

DIAL 3701

MEXIQUE - Témoignage d'un chauffeur routier sur le trafic forcé de migrants

Martha Olivia López

vendredi 31 mai 2024, mis en ligne par [Dial](#)

Ce texte de Martha Olivia López, journaliste pour [EnUn2x3](#) (Tamaulipas) fait partie d'une série d'articles sur les « camions, pièges à migrants » [« [Tráileres, trampa para migrantes](#) »] issue d'une enquête coordonnée par [Noticias Telemundo](#) (États-Unis) et le Centre latino-américain de recherche journalistique ([CLIP](#), Costa Rica), avec la participation du Consortium international de journalistes d'investigation ([ICIJ](#), États-Unis), [Bellingcat](#) (Pays-Bas), [Contracorriente](#) (Honduras), [Plaza Pública](#) (Guatemala), [EnUn2x3-Tamaulipas](#) (Mexique), [Chiapas Paralelo](#) (Mexique) et [Pie de Página](#) (Mexique). [El Veinte](#) a offert révision et assistance juridique. Article publié le 1^{er} mai 2024 sur le site de [Pie de Página](#).

Depuis l'année dernière, Alberto [1], chauffeur d'expérience, transporte des migrants dans la remorque de son camion. Dans cet entretien, il décrit en donnant des détails peu souvent révélés en quoi consiste, sur la route, l'activité de transport clandestin de migrants du Michoacán au Tamaulipas à la frontière avec les États-Unis. Il ne se sert pas en permanence de son semi-remorque pour ce travail car, en temps ordinaire, il est transporteur de fruits et légumes, et c'est seulement quand les cartels le lui demandent qu'il transporte des passagers.

Tamaulipas. Nous avons réalisé cet entretien avec Alberto en novembre 2023. Nous ne révélons ici ni son vrai nom ni le lieu de la rencontre pour préserver sa sécurité. Peu de temps auparavant quelqu'un l'avait contacté pour un voyage inaugural, dans un premier temps au Michoacán, un État du centre-ouest du Mexique, afin qu'il achemine clandestinement des migrants dans sa remorque réservée habituellement aux fruits et légumes. Auparavant, il a conduit pendant 25 ans une camionnette dans un [ejido](#) du nord du Tamaulipas pour livrer ou y apporter des produits agricoles.

Il paraît plus âgé qu'il ne l'est. Il sait qu'il est aux mains des cartels qui l'ont contraint à effectuer ces voyages et que les autorités peuvent le mettre en prison si elles l'arrêtent pour prouver qu'elles font leur travail. Il a constamment peur. « Même si tu es soulagé quand beaucoup de collègues te disent que ça leur est arrivé et qu'il ne se passe rien », dit-il. Sur dix voyages avec le semi-remorque, il dit qu'il en fait à peine deux ou trois « chargé sans chargement », ce que l'on dit quand les camionneurs ont des passagers à bord.

Une fois convenu le sujet de l'entretien et faute de temps, à peine 38 minutes et même si on s'était entendu sur 20, les préliminaires ont été abrégés et on en est venu rapidement aux faits :

- J'ai entendu dire que depuis quelque temps il y a des gens qui transportent des migrants à la frontière dans des camions. Vous êtes au courant ?
- Oui, ça m'est déjà arrivé plusieurs fois, d'avoir la malchance d'être obligé de transporter des gens.
- Vous êtes routier depuis combien de temps ?

