Version 2019

S.O.S.

Sauvetages en Méditerranée

Livret pédagogique

à usage des élèves et des enseignants

FONDATION Abbé Pierre

SOS MEDITERRANEE

Directeur de publication : François Thomas
Rédaction : Bérengère Matta, Martine Vidal, Caroline Moine, Stéphane Broc'h, Fabienne Lassalle et Sophie Beau
Coordination générale et iconographie : Sabine Grenard
Suivi de projet et de fabrication : Stéphanie Harvey
Chargée de partenariat : Solène Isola
Illustrations : Vincent Cruvellier
Concepteur graphique : Vincent Cruvellier
Edition : SOS MEDITERRANEE • CS 20585, 13205 Marseille Cedex 01 • France

Dépôt légal : Octobre 2019
N° ISBN : 978-2-9569172-0-5

Achevé d'imprimer en France par Pure Impression en Octobre 2019.

Loi n° 49-956 du 16 juillet 1949 sur les publications destinées à la jeunesse, modifiée par la loi n° 2011-525 du 17 mai 2011

S.O.S.

Sauvetages en Méditerranée

Livret pédagogique

PROPOSÉ PAR **SOS MEDITERRANEE**
AVEC LE SOUTIEN DE LA **FONDATION ABBÉ PIERRE**

Le devoir de réfléchir

Imaginez un historien du siècle prochain penché sur la tragédie qui se déroule aujourd'hui en Méditerranée. Des milliers de noyés dans cette mer presque close ! L'historien cherche à comprendre ce qui a bien pu se passer entre 2015 et 2020 (peut-être 2030, 2040, 2050...) pour que tant d'hommes de femmes et d'enfants se noient dans la mer Méditerranée. Y avait-il une guerre en Europe ? Une guerre comparable à celle de 14/18 ou de 39/45 ? Y avait-il une gigantesque épidémie ou une famine épouvantable ? Jetait-on les morts à la mer ? Non. Ni épidémie ni famine et l'Europe était en paix. La France, l'Italie, l'Espagne, la Grèce, le Portugal, étaient en paix. La paix régnait sur toutes les rives européennes de la Méditerranée. La paix régnait aussi dans l'intérieur des terres, l'Allemagne, la Belgique, les Pays-Bas, l'Europe centrale, le Royaume-Uni, tous les pays d'Europe étaient en paix. Alors ? A quelle catastrophe effroyable devait-on ces milliers de noyés ? Il cherche, notre historien, il cherche, et il trouve ceci :

Un dictateur exterminait son peuple en Syrie. Deux puissances du Golfe se faisaient la guerre au Yemen. En Libye une révolution remplaçait une tyrannie sanglante par un chaos meurtrier. Ailleurs, en Afrique subsaharienne, des politiques économiques prédatrices affamaient les populations, d'autres aggravaient les effets de la sécheresse. Voilà ce que trouve notre historien. Il tombe sur le malheur de cette partie du monde. Il tombe par conséquent sur les gens qui cherchent à le fuir. Mais fuir leur pays est impossible : pas de passeports, pas de visas, pas de voyages légaux envisageables. Interdiction de quitter légalement le malheur. Les malheureux se jettent donc sur les routes, traversent des déserts. Ils constatent que ces routes aboutissent à des frontières hermétiques. Ils se heurtent partout à des murs de barbelés gardés par des forces de police. Entrée interdite dans les pays d'Europe centrale.

Les malheureux se tournent alors vers la mer. La Méditerranée est leur dernier espoir. Ils se dirigent vers les côtes libyennes. Seulement, sur ces côtes, c'est le règne des bandits, la mort de toute loi, le pouvoir confié au crime. On y soulage les malheureux de leur dernier argent et on les jette à la mer. De fait, un grand nombre des embarcations sur lesquelles on les a entassés sont si fragiles qu'elles coulent en cours de route. Ils embarquent quand même. Ils fuient un enfer et ont foi en l'Europe. L'Europe est une terre de valeurs et de lois. On y lutte contre le crime. On y respecte la vie. Le droit maritime y fait un devoir de porter secours aux bateaux en perdition.

Mais ils découvrent très vite que l'Europe méditerranéenne elle aussi les rejette. Elle leur interdit ses côtes. Non seulement elle viole son droit maritime en ne les secourant pas mais elle renvoie les survivants en Libye. Elle paie la Turquie pour qu'on parque les réfugiés dans des camps.

A ce stade de ses recherches notre historien se demande ce qui a rendu possible un manque si radical de solidarité humaine. Il interroge la presse de l'époque. Il veut se faire une idée de ce que ressentait l'opinion publique européenne. Il tombe

sur des journaux, sur des archives visuelles et sonores qui, toutes, présentent ces réfugiés comme des vagues incessantes, des hordes affamées, un déferlement, une véritable invasion. Il lit cette phrase, souvent répétée : « Nous ne pouvons pas accueillir toute la misère du monde. » *Il en conclut que l'opinion publique européenne est entretenue dans la peur d'être submergée par une immense partie de l'humanité. Peur raisonnable ? Pour s'en convaincre notre historien se reporte aux chiffres. Combien sont-ils, ces réfugiés ? Un million ? Deux millions ? Trois ? Se peut-il que cinq cent douze millions d'Européens ne puissent pas accueillir deux ou trois millions de malheureux jetés sur les routes par des guerres locales ? C'est en tout cas, ce qu'on leur fait croire. Si vous accueillez ceux-là tous les malheureux du monde viendront, ce sera la fin de chacun des pays qui constituent l'Europe.*

Terreur, donc, chez les citoyens européens. Leur instinct de conservation est mis à mal. Deux peurs viscérales alimentent cet instinct de conservation : la peur du changement et la peur de l'autre. Or, voilà qu'on les menace d'un changement radical dû à une invasion de tous les autres. Evidemment, la réaction est immédiate : Halte aux réfugiés ! Fermons nos portes à double tour.

La plupart des élus savent que cette peur n'est pas fondée, ils savent que l'histoire de l'Europe au vingtième siècle (et particulièrement celle de la France) est l'histoire d'une immigration permanente. Un grand nombre des citoyens français du vingt-et-unième siècle sont les enfants des immigrés du vingtième. Mais tout le monde semble l'avoir oublié et les élus n'ont pas le temps de le rappeler à leurs électeurs.

Voilà donc, ce que découvre notre historien.

