre à une vraie concurrence de se mettre en place, quitte à éliminer les secteurs économiques qui n'ont pas su ou voulu s'adapter.

Tout cela conduit à une régulière remise en question de la libre circulation, dont l'un des prodromes le plus éclatant a été le récent Brexit.

Il fut animé par des partis nationalistes anglais comme l'UKIP et certains autres personnages populistes nostalgiques de l'ancien Commonwealth et de l'ancienne puissance de la Grande-Bretagne. Une fois leur victoire obtenue en utilisant tous les mensonges possibles et imaginables, se sont empressés de disparaître de la scène publique pour laisser à d'autres les difficiles négociations à mener. Et ceux qui ont provoqué une gueule de bois lors du réveil aux dures réalités économiques qui ne manqueront pas de naître de ce départ.

Il me semble important de rappeler cependant quatre choses importantes au sujet de la libre circulation en Europe, afin de ne pas se réfugier sottement dans des fantasmes destinés à susciter une hostilité anti-européenne débridée.

1. La première chose est tout d'abord de ne pas oublier que la libre circulation des travailleurs avait été instaurée dès 1957 dans le Traité de Rome. Elle a peu à peu évolué vers une libre circulation des citoyens. On ne parle dès lors plus de "migration intraeuropéenne", mais de "mobilité".

2. Deuxième chose : cette mobilité permet donc un large accès aux différents territoires, mais un droit de séjour qui reste conditionné : on est ainsi conduit à opérer une distinction entre les travailleurs et les autres citoyens. Les citoyens de l'UE peuvent rester trois mois dans un pays s'il dispose de ressources suffisantes pour ne pas constituer une charge déraisonnable pour l'État d'accueil. Toutefois, ils doivent être couverts par une assurance maladie complète.

Noter qu'après un séjour ininterrompu de 5 ans dans le pays d'accueil, les citoyens de l'UE deviennent résidents permanents et ne doivent plus remplir aucune condition. Toutefois, des raisons de sécurité publique et de santé publique

peuvent justifier des restrictions à la liberté de circulation (art. 27, directive 2004/38/CE), tout en garantissant des protections judiciaires suffisantes.

Par ailleurs, les demandeurs d'emploi ont un traitement particulier pour pouvoir en trouver un : ils ne doivent pas imposer une charge trop forte au pays d'accueil, sans compter avec d'autres limitations liées au maintien de la sécurité des territoires et des systèmes d'assistance sociale des États membres. Cela peut permettre à l'un des États membres de refuser l'accès à son territoire de demandeurs d'emploi en surnombre, faisant perdre l'occasion à des partis extrémistes d'exploiter cet argument un peu facile d'une mise en cause à terme de nos protections sociales.

3. Troisième chose : quant à l'accès à l'emploi, il existe un principe de base, celui de non-discrimination dans un État membre vis-à-vis du travailleur, mais également un libre accès des membres de leur famille même ressortissants de pays tiers au territoire de l'État auquel a eu accès le travailleur d'un pays membre de l'UE pour y trouver un emploi. Il existe cependant certaines exceptions au regard de certains postes de la fonction publique. Reste une question jusqu'ici pas vraiment résolue, qui est celle des travailleurs détachés, souvent payés selon les critères des pays dans lesquels ils travaillent, mais sans être soumis aux cotisations sociales des pays d'accueil et conservant alors celles de leur pays d'origine.

4. Quatrième et dernière chose : on ne peut parler d'une absolue égalité de traitement, dès lors que celle-ci est généralement conditionnée à l'acquisition d'un droit de séjour, afin de ne pas imposer une charge déraisonnable au pays d'accueil. De plus, l'accès aux aides sociales va dépendre de la situation du citoyen, selon qu'il est travailleur ou chômeur. L'allocation chômage à laquelle il peut prétendre sera adaptée, de sorte

à ne pas désavantager le travailleur qui recourt à sa liberté de circulation.

Restent cependant des questions qui se posent toujours et font les choux gras de tous les anti-européens tant de gauche que de droite.

1. Ce sont tout d'abord les problèmes nés de la crise économique et financière de 2007 : le chômage national de bien des pays s'est considérablement accru, principalement dans les pays de l'Europe du Sud, dans lesquels il faut mettre la France. Certains pays, comme la Grèce, l'Espagne, certaines régions de l'Italie, connaissent des taux de chômage assez effrayants, qui disposent peu à l'accueil d'un surcroît de travailleurs, alors que les citoyens se trouvent eux-mêmes sans aucun emploi.