- J'ai commencé en 2013.
- Et qu'est-ce vous transportiez habituellement ?
- Dans mon cas, c'est ce qu'on transporte dans les frigos.
- Et ces camions, qu'est-ce qui les caractérise ?
- Leur caisse est blanche. Avec une remorque fermée.
- Et les gens qui sont enfermés là-dedans arrivent tous vivants ?
- Oui parce qu'on leur met le ventilateur et qu'on ouvre la lunette arrière pour que l'air circule.
- D'où se fait le transport, et comment ?
- Ils (les migrants) arrivent à Tapachula, au Chiapas, et de là ils se rendent comme ils peuvent à México. Ceux qui décident de venir par leurs propres moyens pour ne pas payer le transport le font régulièrement en autocar. Ils se font arrêter pour la plupart parce que personne ne les protège ni ne les prend en charge, certains sont même enlevés.
- Ils se déplacent en groupes...
- Oui. Du coup, on les voit souvent se faire arrêter par la Garde nationale parce qu'ils n'ont pas de permis sur eux.
- Et où les voit-on surtout, dans le cas de ceux qui paient le service et arrivent dans un camion ? À México ?
- À la gare routière de México se font les contacts avec les « coyotes ». Ils les abordent et leur disent : « Vous savez quoi ? Nous pouvons vous proposer un transport sûr de Michoacán à la frontière de Matamoros ou Reynosa, mais il faudra payer de 13 000 à 13 500 pesos par personne » [soit l'équivalent de presque 800 dollars].
- Et là, à la gare routière, ils se laissent convaincre, ils réunissent la somme, puis ils vont où ?
- Ils viennent à leurs frais à Michoacán. Là-bas, les trafiquants nous contactent, nous demandent si on est routier et nous disent : « Voilà. J'ai besoin que tu me transportes un chargement à Matamoros, on va te payer ». Au début, ils peuvent te proposer entre 80 000 et 100 000 pesos, 1000 par migrant, à raison de 50 à 100 personnes par voyage (1 000 pesos valent environ 60 dollars). L'affaire semble légale à première vue, menée sans trop de précautions, juste rapidement, mais avec précaution pour éviter que d'autres cartels ne leur prennent « le chargement ».
- Quelle apparence à ce semi-remorque pour les autres véhicules qui empruntent la route ? À quoi il est destiné ?
- Ces camions servent au transport des concombres et des pastèques et quand les routiers transportent des personnes, ils ne se cachent pas vu qu'ils paient la Garde nationale - 500 pesos par migrant.
- Combien de fois ?
- Chaque fois qu'ils t'arrêtent. Cela peut être trois, quatre ou cinq fois. Des fois, ils ne t'arrêtent pas. Dans ce cas, tu peux circuler librement. Ce que tu ne peux pas éviter par contre, où tu es obligé de payer, c'est un barrage de soldats. Là, tu dois aussi payer 500 pesos par migrant.
- Reprenons le parcours. Ils arrivent à Michoacán et on les fait monter dans les camions ?
- Oui.

- Et, de là, quelle route tu prends ?

- Ensuite tu quittes Michoacán pour Silao par autoroute gratuite jusqu'à San Luis. Après la section libre de San Luis, tu arrives à El Huizache ou à l'embranchement de Matehuala, tu prends la direction de Ciudad del Maíz et Tula. De là, tu files vers ici [...], l'autoroute est gratuite à l'intérieur de l'État. Ils te disent souvent de passer entre deux et trois heures du matin au carrefour Buenos Aires, plus connu comme le « i grec », parce qu'à cette heure, la police des frontières n'est pas là.

- Ce i grec, c'est celui de San Fernando, entre Reynosa et Matamoros ?

- Oui.



Illustration: Alejandra Saavedra López

- Il faut combien d'heures entre Michoacán et Matamoros, en moyenne ?

- Cela dépend de la circulation, mais ça peut prendre entre dix et 15 heures.

- Comment font-ils pour les repas ? Quand est-ce que vous vous arrêtez ?

- Il est interdit de s'arrêter. Aucune attention n'est apportée à leur confort ou leur alimentation. Ce qui compte, c'est qu'ils arrivent à leur destination.

- C'est plutôt des hommes ou des femmes, et de quel âge ?

- On peut avoir des enfants, des nourrissons, des femmes, des familles entières.

- Et pourquoi franchissez-vous le Y au petit matin ?

- Eh bien si tu ne veux rien avoir à payer, il faut y aller au petit matin parce que si la police des frontières t'arrête ou te découvre, il faudra leur verser mille pesos par migrant.

- Et comment se fait le paiement ?