Il tombe sur ce détail, enfin : quelques bateaux s'acharnent, malgré la fermeture de toutes les frontières, à sauver les réfugiés en péril sur la Méditerranée. Il tombe sur le programme des gens de SOS MEDITERRANEE. Il s'agit de quelques pages proposées à la jeunesse pour qu'elle prenne, justement, le temps de réfléchir.

Réfléchir... Il y va toujours de notre dignité.

Ce programme ne vous est pas proposé pour vanter les mérites de SOS MEDITERRANEE (ces sauveteurs ne font que ce qu'il est naturel de faire en semblables circonstances). Non, en vous informant, ces pages visent juste à faire de vous les citoyens lucides et réfléchis qui, demain, voteront sans peur, en toute connaissance de cause, dans le respect des valeurs de solidarité qui font votre honneur, c'est à dire votre véritable identité.

Daniel Pennac

Introduction

Depuis mars 2016, les équipes de marins sauveteurs de SOS MEDITERRANEE sauvent de la noyade des personnes qui, cherchant refuge en Europe, risquent leur vie en Méditerranée.

Pendant ce temps, à terre, les bénévoles de l'association rencontrent des collégiens, des lycéens et des étudiants pour les sensibiliser à la tragédie migratoire en mer et pour répondre à leurs questions.

A l'origine de ce livret, il y a la curiosité des élèves sur l'état du monde, les témoignages des rescapés recueillis à bord de l'*Aquarius* et l'expérience des marins sauveteurs.

Il y a aussi la volonté du réseau européen de SOS MEDITERRANEE de mieux faire comprendre le phénomène migratoire actuel et l'idée qu'il se fait de la responsabilité des citoyens face au drame se déroulant aux portes de l'Europe.

Depuis 2015, les bénévoles de SOS MEDITERRANEE se rendent dans les classes, à l'invitation d'un enseignant, et avec l'aval du responsable de l'établissement.

Au cours d'une séance d'une heure ou plus, ils abordent la tragédie des naufrages, le devoir de porter assistance en mer, la nécessaire mobilisation des citoyens pour faire exister un navire de recherche et de sauvetage, le déroulement et l'efficacité des opérations de sauvetage. Et ils répondent aux questions des élèves. En quatre années scolaires, ils ont rencontré 32 599 élèves. Leurs échanges ont nourri ce livret.

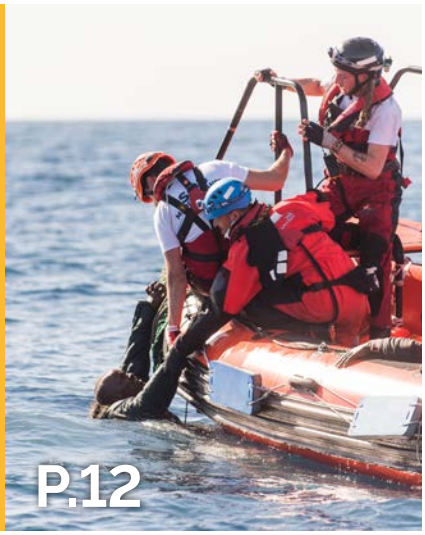
SOS MEDITERRANEE a reçu du ministre de l'éducation nationale et de la jeunesse l'agrément national au titre des associations éducatives complémentaires de l'enseignement public pour une durée de cinq ans[1].

SOS MEDITERRANEE est une association européenne de sauvetage en mer dont les missions sont réalisées en conformité avec le droit maritime international. Elle est résolument citoyenne, et respectueuse des institutions légales. Dans cet esprit elle a voulu que cet ouvrage s'appuie sur des chiffres et des faits vérifiables.

1. Arrêté ministériel du 23 Novembre 2018

SOMMAIRE

SOS MEDITERRANEE : L'URGENCE



P.12

P.38

LE PARCOURS DES PERSONNES ACCUEILLIES À BORD DE L'*AQUARIUS* PUIS DE L'*OCEAN VIKING*

EN MER : SAUVER DES VIES
À TERRE : ENCORE DES QUESTIONS

P.50

SOS MEDITERRANEE
ET LA FONDATION ABBÉ PIERRE

P.62

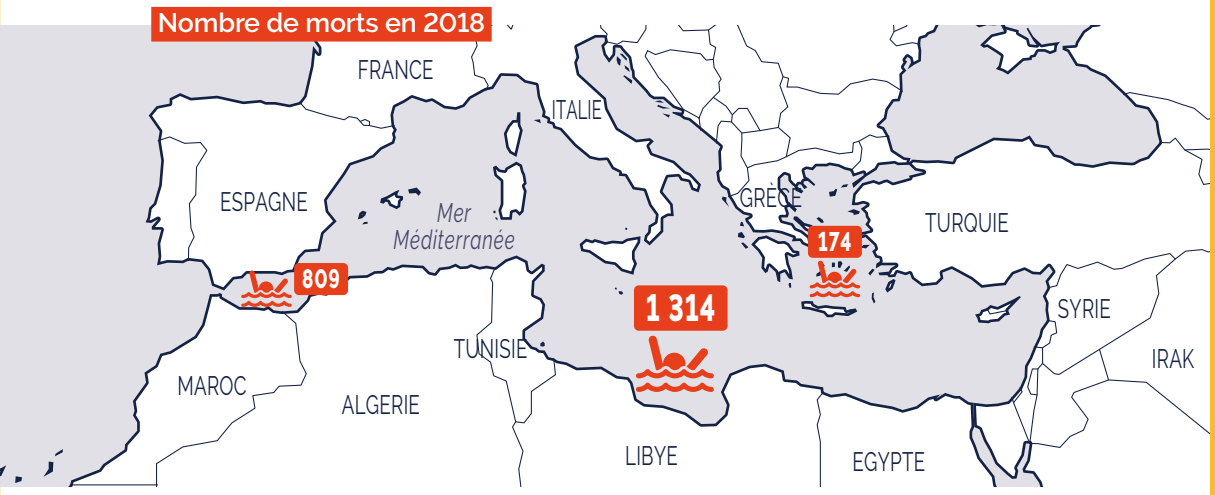
SOS MEDITERRANEE : L'URGENCE

L'association est créée au printemps 2015 face à la multiplication, en mer Méditerranée, d'embarcations où sont entassées des personnes tentant d'atteindre l'Europe pour y trouver un refuge ou une vie meilleure. Parties des côtes turques ou africaines sur des bateaux de pêche en bois ou bien de fragiles pneumatiques, certaines ne sont jamais arrivées à leur destination.

