

Migrants en mer: «A un moment donné, quand quelqu'un coule, vous le sauvez»

PAR CÉCILE ANDRZEJEWSKI

ARTICLE PUBLIÉ LE DIMANCHE 13 AOÛT 2017



© Narciso Contreras/SOS Méditerranée

En Méditerranée, plusieurs ONG interviennent pour sauver de la noyade des migrants embarqués à bord de rafiots de fortune. Ce que leur reprochent les autorités italiennes et européennes : par leurs actions, les associations favoriseraient l'immigration illégale. Une « *erreur d'analyse* », répond Francis Vallat, président de SOS Méditerranée.

Accusées de favoriser le travail des passeurs et de créer un « *appel d'air* » migratoire, les ONG intervenant en mer Méditerranée se sont vu imposer un code de conduite par le gouvernement italien. La plupart des associations refusent pour le moment de le signer. Et si les négociations continuent, les sauvetages ne s'arrêtent pas non plus, loin s'en faut.

Francis Vallat, ancien armateur, est le président de SOS Méditerranée, qui intervient en mer pour secourir les naufragés à l'aide de son bateau, *L'Aquarius*. Créée au printemps 2015, l'association, financée à 76 % par les dons de particuliers, est directement confrontée à l'ampleur de la crise migratoire et à la détresse des réfugiés, comme le raconte son président.

Quelle est la situation en mer Méditerranée en ce moment ?



Francis Vallat, président de SOS Méditerranée. © DR

Francis Vallat : Elle n'a malheureusement pas changé par rapport aux autres années. On devrait même avoir environ 20 % de passages en plus sur l'axe Libye-Italie. Au total, 200 000 personnes devraient passer par cette route sur l'exercice 2017. Il y a toujours un certain nombre de morts, probablement 5 000 cette année, ou un peu plus. Depuis le début, nous avons pu sauver 23 000 personnes. Selon les périodes de l'année, les ONG réalisent autour de 25 % des passages, le reste étant fait par la garde-côte italienne, les navires italiens, les bateaux de commerce...

Comment opère SOS Méditerranée en mer ?

Nous avons un bateau, *L'Aquarius*, qui mesure un peu moins de 80 mètres de long. Il dispose d'une partie d'accueil des réfugiés, avec, d'un côté, les hommes et, de l'autre, les femmes. Quand on peut les répartir, bien sûr, car les interventions sont intenses. Une autre partie est aménagée en petit hôpital avec des médecins et des infirmiers, sur laquelle on travaille avec Médecins sans frontières (MSF). Au total, on tourne autour de 26 personnes sur *L'Aquarius*, entre l'équipage de conduite du bateau, les sauveteurs, le personnel médical, les responsables communication et les journalistes qui suivent les opérations. Toutes les trois semaines, on fait escale à Catane, en Sicile, et on repart.

Pour les sauvetages, quand un bateau coule, nous sommes informés par le MRCC, le Centre de coordination des sauvetages en mer, dont le quartier

général est à Rome. Nous sommes en liaison permanente avec eux, ils nous donnent l'ordre d'aller sauver les bateaux. Enfin, si on peut appeler ça des bateaux... Ils se dégonflent, des bouts de planche sortent, c'est une catastrophe. Dès qu'on arrive, on récupère les personnes. C'est très difficile parce que les réfugiés sont terrorisés, ils paniquent, la plupart ne savent pas nager. Il y a des gens parmi eux qui ont été torturés, des femmes souvent violées, parfois des enfants sont à bord. La semaine dernière, on a trouvé huit personnes mortes au fond du bateau parce qu'ils étaient trop nombreux, elles ont été asphyxiées avec les vapeurs d'essence. Ce n'est pas le cas le plus fréquent, mais même les cas « normaux » demandent beaucoup de compétences. Il faut calmer les réfugiés, les rassurer, certains se jettent à l'eau.

Et ensuite ?