- À Michoacán ils nous donnent un téléphone portable. Là, tu dois appeler les gens qui t'ont engagé pour le transport. Je ne sais pas si quelqu'un vient ou si on leur fait un virement ou quelque chose du genre, mais tant que le paiement n'a pas été autorisé ou tant qu'ils n'ont pas confirmé qu'ils ont reçu le paiement, ils ne te laissent pas passer, sans pour autant t'arrêter. Quand ils te laissent passer, c'est qu'ils ont bien reçu le paiement.

- C'est sans doute un virement...

- Oui, ça peut être un virement. J'imagine que c'est plutôt un virement parce que c'est plus rapide. En fait, des fois, quand la route est très chargée, risquée pour la cargaison (de migrants), ils te disent : « Tu sais quoi ? Il faudra t'arrêter dans la capitale de l'État. » Ils ont aussi des maisons de sécurité.

Lors d'un deuxième entretien, Alberto a expliqué que les maisons qui servent à héberger les migrants pendant quelques heures se situent au pourtour des villes pour ne pas éveiller de soupçons et pouvoir reprendre plus facilement la route une fois qu'on les a autorisées à poursuivre leur chemin vers Matamoros.

- Et à quoi servent ces maisons de sécurité ?

- Ils vont chercher les gens dans des fourgonnettes et les emmène dans les maisons. Là, on leur donne à manger et on veille à ce que personne ne vienne les dérober. Après, un autre camarade vient les chercher ou ils les embarquent eux-mêmes dans leurs fourgonnettes en petits groupes. Mais habituellement le voyage est direct jusqu'à destination. Ils viennent les chercher une fois arrivés, à Matamoros ou à Reynosa. Une fois que tu as livré le « colis », ils te paient tout de suite.

- Combien ?

- Parfois, les premiers voyages, ils te paient un peu mieux parce que pour eux il est important que tu prennes en compte cette option, que tu te dises : « Cela m'arrangerait qu'on me donne un autre voyage à faire parce que je vais gagner encore 80 ou 100 000 pesos ». C'est pour que tu mordes à l'hameçon, pour que tu te prennes au jeu. Un voyage qui est normalement payé entre 5000 et 8000 pesos par la compagnie, eux, ils vont te proposer 70, 80, jusqu'à 100 000 pesos, ce qui représente énormément d'argent (100 000 pesos mexicains équivalent approximativement à 6100 dollars au taux de change actuel). Mais beaucoup de camarades qui font le voyage d'une façon plus régulière racontent que quand tu arrives à ton deuxième ou troisième voyage, ils ne te donnent plus ce qu'ils t'avaient promis, ils te donnent ce qu'ils veulent. Des fois, ils te versent à peine 25 000 pesos, et tu es bien obligé de les prendre.

- Est-ce que vous pourriez m'en dire un peu plus sur la surveillance de ces gens...

- Les maisons de sécurité changent régulièrement d'endroit pour qu'on ne puisse pas les localiser, mais il y a toujours des gens à l'extérieur, ça peut être à un ou deux pâtés de maisons, qui surveillent les maisons, qu'il n'arrive pas de véhicules inconnus ou que des personnes s'arrêtent pour observer les maisons ou attirent l'attention. Ils doivent surveiller pour éviter qu'on leur vole les migrants.

- Voler les migrants ? Cela veut dire qu'un autre cartel peut se pointer et les enlever ?

- Exactement.

- Où trouve-t-on des maisons de sécurité, disons quand on arrive de Michoacán, Silao, San Luis, où en ont-ils ?

- À part Michoacán, il y a un autre lieu sûr à San Luis de la Paz, après avoir traversé San Luis Potosí. Là-bas, la plupart des personnes présentes sont des migrants, mais comme on se trouve dans un *ejido*, personne ne s'en soucie. Là aussi, quand tu viens charger des concombres, ils profitent de l'occasion et te disent : « Tu sais quoi ? Tant de personnes vont monter dans ton camion, il ne va rien t'arriver, tu as juste besoin de faire la route, tout est organisé. » Et de toute façon, il n'y a pas d'autre option, tu ne peux pas leur dire « Je ne les emmène pas », sinon, ils te prennent ton camion.