Sur l'ensemble des chemins d'exil du monde, plus de la moitié des disparitions se produisent en Méditerranée[2]. C'est la voie migratoire la plus mortelle au monde.

Depuis 2014 plus de 18 000 personnes ont péri en mer[3].

La carte ci-dessous localise les trois zones de naufrage en Méditerranée, au départ du Maroc, de la Libye et de la Turquie. 2 297 personnes ont perdu la vie, pour la seule année 2018.



Source : Organisation Internationale pour les Migrations (O.I.M.)

2. **Source :** Organisation Internationale pour les Migrations (O.I.M.)
3. 18 503 personnes dénombrées par l'O.I.M en date du 23 août 2019.

Le naufrage de l'île de Lampedusa : un tournant

Nous sommes le 3 octobre 2013. Un chalutier s'approche de l'île de Lampedusa au sud de la Sicile. A son bord, plus de 500 personnes sont entassées. Il est environ 7 heures du matin. Une panne de moteur se produit à moins de 2 kilomètres de l'île. L'avarie a entraîné une fuite de fuel qui se répand sur le pont. Quand un passager a l'idée de mettre le feu à une couverture pour alerter les bateaux présents aux alentours, le carburant prend feu. Pour se protéger, certains se jettent à l'eau, d'autres se précipitent d'un seul côté du navire. Il est déséquilibré et se retourne brusquement.

> *“ Le 3 octobre 2013, un chalutier chavire faisant 366 victimes.*

Des pêcheurs, entendant des cris, s'approchent du lieu du naufrage et réussissent à sauver quelques personnes. Ils appellent en renfort les garde-côtes qui les relayent. Mais il est trop tard pour porter secours à tout le monde : seules 155 personnes sont sauvées, 366 meurent noyées.

Ce jour-là, l'histoire du sauvetage en mer Méditerranée connaît un tournant.

Le drame s'est produit tout près des côtes. L'émotion dans l'opinion publique italienne est telle que le gouvernement italien met en place une opération de sauvetage à grande échelle, baptisée Mare Nostrum. Composée de 5 navires et de moyens aériens, mobilisant 900 hommes, elle permet de sauver 150 000 personnes en douze mois. Son budget est de 110 millions d'euros.

Malgré son utilité, cette opération de sauvetage est critiquée au sein de l'Union européenne et est arrêtée en octobre 2014[4].

Depuis, il n'existe plus, en Méditerranée, de moyens étatiques spécifiquement dédiés à la recherche des embarcations en détresse et au sauvetage. En 2015, le rythme des départs ne ralentit pas pour autant, mais le nombre de noyés augmente. Le 19 avril 2015, un chalutier chavire, faisant plus de 800 victimes[5]. Il n'y a que 28 survivants. C'est la plus grande tragédie maritime jamais enregistrée en Méditerranée.

Après avoir mis fin à l'opération Mare Nostrum, l'Union européenne met en place d'autres opérations. Mais celles-ci n'ont plus pour principal objectif d'aller au-devant des embarcations en détresse :

→ L'opération Triton et l'opération Thémis, sont centrées sur la surveillance des frontières européennes.

→ L'opération Sophia[6] est centrée sur la traque des passeurs. Toutefois, l'obligation légale de porter secours aux embarcations en détresse s'impose à elle. Ainsi, a-t-elle pu sauver au moins 45 000 personnes depuis sa création en juin 2015. L'Union européenne a malheureusement mis fin à ses activités navales le 31 mars 2019.

4. **Source :** Conseil des ministres européens du 3 septembre 2014, à propos de Mare Nostrum. « *Cette opération de sauvetage de la marine militaire italienne a permis le sauvetage de nombreux migrants en mer, mais a aussi eu pour conséquences de créer des points de fixation des migrants dans le nord de la France, de favoriser les activités des passeurs et d'augmenter les risques de drames humains en mer.* »

5. **Source :** Haut-Commissariat aux Réfugiés des Nations Unies (U.N.H.C.R.) – Conférence de presse du 21 avril 2015, au Palais des Nations, à Genève.

6. **Source :** Sommet extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement du 23 avril 2015 à Bruxelles.

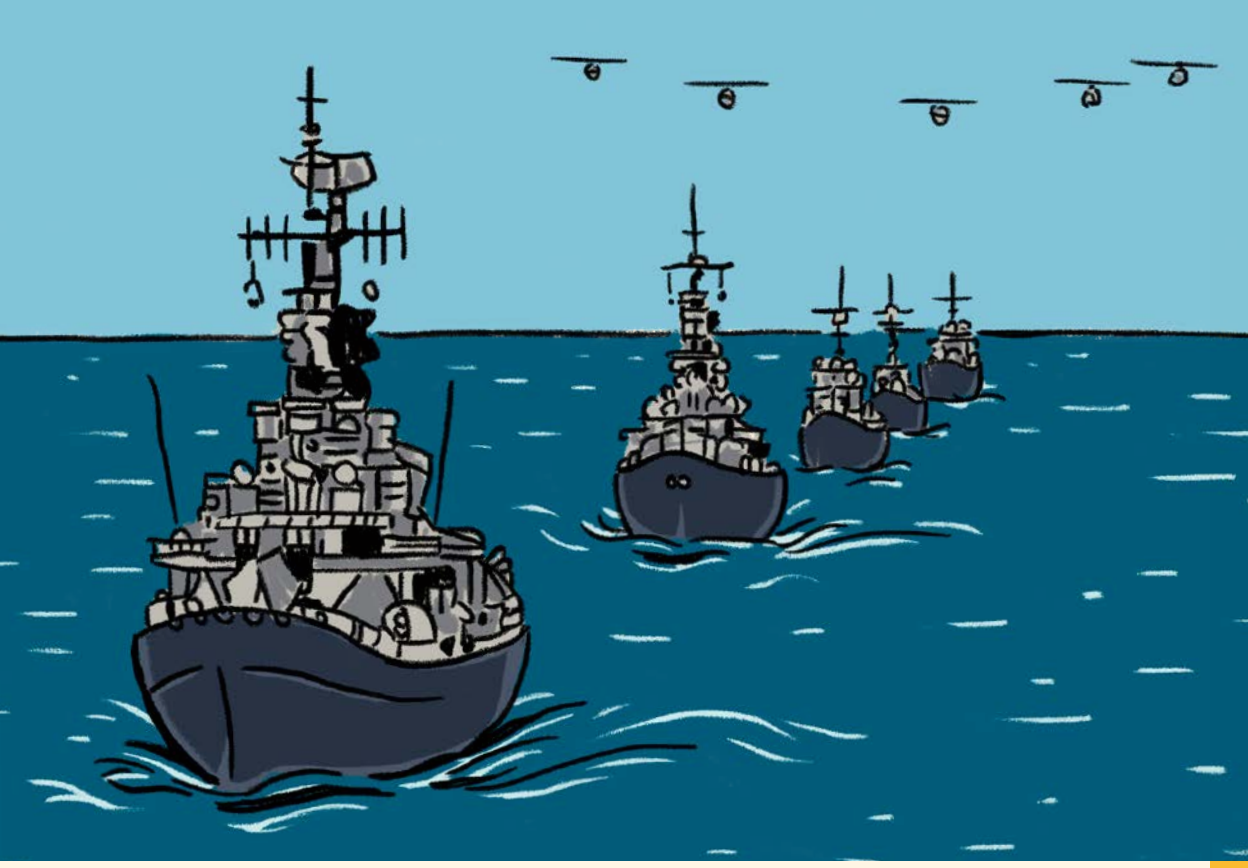
L'EXISTENCE DE SECOURS EN MER EST-ELLE UNE INCITATION À ÉMIGRER VERS L'EUROPE ?