2. Il existe une menace de flux migratoires de populations extraeuropéennes, non maîtrisés, auxquels se mêle la menace terroriste. Certains pays européens sont plus touchés que d'autres, la Grèce, l'Italie, l'Espagne aujourd'hui, sans que les autres États membres s'en émeuvent beaucoup, obligeant ces États à assurer seuls, sans aide de leurs partenaires qui regardent ailleurs, les charges nées de ces surcharges démographiques. D'autres États, comme la Hongrie, la Pologne, la Tchéquie ou la Slovaquie, se barricadent tous pour repousser systématiquement de tels déferlements de populations souvent en situation de misère absolue venant tant des pays d'un Moyen-Orient en crise politique multiforme que des régions d'Afrique affectées par des situations latentes de guerre qui provoquent la destruction totale des cultures vivrières et font courir des risques importants de famine aux populations.

3. Fort risque de "dumping social" : il existe en effet une assez forte disparité des coûts horaires de travail. Ce coût est de 4,08 € en

Bulgarie et va jusqu'à 41,31 € pour le Danemark. Quant aux coûts non salariaux, comme les cotisations sociales à charge des employeurs, ils sont de 24,4 % dans l'UE et de 26 % dans la zone euro. Il existe également ici de très fortes disparités entre États : ils pèsent 33, 2 % en France, 32,1 % en Suède, mais sont de 13,7 % en Irlande et de 13, 9 % au Danemark.

4. Concernant les conditions de détachement des travailleurs, une directive de 1996 est venue préciser que les salaires et les conditions de travail devaient être ceux du pays d'accueil, mais que les cotisations sociales étaient celles du pays d'origine. Dans un arrêt de la CJUE en date du 12 février 2015⁴, la CJUE, à propos de l'égalité salariale des travailleurs détachés, est venue préciser quels étaient les éléments à intégrer dans la rémunération :

- le taux de salaire minimal est régi par la réglementation de l'État d'accueil ;
- le mode de calcul et les critères doivent être ceux du pays membre d'accueil ;
- l'indemnité journalière de détachement fait partie du salaire minimal ;
- enfin, il existe un droit à une période annuelle de congé payé.

5. La question liée au Brexit en fait naître de nouvelles, notamment la libre circulation des travailleurs. Cette question semble être désormais remise en question dans le sens d'un refus, quant à la situation des travailleurs membres de l'UE déjà installés en Grande-Bretagne. Bien d'autres questions apparaîtront encore au fur et à mesure des négociations avec l'UE.

6. Dernière question qui reste toujours posée : *quid* de la population Rom venant des régions

⁴ CJUE, 12 février 2015, *Sähköalojen ammattiliitto ry /Elektrobudowa Spółka Akcyjna*, affaire n°C 396/13.

européennes orientales, Bulgarie, Tchéquie, Roumanie? Le 7 avril 2010, la Commission européenne a adopté une communication sur l'intégration sociale et économique des Roms en Europe. Les problèmes liés à la discrimination de ces populations sont fort complexes et est souvent liées à leur mode de vie itinérant, à la pauvreté, à leur faible niveau de formation, et aux obstacles pour accéder au marché du travail, sans compter les discriminations pour le logement et les mauvaises conditions de santé. L'intégration des Roms est de la responsabilité conjointe de l'UE et des États membres, avec l'intervention de nombreux fonds européens, comme le Fonds social européen (FSE), le Fonds européen de développement régional (FEDER) et le Fonds européen agricole pour le développement rural (FEADER). Entre 2007 et 2013, 12 États membres (Bulgarie, Espagne, Finlande, Grèce, Hongrie, Irlande, Pologne, Rép. tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie) ont affecté un budget de 17,5 md d'€ à ces mesures (dont 15 md venant du FSE) et depuis 2010, les conditions à remplir pour utiliser les moyens du FEDER ont

changé, facilitant les demandes de financement européen pour des projets d'aide aux groupes minoritaires en matière de logement. Cela est désormais possible pour tous les États membres.