- Qui gère tout ce business ?

- Les cartels de la drogue bien sûr. Le risque que tu cours en transportant des migrants, c'est qu'un groupe concurrent s'en rende compte, ou te reconnaisse ou t'attrape, là, tu peux perdre la vie.

- Quel cartel contrôle chaque point, México, Michoacán, San Luis, Tamaulipas ? Ou est-ce qu'ils s'entendent entre eux ? Quel cartel attend les migrants quand ils arrivent à Reynosa et à Matamoros ?
- C'est le Cartel du Golfe qui s'occupe du transport des migrants.
- Quand a commencé ce trafic par camions ?
- On en avait entendu parler mais on n'était pas touché directement. Mais il y a environ un an, ça a commencé et, depuis, c'est arrivé trois ou quatre fois.
- Ils arrivent et vous disent : « Il va falloir faire telle chose... »
- J'ai besoin que tu me transportes tant d'individus, ne t'inquiète pas, personne ne te fera rien, les forces de l'ordre sont payées, il n'y a rien à cacher. Si ta remorque est bâchée, tu peux les transporter à découvert ou avec les fenêtres ouvertes pour qu'ils aient de l'air parce qu'il n'y a aucun danger que les représentants de la loi les voient. Ils savent déjà tout au moment où ils t'arrêtent et voient les migrants, ils savent pour qui tu travailles et ce qu'ils doivent faire. Ils doivent te faire payer et, pour eux, c'est mieux si tu les rencontres parce que comme ça, ils te font payer, ça leur rapporte plus.
- Vous êtes chauffeur et, face à la menace, il n'est pas possible de s'esquiver...
- Non, on ne peut pas s'esquiver. Ou tu les emmènes, ou tu les emmènes.
- Est-ce que vous avez des camarades qui ont subi des représailles ?
- Ils menacent leur famille. J'ignore l'étendue de ce qu'ils connaissent de nous quand ils nous proposent ce travail. Ils te disent : « Écoute, si tu refuses ou si tu me trahis, on sait que ta famille habite à tel endroit ». Et tu prends peur parce que tu croyais que là où tu te trouves personne ne te connaissait, alors que quand ils font ça, ils savent déjà beaucoup de choses sur toi.
- Le mouvement est-il régulier ou y a-t-il eu des mois plus calmes ?
- Généralement, il y a beaucoup de travail, on peut dire qu'entre deux et trois mille personnes passent chaque mois entre leurs mains... Sur toute la ligne frontière du Mexique, différents cartels font la même chose. De fait, les 13 500 pesos versés au départ servent uniquement à gagner la frontière. Là se trouvent les « coyotes », qui les font traverser et leur font payer de 4 500 à 5 000 dollars chacun.
- Pour les faire passer la frontière ?
- Ils ont des maisons de sécurité à la frontière - à Matamoros, à Río Bravo, à Reynosa - qu'ils changent régulièrement de lieux pour qu'elles ne soient pas repérées. C'est là où vont les coyotes, qui emmènent entre dix et 15 migrants chacun. Ils doivent prendre une photo de chaque personne, qu'ils distribuent entre les autres camarades, les autres coyotes, parce que l'idée est qu'en versant 4 500 dollars tu t'assures qu'on te fera passer aux États-Unis et si, pour une raison quelconque, l'un d'eux se perd ou se noie, le coyote ou le responsable le paiera de sa vie.
- Et c'est courant ?
- Oui, c'est un principe qu'ils se sont donné : si tu pars avec dix personnes, tu dois arriver avec dix personnes.
- On considère qu'une personne qui se perd est une perte d'argent ?
- Oui. Si un migrant se perd, tous les autres coyotes commencent à le chercher, parce qu'ils ont tous la photo, jusqu'à ce qu'on le trouve et le récupère.
- Pour revenir à la question du camion « chargé sans chargement », comment faites-vous pour avoir un

registre des personnes transportées ? Est-ce que vous les comptez, vous connaissez leur nom, leur numéro de téléphone ?