L'hypothèse selon laquelle la présence de secours en mer serait une incitation à la traversée a été avancée par l'Union européenne pour justifier l'arrêt de l'opération Mare Nostrum. Elle part de la supposition que les migrants et réfugiés, candidats à la traversée, sont très informés de la présence ou non de secours en mer, et qu'ils prennent la mer en fonction de cette aide potentielle.
Comparons les nombres de personnes arrivées en Italie par la mer alors que l'opération Mare Nostrum était en cours (2014) et après qu'on l'ait stoppée.

Nombre de personnes entrées en Italie par la mer

	2014	2015
Opération Mare Nostrum	en cours	stoppée
Janvier	2 171	3 528
Février	3 335	4 354
Mars	5 459	2 283
Avril	15 679	16 063
Mai	14 599	21 221
Juin	22 641	22 905
Juillet	24 031	23 186
	87 915	93 540

Source : O.I.M.



Selon l'hypothèse de l' « appel d'air », l'arrêt complet de l'opération aurait dû engendrer une baisse massive du nombre d'arrivées en Italie. C'est, au contraire, une augmentation du nombre des départs ainsi que du nombre de noyades qui s'est produite.

Cette fable d'un supposé « appel d'air » ignore une réalité tragique : celle des personnes qui se jettent par la fenêtre d'un immeuble en feu, juste pour fuir les flammes et sans calcul de leur chance réelle de survie. C'est l'énergie du désespoir.

Pourtant, en 2017, cette accusation de création d'appel d'air est reprise par le ministère de l'intérieur italien contre la présence des ONG (Organisation Non Gouvernementale) dans les eaux internationales. Elle est même reprise par les garde-côtes libyens contre la présence de navires militaires européens de l'opération Sophia[7].

Réduire les secours n'a qu'une seule conséquence : augmenter le nombre de noyades.

7. Sky News - 15 juin 2016

Les citoyens européens et la responsabilité de porter secours

Klaus Vogel, un capitaine de marine marchande allemand et Sophie Beau, une humanitaire française, sont convaincus que, face à la multiplication des naufrages, il faut agir pour ne plus laisser mourir des milliers d'hommes, de femmes et d'enfants chaque année aux portes de l'Europe sans rien faire.

> *“En 2019, la somme nécessaire pour disposer d'un bateau de sauvetage adapté est de 14 000 € par jour.*

Au printemps 2015, avec une poignée de citoyens européens, ils décident de créer l'association SOS MEDITERRANEE pour affréter un bateau pouvant réaliser toute l'année des sauvetages de personnes en grand nombre se trouvant sur des embarcations risquant de chavirer.

Rapidement rejoints par d'autres citoyens européens, ils lancent une collecte de dons par internet. La réponse est si spectaculaire (275 000 € recueillis en 6 semaines), que cela permet de convaincre un armateur allemand de leur louer un bateau : l'Aquarius. De février 2016 à septembre 2018, il a sillonné les eaux internationales au large de la Libye, sur la voie migratoire la plus meurtrière, sauvant la vie à 29 523 personnes. Sa capacité d'accueil était de 500 rescapés, mais il est arrivé qu'il ait dû en accueillir un millier !

Les entraves à son action de sauvetage (voir page 52) ont conduit l'association à se séparer de l'*Aquarius* et à affréter un nouveau bateau : l'*Ocean Viking*. Ce dernier a effectué son premier sauvetage en août 2019.

L'OCEAN VIKING

Construit en 1986, il a servi de navire d'approvisionnement et de sauvetage pour l'industrie gazière et pétrolière en mer du Nord. Il mesure 69 mètres de long et 15 mètres de large, et peut atteindre une vitesse de 14 nœuds[8]. Il bat pavillon norvégien.
Son grand pont arrière découvert a permis d'y installer des conteneurs spécialement aménagés pour abriter et soigner les rescapés. Il dispose de 4 canots de sauvetage et d'une clinique médicalisée avec des salles de consultation et de repos.
A son bord, une équipe constituée de 31 personnes, dont 9 membres d'équipage, 13 marins sauveteurs de SOS MEDITERRANEE, et 9 membres de MSF.

8. Un nœud correspond à un mille marin par heure, soit 1,8 km par heure.

En 2019, la somme nécessaire pour disposer d'un bateau de sauvetage adapté à la navigation continue en haute mer est de 14 000 € par jour (comprenant les coûts d'affrètement, le carburant, les équipements de sauvetage et le matériel médical), soit un budget annuel de près de 5 millions d'euros.

Le sauvetage, la morale et la loi

Imaginez que vous êtes témoin de la scène suivante : un enfant en bas âge va se noyer dans une piscine où vous-même avez pied. Vous n'hésitez pas : vous lui sauvez la vie sans mettre en danger la vôtre. Un principe moral vous pousse à le faire. Vous ne commencez pas par vous demander pourquoi cet enfant est là, qui est responsable de sa surveillance, si les barrières de protection sont bien là où elles devraient, etc. Vous agissez dans l'urgence et vous renvoyez toutes ces questions à plus tard.