Ensuite ils viennent sur le bateau. On peut normalement accueillir jusqu'à 500 personnes, mais il nous est arrivé d'en avoir près de 1 000 à bord. Les premières 24 heures sont terribles. C'est là où on les calme, on les soigne, on les rassure. On parle avec eux de leurs vies, de ce par quoi ils sont passés. Ces échanges-là sont plus humains, à la fois très touchants, mais aussi très durs. L'atmosphère à bord du bateau s'avère absolument formidable. C'est indispensable car la pression morale reste très forte, il a pu arriver que nos propres sauveteurs soient traumatisés par ce qu'ils ont vu. Puis on va en Italie, à Lampedusa ou à Trapani. Comme on a un gros bateau, parfois, sur ordre du MRCC, on transborde sur *L'Aquarius* des

gens sauvés par d'autres, pour les amener en Italie. C'est-à-dire qu'on embarque à bord des réfugiés qui ont été sauvés par d'autres bateaux.



© Narciso Contreras/SOS Méditerranée

Ces derniers temps, on entend beaucoup parler « d'appel d'air », une théorie selon laquelle, en intervenant en Méditerranée, les ONG encourageraient finalement les migrants à prendre la mer sur des rafiots de fortune et favoriseraient donc l'immigration illégale...

D'abord, en Libye, beaucoup de personnes sont extraordinairement maltraitées [*lire à ce sujet les récits de migrants rescapés de l'horreur libyenne publiés en avril dernier sur Mediapart – ndlr*]. Ces gens vivent un véritable enfer en Libye. Selon les périodes, nous sauvons 20 % à 25 % d'enfants. 80 % d'entre eux sont sans leurs parents. Ce qui signifie que la désespérance est telle qu'en dépit de tout, les parents se sont sacrifiés, ils ont économisé pour payer un passage, pour qu'au moins leur enfant soit sauvé. Le désespoir reste absolu, donc ils partiront.

Cette histoire d'« appel d'air » est une erreur d'analyse : lorsqu'en 2014, l'opération Mare Nostrum a été arrêtée, lorsque cette force a été enlevée d'un seul coup, ça n'a absolument pas tari le flux de départs en mer. La seule chose qui a augmenté, c'est le nombre de morts. La théorie de l'« appel d'air » constitue une sorte de fausse excuse qui camoufle la crainte ou le refus des sauvetages. On dépasse le cap des 50 000 morts depuis le début de la crise des migrants. Ces chiffres sont certainement sous-évalués car ils sont calculés uniquement sur la base des morts qu'on peut constater. Mais ils disent tout : ce drame se déroule à nos portes.

La Méditerranée, on peut s'y baigner, pêcher, y passer du bon temps, mais on ne peut pas non plus regarder ailleurs, on ne peut pas laisser mourir ces gens sans

les aider. On peut discuter pendant des heures de la politique migratoire, le problème n'est pas celui-là, il est de dire qu'on ne peut pas laisser des gens mourir à nos portes, que le sauvetage ne se discute pas.

Cet argument de « l'appel d'air » est utilisé par l'extrême droite, les populistes, qui ne vont pas assez loin dans l'analyse. Ils se servent d'un rapport de Frontex [l'agence européenne de surveillance des frontières extérieures de l'UE – ndlr] qui aurait pointé cet effet. Mais on a rencontré le directeur général de Frontex. D'après lui, les responsables de l'agence ne sont pas dans cette conviction. Il nous a paru sincère. Après, il y a les pressions politiques... La meilleure des preuves : Frontex [qui coordonne désormais l'opération Triton, laquelle a pris le relais de Mare Nostrum, mais dont l'objectif premier est le contrôle des frontières – ndlr] participe aux opérations de sauvetage. Si les ONG sont coupables d'un appel d'air, alors c'est le cas de tous ceux qui sont là, y compris les navires étatiques ou européens. À un moment donné, quand quelqu'un coule, vous le sauvez.

« Nous, on essaie de sauver notre âme, celle de l'Europe »

Y a-t-il une réelle volonté politique face à cette crise ?

Nous, on s'occupe exclusivement de sauvetage. Notre seule action politique consiste à dire aux responsables nationaux et européens : votre boulot, c'est de travailler sur les solutions. Nous, on essaie de sauver notre âme, celle de l'Europe. À l'heure actuelle, il n'existe aucune stratégie. Que fait-on à court terme, à moyen terme, à long terme ? On sait que trouver des solutions va prendre du temps, mais c'est essentiel. Où est en France le groupe de travail qui réfléchit à ces problèmes ? Il y a un refus de voir le problème en face. Ce refus est irresponsable vis-à-vis des réfugiés et aussi vis-à-vis de nos enfants. On n'a pas le choix, il faut y réfléchir. On ne peut pas dire que rien n'est fait, mais les solutions sont loin d'être à la dimension du problème.