- On a un nombre, rien de plus. Ils comptent de la même façon les enfants, les adultes, les femmes, les gens âgés, les hommes. On a un nombre. Ils te disent : « Tu vas transporter 50 personnes, avec parmi elles des enfants, des bébés, des femmes et des adolescents et je vais te donner mille pesos par personne. » Même si, en apparence, ils n'accordent pas d'importance aux autorités, il n'en est pas moins vrai que le transport est pénible et qu'aucune attention n'est apportée ni aux conditions météorologiques qui peuvent parfois être extrêmes, ni à la santé de certains migrants.

- Quelles sont les conditions de transport dans les remorques ?

- Ils montent dans la remorque vide et s'assoient là. Et en route.

- Et pour faire leurs besoins ?

- On ne leur donne pas le temps de faire leurs besoins pendant le trajet.

- Et ils savent qu'ils voyageront dans ces conditions ?

- J'ose espérer qu'ils sont prévenus avant de partir. Le chauffeur est uniquement chargé d'arriver à destination sans s'arrêter en route. Avec le téléphone portable qu'ils t'ont donné, ils t'appellent en chemin et te demandent où tu te trouves, ils te disent de t'arrêter à tel endroit ou de continuer tout droit, sans t'arrêter, etc. Si les représentants de la loi t'arrêtent, tu dois utiliser ton téléphone pour leur dire que tu as été arrêté à tel endroit et préciser s'il s'agit de la Garde nationale, de militaires ou d'une autre autorité.

- Qu'est-ce qu'ils font quand la situation avec les migrants est critique ?

- Il arrive qu'ils les abandonnent quand la situation est hors de contrôle. quand le camion tombe en panne ou tu te fais arrêter par d'autres personnes et cherche à avoir la vie sauve. « Si vous voulez, gardez le camion et son contenu, moi je m'en vais » et si tu as de la chance ils te laissent partir et sinon tu devras les suivre.

- Est-ce qu'il est arrivé qu'ils s'en prennent aux chauffeurs comme vous ?

- Jusqu'à maintenant, non, parce qu'ils ont assuré le trajet. Le seul moment délicat, c'est quand tu déposes les migrants ; souvent, ils vont au hasard parce qu'ils ne savent pas quelle direction prendre. C'est à ce moment-là que les cartels concurrents en profitent pour les récupérer et les obliger à travailler.

- Une personne venue d'Amérique centrale nous disait récemment qu'à Reynosa on les faisait descendre des remorques dans une zone immense comme si de rien n'était. C'est vrai ?

- Ils appellent ça des cours, il s'agit de parkings de là-bas qui peuvent appartenir soit à la compagnie (de transport) soit aux cartels. Ces zones sont sécurisées, ils savent que personne d'autre ne peut les voir, côté forces de l'ordre.

- Combien de voyages par mois proposent-ils aux chauffeurs ?

- C'est selon l'occasion ou si par malchance tu dois aller prendre un chargement à l'endroit où ils ont un voyage à faire. Ils font ça au hasard. Ce n'est pas toi, le routier, qui travailles pour eux mais eux qui se pointent et te disent : « J'ai besoin de toi pour ce voyage, tout est arrangé, vas-y. » Ils ne te disent pas que tu vas transporter des migrants, tu vas juste travailler.

- Tu ne sais jamais ?

- Non, tu ne sais jamais. Si tu as la malchance d'avoir à faire un voyage, rien à dire, tu dois le faire.