Ce principe moral est aussi une obligation légale. Celui qui l'oublierait s'exposerait à être condamné pour « non-assistance à personne en danger ». [9]

En mer, la loi c'est le droit maritime international. Il contient un principe vieux de plus d'un siècle qui dit que tout capitaine doit porter secours et assistance à un navire ou à une personne en détresse, sauf lorsque le fait de porter assistance comporte un risque immédiat pour lui-même, son équipage et son navire [10].

9. *« Quiconque pouvant empêcher par son action immédiate, sans risque pour lui ou pour les tiers, soit un crime, soit un délit contre l'intégrité corporelle de la personne s'abstient volontairement de le faire est puni de cinq ans d'emprisonnement et de 75 000 euros d'amende. Sera puni des mêmes peines quiconque s'abstient volontairement de porter à une personne en péril l'assistance que, sans risque pour lui ou pour les tiers, il pouvait lui prêter soit par son action personnelle, soit en provoquant un secours. »* Art 223-6 du Code Pénal

Au fil du temps, une précision a été ajoutée à ce principe : l'assistance doit être apportée à toute personne, sans tenir compte de la nationalité ou du statut de cette personne, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée. [11]

Les marins sauveteurs de SOS MEDITERRANEE portent assistance à toute personne en détresse, quels que soient sa nationalité, le motif de son exil et son futur statut lors de son arrivée en Europe (demandeur d'asile ou non).

Il y a une autre obligation, qui incombe, non pas aux navires, mais aux Etats côtiers : celle de coordonner les opérations de sauvetage, dans la zone où ils se sont engagés à le faire.

10. L'Obligation pour les capitaines et les Etats de prêter assistance sans délai à quiconque est en détresse en mer figure dans trois textes : la convention des Nations unies sur le droit de la mer, la Directive de l'Organisation Maritime Internationale MSC.167(78), la Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer.

11. Convention SOLAS (Safety Of Life at Sea).

En effet, le droit de la mer impose aux Etats côtiers de créer un service de recherche et de sauvetage au large de leurs côtes.[12]

Les zones SAR (Search And Rescue, recherche et sauvetage) s'étendent dans les eaux internationales, bien au-delà des eaux territoriales (12 milles marins des côtes).[13]

Les zones des Etats côtiers de la Méditerranée centrale sont figurées sur la carte.

Dans leurs zones SAR, les Etats ont surtout des devoirs. Ils doivent coordonner les opérations de sauvetage jusqu'au débarquement des rescapés dans un lieu sûr, c'est-à-dire « un lieu où la sécurité des survivants n'est plus menacée et où leurs besoins élémentaires (tels que nourriture, abri et besoins médicaux) peuvent être satisfaits ».[14] C'est également un lieu où leurs droits fondamentaux sont protégés « dans le respect du principe de non-refoulement ».[15] Il est donc interdit de renvoyer des demandeurs d'asile vers le pays qu'ils fuient.

Au regard du droit maritime, le débarquement doit intervenir promptement, dans un lieu sûr, avec une déviation minimum de la route du bateau. Il ne doit pas nécessairement se faire dans le port le plus proche en distance mais le délai doit être aussi court que possible.[16]

12. Convention SAR (Search And Rescue) Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime.
13. Les eaux territoriales relèvent de la souveraineté de l'Etat, mais les navires étrangers (civils) disposent d'un droit de passage inoffensif.
14. Convention SAR.
15. Règlement du Parlement et du Conseil européen (N° 656/2014).
16. Convention SOLAS (Safety Of Life at Sea) et Directive de l'Organisation Maritime Internationale.

Slovenie
Croatie
Bosnie
Herzegovine
Serbie
Italie
Montenegro
Rome
Macedoine
Tirana
Albanie
Grèce
SAR Zone Italienne
SAR Zone Tunisienne
Catane
Tunis
Lampedusa
Malte
SAR Zone Maltaise
450 km = 3 à 5 jours en mer
SAR Zone Libyenne
Tunisie
Tripoli
Libye

Comment se déroulent les sauvetages ?

Il faut d'abord détecter et localiser l'embarcation en détresse :

→ soit le centre de coordination des secours reçoit un signalement qu'il transmet alors au navire le mieux positionné pour effectuer le sauvetage. C'est normalement ce qui devrait se passer dans la plupart des cas ;

→ soit les sauveteurs de SOS MEDITERRANEE sont les premiers à repérer une embarcation en détresse au moyen de jumelles ou de radars ; ils en informent alors le centre de coordination des secours compétent en fonction de leur situation géographique ;

→ soit le signalement est fait par un avion survolant la zone ou par un autre bateau proche qui alerte par radio.

L'*Ocean Viking* déploie alors deux canots qui se rapprochent de l'embarcation en détresse. Pour éviter les mouvements de panique susceptibles de faire chavirer le bateau, un médiateur culturel intervient aux côtés des sauveteurs pour rassurer les occupants en plusieurs langues : « *Restez calmes, nous sommes des humanitaires, nous ne sommes pas des garde-côtes libyens, il y a une équipe médicale à bord.* »

Les gilets de sauvetage sont distribués, les personnes les plus vulnérables (personnes blessées ou en situation d'urgence médicale, puis les femmes et les enfants) sont

110
120

transférées vers le navire à l'aide des canots de sauvetage par groupe de 10 à 18 personnes. S'ensuit une série de navettes pour ramener tous les rescapés en sécurité à bord. Dans la mesure du possible, les embarcations (pneumatiques) sont ensuite détruites pour éviter qu'elles ne soient réutilisées. En fonction de la taille des embarcations à secourir, de l'état de la mer et de la météo, chaque opération de sauvetage peut durer entre une et sept heures.

Une fois à bord, les rescapés reçoivent un kit de survie comprenant de l'eau, une ration alimentaire, une couverture, un tee-shirt, un survêtement, des chaussettes et une serviette.

On leur procure également les premiers soins et le réconfort rendu nécessaire suite aux drames qu'ils ont traversés. Des repas chauds leur sont distribués tous les jours jusqu'à leur débarquement dans un lieu sûr.

Dans certains cas, le sauvetage se conclut par une dernière opération particulièrement éprouvante : le transfert des corps de personnes décédées pendant la traversée.

Il arrive aussi que le capitaine du bateau soit appelé par les autorités maritimes pour prendre à son bord des personnes qui ont été secourues par d'autres navires, c'est un « transbordement ».

Est-ce qu'il y a des gens malades ?