L'objectif final n'est-il pas que les garde-côtes libyens prennent le relais ?

Ça fait partie des choses discutées, des solutions proposées. Si ça peut permettre de les rendre plus responsables... Parce qu'aujourd'hui, quand on croise des gens en uniforme, on ne sait pas à qui on a affaire. Mais si ça consiste à prendre les réfugiés et à les ramener dans l'enfer qu'ils viennent de quitter, là on est clairement contre, ce n'est pas acceptable. Pour l'instant, tout ça n'est pas encore très clair, mais on se méfie beaucoup de cette histoire.



© Narciso Contreras/SOS Méditerranée

Le 25 juillet dernier, le gouvernement italien a présenté un code de conduite destiné aux ONG qui interviennent en Méditerranée. Cinq des huit ONG l'ont refusé, dont SOS Méditerranée ?

Nous sommes en discussion. Cette histoire est sortie il y a deux semaines. Il a d'abord fallu comprendre ce code. Nous avons eu, comme d'autres ONG, des discussions avec le gouvernement italien. Elles se poursuivent encore, avec une nouvelle rencontre à la fin de la semaine. Nous ne sommes pas contre un code de conduite en soi. Il y a déjà des règles extrêmement strictes : notre bateau a interdiction de se rendre dans les eaux territoriales libyennes ; il ne peut agir qu'à la demande du MRCC ; si L'Aquarius croise un bateau en difficulté, l'équipage doit prévenir le centre de coordination ; nous avons interdiction de tout contact avec les passeurs. Mais pour ce nouveau code de conduite, nous voulons discuter de certains points.

Lesquels ?

Premièrement, il faut qu'il soit clair que les transbordements entre navires seront autorisés. C'est-à-dire qu'on doit pouvoir accueillir des personnes sauvées par d'autres bateaux pour qu'ils puissent continuer les recherches, on ne doit pas être obligés de retourner au port entre chaque sauvetage. À l'heure

actuelle, on a sauvé autant de gens car on a pu en recueillir en transbordement, ce qui a permis à d'autres de continuer les sauvetages. C'est essentiel, si on ne le fait pas, on perd des vies. S'il faut effectuer l'aller-retour sur les côtes, on perd une trentaine d'heures. On refuse également que toute action soit réalisée vis-à-vis des réfugiés dans les premières 24 heures. Parce que les gens sont dans un état de choc incroyable durant cette période, ils ont besoin de temps.

Enfin, il est hors de question qu'il y ait des personnes armées à bord [*le code de conduite impose en effet la présence d'officiers de police dans les bateaux – ndlr*]. La présence de gens armés constitue un facteur de tension et un facteur de risque. Dans ce cas précis, ça ne nous paraît pas justifié. Cette disposition nous inquiète. Il ne faut pas oublier que les réfugiés viennent de pays où ils ont vécu des événements violents.

Nous discutons de ces trois points, qui représentent des points de blocage pour nous, avec les autorités italiennes. Notre position est très claire mais nous avons bon espoir d'ouvrir un dialogue. Nous sommes très fermes, mais très équilibrés. Simplement, nous restons intransigeants sur le sauvetage, car c'est de ça qu'on s'occupe. La garde-côte italienne travaille très efficacement au sauvetage, c'est d'ailleurs le gouvernement italien qui assure la majeure partie du sauvetage, à hauteur de 40 % ces dernières années. Mais la pression des populistes reste très forte.

[*Cet entretien a été réalisé par téléphone le jeudi 10 août. Le lendemain, vendredi 11 août, SOS Méditerranée a signé une version modifiée du code de conduite au cours d'une rencontre avec le ministère à Rome, ses demandes ayant été prises en compte. Voir Boîte noire – ndlr*]

D'où viennent les réfugiés que vous secourez ?