- Comment cela s'est passé la première fois que vous avez fait un de ces transports de migrants ?
- On était dans un village du Michoacán en train de charger des fruits et on était dans la cour. Une personne est arrivée en camionnette et nous a demandé où on allait. Je lui ai répondu qu'on allait à un autre village dans le Tamaulipas. Elle m'a demandé : « C'est à quel endroit ? » Je lui ai répondu que c'était près de Río Bravo. Elle m'a dit qu'elle avait besoin de moi pour un transport, que tout était arrangé, qu'il n'arriverait rien... Là elle commence à te baratiner et tu commences à trembler au fond de toi, tu penses au pire. La première fois que ça nous est arrivé, on a eu vraiment très peur et on se disait qu'on ne s'en sortirait pas.
- Ils vous ont offert combien cette fois-là ?
- Mille par personne.
- Et combien de personnes à transporter ?
- 62 [2] personnes. On avait l'estomac complètement noué, la peur parce qu'on ne sait pas comment tout ça fonctionne ; je n'avais jamais fait quelque chose de ce genre. Tu penses que tu ne vas pas pouvoir te tirer d'affaire.
- Qu'est-ce qui a été le pire ?
- Le poste de contrôle des soldats, on a cru qu'ils allaient nous arrêter. Tes nerfs te trahissent. L'armée t'arrête et te dit : « Où vas-tu, d'où viens-tu ? OK, arrête-toi, on va te contrôler. » Là, tu leur dis : « Voilà ce qui se passe, telle chose, telle chose. » Ils t'interrompent et te demandent de passer un coup de téléphone, tu fais le numéro et expliques que tu as été arrêté à tel endroit. Ils te disent de leur passer l'officier et là ils commencent à négocier et puis c'est fini, l'officier vient vers toi et te dit que tu peux avancer. Mais, dans ces moments, tu te dis que tu vas finir en prison ou je ne sais où. Tu envisages toutes les possibilités, impuissant en voyant que tu ne peux rien faire, tu penses que tu viens de perdre ta liberté.
- Les organisateurs vous donnent un téléphone et vous vous en servez pour appeler quand il y a un barrage ?
- Oui.
- À la fin du voyage, après la livraison, qu'avez-vous ressenti ?
- J'ai eu peur du voyage suivant, en me demandant si, là où j'irais, on m'attendrait de nouveau. Tu commences à en parler avec les camarades et quelqu'un te dit : « Non, non, il ne va rien t'arriver, j'ai connu ça moi aussi, et untel et untel aussi. » Et là tu te détends et tu te dis : « Vu, compris, ça ne va pas être tous les voyages. »
- En général, est-ce que les patrons des compagnies de transport sont au courant ?
- Les « coyotes » communiquent avec le responsable des mouvements, la personne chargée d'organiser les voyages. Cette personne va t'aider si tu l'appelles, par exemple, comme chauffeur d'un cartel et si tu lui dis : « Il faudrait que vous m'envoyiez de l'argent pour mes frais parce que je n'ai pas de quoi m'acheter à manger. » Son rôle est de s'occuper des chauffeurs, de leur dire qu'aujourd'hui ils doivent aller charger à Silao, ou à Apatzingán, ou à différents endroits. Donc c'est cette personne qu'on appelle. « Tu sais quoi ? Ton camion est sur la route du retour, il n'a pas le chargement parce qu'il s'est passé telle et telle chose »
- La communication ne se fait donc pas avec le patron de la compagnie mais avec celui qui programme les voyages...
- La compagnie ne travaille pas pour eux, mais eux (les coyotes) se servent du voyage du camion pour que tout circule normalement parce que s'ils volent le camion, la compagnie va le signaler. Et là, ils risquent

plus qu'on les attrape pour vol.

- Des employés de cette compagnie de transport propriétaire des camions peuvent être les personnes qui s'occupent de la coordination ?

- Oui, c'est ça. Le patron ne fait qu'encaisser l'argent. Comme dans toutes les entreprises, il y a des responsables pour les différents services et eux sont chargés des voyages, du carburant, des frais des chauffeurs. Je ne sais pas si en discutant avec ces responsables, ils leur proposent une certaine somme pour qu'ils ne disent rien. Cela, je l'ignore.

- Pourquoi, selon vous, le passage de migrants ne s'arrête-t-il pas au Mexique ?

- Parce que c'est un commerce très juteux pour les cartels. On pourrait dire qu'aujourd'hui ils s'intéressent plus aux migrants qu'à la drogue.

- Et le gouvernement ?