La moitié des personnes accueillies à bord ont besoin d'une consultation médicale. Dès l'arrivée des rescapés à bord, les cas médicaux les plus urgents sont pris en charge : hypothermies, déshydratations, brûlures causées par le mélange d'essence et d'eau de mer[17], mais également fractures non soignées ou blessures par balles.

Sur le plan psychique, les traumatismes de la traversée s'ajoutent aux violences, viols et parfois tortures subis le long d'un parcours d'exil qui a pu durer des années.

A bord, une clinique est réservée à la prise en charge sanitaire, effectuée par l'équipe de Médecins Sans Frontières (MSF)[18].

En cas d'urgence vitale, des évacuations médicales par hélicoptère sont organisées à destination d'un hôpital.

17. Le carburant est en effet transporté dans des bidons qui se renversent souvent dans l'embarcation.
18. MSF est également partenaire de SOS MEDITERRANEE dans le financement des opérations.

TÉMOIGNAGE

Edouard a été marin sauveteur à bord de l'*Aquarius*

Que faisais-tu avant d'embarquer sur l'*Aquarius *et qu'est-ce qui t'a poussé à rejoindre l'équipe « recherche et sauvetage » de SOS MEDITERRANEE ?

J'ai commencé jeune dans le monde professionnel en faisant des petits boulots dans ma région natale, en Bourgogne. Principalement dans le bâtiment et la viticulture. Ensuite j'ai travaillé quelques années dans l'animation (animateur puis directeur de centre) et l'éducation spécialisée, la plupart du temps auprès d'enfants déficients ou souffrant de maladies mentales. Finalement j'ai rejoint le domaine maritime en Côtes d'Armor où j'ai été ostréiculteur et marin-pêcheur. J'ai découvert SOS MEDITERRANEE en regardant un reportage relatant le lancement de l'association fin 2015. Je me suis engagé parce qu'humainement je trouve insupportable que des gens meurent faute de moyens de sauvetage, simplement parce qu'ils sont pauvres ou en situation irrégulière. Il n'y a aucune raison valable de laisser des gens mourir. Et je pense que la résignation face à de telles horreurs est une menace pour la cohésion de notre propre société. Pour finir, en tant que marin, je me mets à la place de ces gens perdus au milieu de nulle part qui espèrent être secourus et je partage leur crainte.

Quel est ton rôle à bord de l'*Aquarius *et quelles sont les compétences et qualités requises pour effectuer des opérations de sauvetage ?

Mon poste actuel est « second » à bord d'*Easy2*, le canot qui fait la « première approche » lors des sauvetages. Je suis le membre qui se déplace à l'intérieur du bateau, entre mon chef

Note : Cet entretien a été réalisé en 2018 quand Edouard était marin sauveteur sur l'*Aquarius*.

de bord qui se tient à l'avant et le pilote qui est à l'arrière. Nous arrivons en premier sur le lieu de la « détresse », évaluons l'état de l'embarcation et des passagers puis établissons un contact verbal avec eux et commençons l'opération généralement en distribuant des gilets de sauvetage.
Je dois ensuite aider les rescapés à monter à bord, les placer au mieux dans notre canot, les rassurer et leur transmettre les informations dont ils ont besoin pour comprendre notre fonctionnement.

Puis je les sécurise pour monter l'échelle de l'*Aquarius* en guidant leurs mains et leurs pieds sur les barreaux.
Il nous arrive aussi de devoir attraper des gens tombés à l'eau, il faut alors les aider à grimper ou carrément les soulever, et ensuite éventuellement leur prodiguer des premiers secours.
Nous pouvons également utiliser des civières, ou autre matériel de ce genre, pour hisser les personnes affaiblies, blessées ou inconscientes à bord de l'*Aquarius*.
Une fois l'opération de sauvetage terminée, comme tout membre de l'équipage, je dois prendre soin des rescapés en leur assurant le gîte et le couvert, en les adressant vers les équipes médicales

si besoin et en étant bienveillants avec eux.
Quand ils nous font confiance et nous racontent leur histoire, il faut savoir écouter car leurs témoignages sont précieux.
Ces gens ont besoin d'être considérés, respectés à nouveau car ils ont été victimes de maltraitance et les accueillir à bord avec humanité fait partie de notre mission.
La vigilance et la capacité d'adaptation sont sans doute des qualités premières attendues chez un marin car la mer n'est pas notre élément naturel et notre séjour à la surface de l'eau repose sur une surveillance permanente du matériel et de l'environnement.
Il faut aussi savoir vivre en communauté pour passer plusieurs semaines au sein d'un équipage et être ouvert d'esprit car sur l'*Aquarius* on trouve une diversité particulièrement étendue en

termes de cultures et de compétences. Il y a beaucoup à apprendre de chacun et il faut être prêt à se remettre en question au début de chaque rotation quand la composition des équipes change.
Par ailleurs la camaraderie est très importante car nous devons pouvoir nous appuyer les uns sur les autres. Nous devons effectuer des sauvetages parfois particulièrement difficiles, où de très nombreuses personnes sont en grand danger et il nous arrive de faire face à la mort.
Il y a aussi des questions sans réponse, comme « pourquoi ces gens subissent-ils ce sort ? ». Il faut avoir un mental solide et savoir se focaliser sur ce qui est à notre portée.

> *“ Il faut être prêt à se remettre en question.*

Tu as effectué 4 missions de 3 semaines chacune sur l'*Aquarius*, quel est le moment ou l'événement qui t'a le plus marqué ?
Quand j'ai dû sortir de l'eau un bébé qui flottait sous la surface suite à un naufrage et que j'ai dû lui faire un massage cardiaque pendant que nous le ramenions plein gaz aux équipes médicales de l'*Aquarius*. Je croyais qu'il était déjà trop tard et j'ai dû constamment éviter le souvenir de son visage pendant le reste de l'intervention pour ne pas craquer. C'était un sauvetage très difficile, nous avons sorti plusieurs bébés dans le même état et heureusement, quand nous sommes revenus à bord, on nous a annoncé que tous étaient revenus à la vie. Ça nous a fait un bien immense, malgré le fait que d'autres personnes aient disparu ou n'aient pas pu être réanimées. Je ne sais pas comment nous aurions pu encaisser la perte de l'un d'entre eux •

SOS
MEDITERRANEE

Les risques pris pour la traversée ne cessent d'augmenter depuis 2018

De février 2016 à juin 2018, toutes les opérations de sauvetage menées par l'Aquarius ont été coordonnées par le centre de coordination des secours en mer de Rome, jusqu'au débarquement dans un port sûr italien, tandis que l'Italie sollicitait en vain l'aide de l'Union européenne.