Ils viennent de partout. De pays en guerre ou dans une crise politique qui ressemble à une guerre. Dans le nord du Nigeria, avec Boko Haram, à la place des habitants, vous fileriez aussi. Ils viennent de l'Érythrée, du Soudan, du nord du Nigeria donc, du Niger, de la Syrie. Par ailleurs, oui, il y a des réfugiés économiques, en particulier d'Afrique de l'Ouest, mais qui sommes-nous pour dire « *toi, tu*

es politique, je te ramasse, toi non parce que tu es économique » ? Si vous n'avez aucune solution, c'est normal que vous partiez chercher un avenir ailleurs. Au sud du Sahara, dans la zone sahélienne, les conditions économiques sont très difficiles, les habitants cherchent des solutions. Pour la plupart, ce ne sont pas des gens qui arrivent en Libye et d'un seul coup vont chercher un bateau. Le pays employait énormément de ces gens, mais il est depuis tombé dans le chaos, des gangs les traitent de manière épouvantable.

Un bateau financé par des militants d'extrême droite s'est récemment lancé dans une tentative de navigation en Méditerranée pour empêcher les ONG d'agir...

Leur épopée a surtout consisté en une opération de communication. **Ils ont été empêchés d'entrer dans des ports.** Ces gens sont totalement marginaux. Ils tiennent du groupuscule. En parler, c'est leur donner une importance qu'ils n'ont pas du tout. Voilà pourquoi SOS Méditerranée s'est très peu exprimé à leur sujet. Il s'agit d'un épiphénomène qui est, à certains égards, ridicule. D'abord, ils ont imité notre modèle, **en réalisant une levée de fonds.** Or, ça demande un travail énorme : notre bateau coûte entre 11 000 et 12 000 euros par jour, nous devons lever 4 millions d'euros par an. Eux ont à peu près réuni 80 000 euros [*76 000 exactement – ndlr*], ils ne vont pas tenir très longtemps.

Il faut qu'on soit très vigilants parce qu'on ne peut pas se permettre de mettre en danger notre équipage et les réfugiés à bord. Ils nous ont suivis au début. Ils sont venus nous trouver et nous ont dit : « *Nous vous sommons de quitter cette zone, vous mettez en danger l'Europe !* » Nous n'avons pas réagi et au bout d'un moment ils ont changé de route pour aller dire la même chose à un autre... Ce que l'on craignait, ce n'était pas qu'ils reprennent les réfugiés et les ramènent en Libye, ce n'est pas possible, on craignait surtout qu'ils leur fassent peur et que ceux-ci paniquent sur le bateau. Parce qu'eux sont réellement en état de choc.

Boîte noire

Cet entretien a été réalisé le jeudi 10 août par téléphone. Francis Vallat nous confiait alors être toujours en discussion avec les autorités italiennes quant au code de conduite. Effectivement, le lendemain, vendredi 11 août, SOS Méditerranée a signé une version modifiée du code de conduite lors d'une rencontre avec le ministère à Rome.

D'après l'ONG, « le ministère italien de l'Intérieur a accepté d'inclure les points proposés par Sophie Beau, cofondatrice et vice-présidente de SOS MEDITERRANEE International, en les ajoutant au Code de Conduite actuel sous forme d'addendum. Ces demandes ayant été prises en compte, SOS MEDITERRANEE a accepté ce matin de signer le Code de Conduite ». Pour la cofondatrice, ces amendements ont permis de « clarifier nos principales préoccupations au sujet du Code de Conduite pour les ONG ».

En l'espèce, les ajouts précisent notamment que :

- le code de conduite ne mentionne pas le port d'armes, SOS Méditerranée ne s'engage donc pas à recevoir d'hommes armés à bord de son bateau, sans préjudice d'un mandat qui serait délivré dans le cadre du droit national ou international ;
- il est entendu que la présence d'officiers de police judiciaire à bord ne peut interférer avec la mission humanitaire exercée sur le navire, en particulier les soins et la protection aux personnes secourues, et qu'un délai minimum de 24 heures de répit doit être respecté à l'égard de toutes les personnes secourues ;
- le code de conduite n'implique pas une restriction de la pratique des transbordements, et que ces transbordements seront effectués sous la coordination exclusive du MRCC Rome intervenant dans le cadre de la loi maritime internationale existante.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 24 864,88€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071 et 1219Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Sébastien Sassolas, Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 24 864,88€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. ou par courrier à l'adresse : Service abonnés Mediapart, 4, rue Saint Hilaire 86000 Poitiers. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.