Depuis 2014, soit 7 ans après l'adhésion des deux pays, travailleurs bulgares et roumains bénéficient de la libre circulation intégrale, donc le droit de travailler dans un autre État membre. Les Roms vivant dans l'UE sont donc des citoyens de l'Union et disposent à ce titre des mêmes droits que tout autre citoyen. Ce droit est inconditionnel, avec cependant des limitations prévues par la directive 2004/38/CE, notamment quant à la durée de séjour permise sans autorisation dans un État membre, mais aussi face à un risque réel et justifié par des raisons de sécurité ou de santé publiques présentées par tout citoyen, après notification donnée à la personne en voie d'expulsion.

Inutile de dire combien cette perspective visant les Roms a fait fantasmer les groupements d'extrême droite non seulement en France, mais un peu partout en Europe.

« Contrôles maritimes et libres circulations des personnes »



Par Olivier Clochard

Chercheur de l'Université de Poitiers/CNRS
Migrinter

La liberté de circulation a été instaurée d'abord par le **traité de Rome en 1957** pour les travailleurs, les prestations de services et la liberté d'établissement à l'intérieur de l'espace européen d'alors avec six pays, puis par le **traité de Maastricht de 1992** pour les ressortissants de l'espace défini par l'accord de Schengen de 1985. Ainsi, cette liberté s'est construite très progressivement et avec une certaine prudence.

La Convention des Nations Unies sur le droit de la mer de 1982 signée à Montego Bay (Jamaïque) et entrée en vigueur en 1996 « propose un ensemble de règles qui régissent la circulation des navires en mer, dans les eaux territoriales d'un État côtier, sa zone contiguë, sa zone économique exclusive (ZEE), ou encore en haute mer » (Migreurop, 2009).

Selon cette convention, tout navire possède un droit de « passage inoffensif » dans la zone maritime des autres pays pour autant « qu'il ne porte pas atteinte à la paix, au bon ordre ou à la sécurité de l'État côtier » (article 19).

L'embarquement ou le débarquement clandestin de personnes dans un État ayant ratifié cette convention constitue également une atteinte à cette règle, auquel cas celui-ci pourra exercer sa juridiction, mais seulement si les conséquences de cette infraction s'étendent sur son territoire, c'est-à-dire si les migrants ont l'intention d'y parvenir. Toutefois, ces règles doivent être lues et

interprétées à la lumière d'autres textes internationaux. Ces textes prévoient des obligations de deux ordres : le devoir de porter secours et assistance aux personnes se trouvant en danger en mer, et l'interdiction de refoulement à l'égard des réfugiés et demandeurs d'asile (Migreurop, 2009).

L'article 33 de la **Convention de Genève de 1951** interdit à tout État partie de refouler, de quelque manière que ce soit, un demandeur d'asile ou un réfugié vers un pays où sa vie ou sa liberté serait menacée. Le non-refoulement est également prévu à l'article 3 de la **Convention contre la torture et autres peines ou traitements cruels, inhumains ou dégradants de 1984**. L'article 7 du **Pacte international relatif aux droits civils et politiques** du 16 décembre 1966, entrée en vigueur le 23 mars 1976 le mentionne également. Ce principe de non-refoulement est loin de faire l'unanimité et son application est parfois imparfaite.

Enfin en vertu de l'article 3 de la **Convention européenne des droits de l'homme de 1950**, la Cour européenne des droits de l'homme à Strasbourg a estimé par ailleurs que non seulement un État partie à cette Convention ne doit soumettre une personne à un quelconque traitement cruel, inhumain ou dégradant, mais aussi qu'il ne peut pas l'expulser vers un État où cette personne risque de subir un tel traitement ([CEDH, Soering c/ Royaume Uni, 7 juillet 1989](#) ; [CEDH, Hirsi Jamaa et autres c/ Italie, 23 février](#)

2012). Dans ce dernier arrêt, il est notamment rappelé « l’importance de garantir aux personnes concernées par une mesure d’éloignement, mesure dont les conséquences sont potentiellement irréversibles, le droit d’obtenir des informations suffisantes leur permettant d’avoir un accès effectif aux procédures et d’étayer leurs griefs ». La Cour européenne des droits de l’homme interdit l’expulsion d’une personne encourant la peine de mort dans le pays de destination. Ainsi, on peut observer que le respect de valeurs communes et universelles vient

limiter les entraves à la libre circulation des personnes.

Les frontières maritimes, non sans, être une barrière infranchissable sont le lieu de lutte pour les droits de l’homme et pour le respect des frontières de l’Union européenne.