Dans la période suivante, plusieurs phénomènes ont diminué les chances de survie des personnes se retrouvant en mer.

→ **L'intervention des autorités de coordination des sauvetages devient défaillante.** Les informations sur des bateaux en détresse ne sont plus communiquées par les centres de coordination des secours, depuis que l'Italie a transféré cette responsabilité à la Libye en juin 2018. Les embarcations ne sont souvent repérées que grâce aux opérations de veille méticuleuse, menées en continu par les équipes de marins sauveteurs au moyen de jumelles et de radars. En l'absence de coordination de la recherche (y compris par voie aérienne) et de collaboration avec les navires de sauvetage, il est certain que des embarcations disparaissent sans que personne n'en ait connaissance. Lorsqu'une embarcation en détresse est localisée, et que les sauveteurs essaient d'entrer en contact avec les centres de coordination des secours, leurs demandes restent souvent sans réponse.

→ **A partir de l'été 2018, des survivants restent bloqués en mer parfois pendant des jours, voire des semaines, avant qu'un groupe d'Etats européens volontaires n'accepte de les recevoir.** Résultat : les survivants courent plus de risques, et les navires immobilisés ne peuvent pas secourir d'autres personnes en détresse en mer. Ceci est une infraction aux conventions maritimes internationales stipulant que les navires doivent être relevés de la responsabilité du sauvetage aussi vite que possible et que les rescapés doivent être traités humainement. Les Etats européens volontaires ne prennent des décisions de répartition des rescapés entre eux, qu'au terme de délais insupportablement longs allant jusqu'à plusieurs semaines, pendant lesquelles les rescapés sont restés bloqués en mer.

→ **Les Etats de l'Union européenne se désengagent des opérations de sauvetage et donnent aux garde-côtes libyens les moyens d'intercepter les hommes, les femmes et les enfants qui essaient de fuir la Libye, afin qu'ils ne parviennent pas jusqu'aux côtes européennes.** En 2017, le Conseil européen décide de soutenir le financement, la formation et l'équipement des garde-côtes libyens : 200 millions d'euros de fonds européens sont engagés au cours de l'année. En juin 2018, l'Organisation Maritime Internationale reconnait une zone de Recherche et de Sauvetage libyenne, incluant les eaux territoriales libyennes et bien au-delà, une partie des eaux internationales de Méditerranée centrale sur un rayon de 170 km.

En plus de ces interceptions, les garde-côtes libyens créent des situations confuses qui mettent en danger de mort les personnes en détresse en interdisant ou retardant les opérations de sauvetage. En respect du droit international et pour des raisons de sécurité, les équipes de SOS MEDITERRANEE refusent systématiquement de reconduire les rescapés en Libye, qui ne dispose d'aucun port sûr. Mais elles ont parfois été obligées de se mettre en retrait et d'assister impuissantes à la reconduite des rescapés vers « l'enfer libyen ».

→ **Les bateaux de la marine marchande sont tentés d'éviter la zone.** Se retrouver dans une situation d'obligation de porter secours les exposerait à être longtemps immobilisés en mer avant qu'un débarquement ne soit rendu possible.

→ **Pendant de longues périodes, plus aucun bateau d'ONG n'est en mesure de répondre aux appels à l'aide, parce qu'ils sont paralysés les uns après les autres.** Les discours des dirigeants européens reprennent à leur encontre la fable d'un « appel d'air » engendré par la présence d'ONG en mer (voir page 16), et les accusent de complicité avec les passeurs. Dans la foulée de cette campagne de criminalisation, les ONG de sauvetage sont la cible de harcèlement administratif et judiciaire, les empêchant de sauver des vies. Depuis 2017, des enquêtes sont lancées contre les navires et leurs équipages, sans que les accusateurs ne puissent jamais prouver la moindre action illégale. La plupart des plaintes aboutissent à un

acquittement ou sont abandonnées faute de preuves. L'*Aquarius* est privé de pavillon par Gibraltar. Puis c'est au tour du Panama de retirer son pavillon au navire, invoquant des pressions politiques du gouvernement italien. Le procureur de Catane en Sicile annonce des poursuites judiciaires et demande la mise sous séquestre préventive du navire, alléguant une prétendue mauvaise gestion des déchets à bord.

> *“La traversée est encore plus périlleuse pour les personnes qui continuent de fuir la Lybie.*

En août 2019, l'avion de l'ONG allemande Sea-Watch et celui de l'ONG française Pilotes volontaires ont été cloués au sol sur l'île de Lampedusa, interdits de partir en reconnaissance de bateaux en détresse, au motif qu'ils ont une vocation récréative et non pas professionnelle.