- Le gouvernement le sait, la majorité acquitte la dénommée contribution pour pouvoir traverser le pays.

- Est-ce qu'il arrive qu'un cartel arrête une personne qui transporte des migrants sous le contrôle d'un autre cartel ?

- En principe, cela n'arrive pas, même s'il y a eu un cas ou deux. C'est pour ça qu'existent ce qu'on appelle les « places », qui sont des zones qu'ils contrôlent et où ils peuvent circuler librement.

- Comment les camionneurs se font-ils savoir entre eux qu'ils transportent un chargement ?

- Tu parles avec un camarade et tu lui dis : « C'est tombé sur moi et on est chargé sans chargement. » Ils te disent de faire attention et que tu sais déjà ce que tu dois faire, de ne pas prendre de risque, de tout faire pour n'avoir aucun problème.

- Évidemment, la famille ne sait rien...

- Non, elle ne sait rien.

- Y a-t-il des moyens de sortir de cette activité ?

- L'avantage, si on peut dire, c'est qu'on n'est pas à l'intérieur du système ; ce n'est pas toujours sur toi que ça tombe parce que tu ne travailles pas pour eux. C'est l'occasion, les coïncidences qui font qu'on te confie ce genre de voyage. Il se passe la même chose avec la drogue, le crystal meth [3], c'est le même mode opératoire.

- Au hasard ?

- Oui, ils viennent te voir et te disent : « Salut, on va te changer les batteries du camion à ton arrivée à Matamoros. Une personne t'attendra là-bas, tu lui remettras tes batteries et elle te remettra d'autres batteries pour ton camion. » Presque toujours ils te les changent toutes. Ce sont quatre grosses batteries. Ils te disent : « Si tu arrives à bon port avec le chargement, on te donnera 50, 80, des fois 100 000 », parfois plus, selon la valeur du chargement.

- Sur dix voyages réalisés dans ces conditions, combien, selon vous, servent au transport de migrants et combien servent à la drogue ?

- Supposons que par malchance, ça tombe sur toi, sur ces dix voyages, par exemple, tu en feras deux pour des migrants et un pour de la drogue. Et pour les voyages avec migrants, tu transporterai 50 ou 100 personnes chaque fois.

- Pourquoi la police des frontières ne les arrête-t-elle pas ?

- Malheureusement la police des frontières ne nous sert à rien ; les militaires ne nous servent à rien, ils ne peuvent pas arrêter ce trafic parce que, pour eux, c'est un trafic et un gain d'argent. C'est comme ça qu'ils acquièrent tout ce qu'ils possèdent, leurs armes, tout grâce au trafic d'êtres humains.

Note

L'alliance de médias à l'origine de ce reportage a adressé un questionnaire à l'Institut national des migrations (INM), à la Garde nationale et au Secrétariat à la défense nationale (Sedena) pour qu'ils répondent à ces accusations formulées par Alberto et d'autres témoins interrogés. Nous leur avons également demandé des informations sur le nombre de fonctionnaires visés par des enquêtes ou congédiés de leur établissement pour cause de corruption. À la date de bouclage de cette édition, nous n'avons pas reçu de réponse de l'INM ni de la Garde nationale. Le Sedena a répondu que « ce secrétariat d'État n'est pas compétent pour se prononcer sur le sujet évoqué », et nous a demandé de nous adresser au Bureau du procureur général de la nation ou à l'INM.

- **Dial - Diffusion de l'information sur l'Amérique latine - D 3701.**

- Traduction de Gilles Renaud pour Dial.

- Source (espagnol) : [Pie de página](#), 1^{er} mai 2024.

En cas de reproduction, mentionner au moins l'auteur, le traducteur, la source française (Dial - www.dial-infos.org) et l'adresse internet de l'article.

Notes

[1] Alberto n'est pas le vrai prénom du camionneur. Nous l'avons changé afin de protéger son identité pour des raisons de sécurité.

[2] Le nombre de migrants transporté par Alberto lors de son premier voyage a été modifié pour protéger son identité.

[3] Autre nom de la [méthamphétamine](#) - note DIAL.