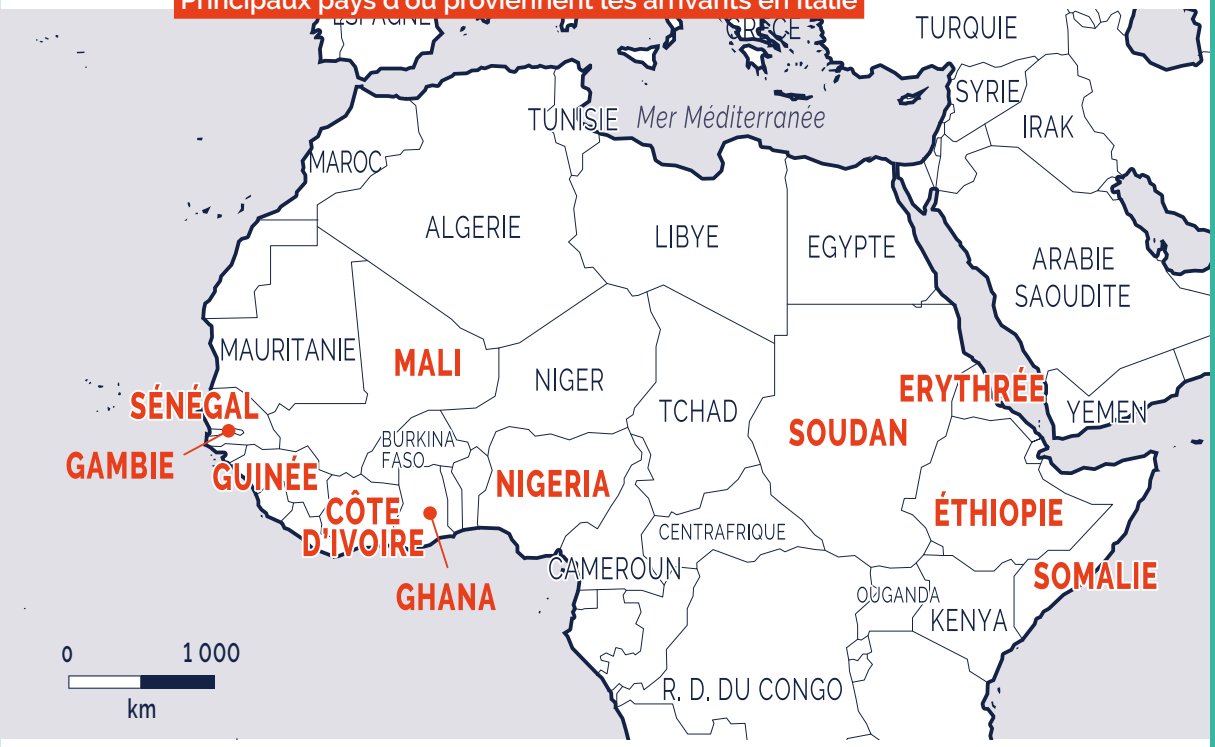
Dans ce contexte de remise en cause du droit maritime en Méditerranée centrale, où l'espace humanitaire est en voie de disparition, la traversée est rendue encore plus périlleuse pour les personnes qui continuent de fuir la Libye. Entre 2017 et 2018, le taux de mortalité sur l'axe Libye – Italie passe de 2,4% à 5,6%, alors même que le nombre de traversées est divisé par cinq.

LE PARCOURS DES PERSONNES ACCUEILLIES À BORD DE L'*AQUARIUS* PUIS DE L'*OCEAN VIKING*

Pour la plupart, avant de s'embarquer, elles ont parcouru des milliers de kilomètres à travers le continent africain pour arriver jusqu'en Libye.

Elles sont, en premier lieu, originaires d'Afrique subsaharienne (la carte ci-dessous présente les 11 pays principaux), mais aussi de pays situés à l'est de la Méditerranée, comme la Syrie, le Bangladesh, ou le Pakistan.

Principaux pays d'où proviennent les arrivants en Italie



Source : ministère de l'intérieur italien.

Pour quelles raisons ont-elles quitté leur pays ?

Certaines ont quitté leur pays en urgence parce qu'elles s'y sentaient en danger.

Les conflits armés impliquant des groupes terroristes et des armées régulières épargnent rarement les civils. Mais il existe beaucoup d'autres raisons de partir :

→ Un jeune homme fuit l'Érythrée à cause du service militaire à vie.

→ Une jeune adolescente fuit un mariage forcé.

→ D'autres partent pour travailler, pas systématiquement en Europe, mais le plus souvent dans un pays voisin, comme par exemple en Libye, dont l'économie florissante a attiré de nombreux travailleurs étrangers pendant des années.

→ Un jeune homme pour aller jouer au foot ailleurs.

→ Un prof d'anglais pour améliorer son CV,

→ Un ingénieur pour être embauché dans une entreprise libyenne de pétrochimie.

Au départ, beaucoup n'ont aucune intention d'aller en Europe[19].

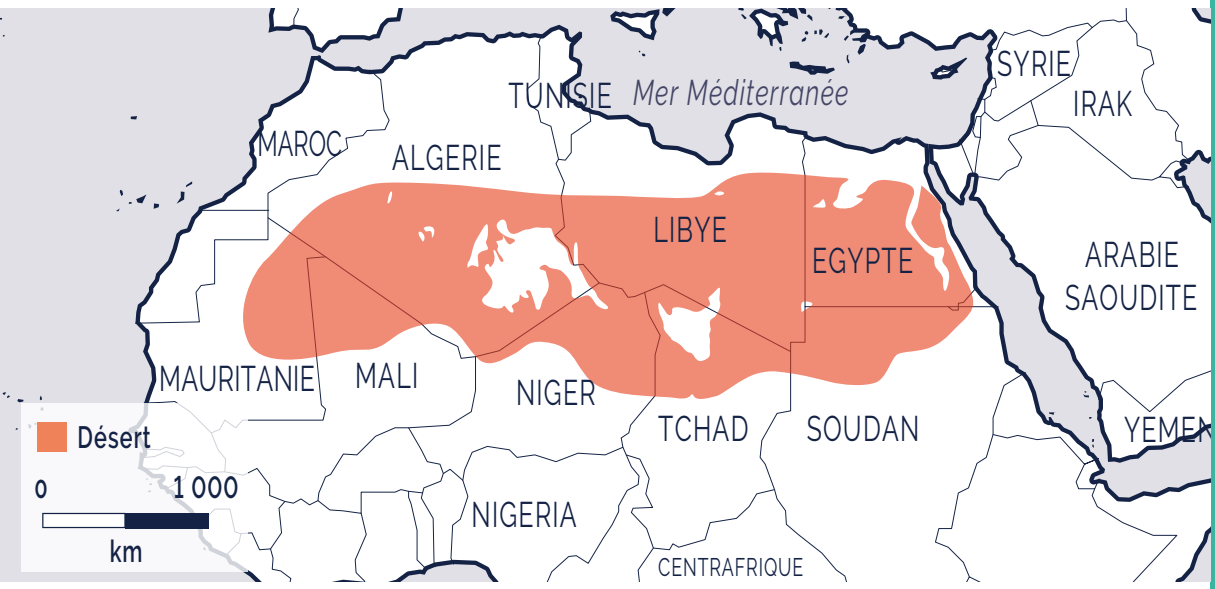
Une fois arrivés en Libye, ils sont nombreux à être kidnappés et enfermés dans des centres tenus par des trafiquants d'être humains. Pour quitter la Libye, ils n'ont qu'une issue : la Méditerranée.

Mais avant, la route a été longue et dangereuse.

19. 64% des personnes arrivées en Libye y sont venues pour y travailler, sans aucune intention de poursuivre plus loin leur parcours migratoire (Source : Vincent Cochetel, envoyé spécial du HCR pour la Méditerranée Centrale, au journal *Le Monde*, 12 janvier 2018).

Les risques dans le désert

Pour parvenir en Libye il y a presque toujours un désert à traverser. Sur cette carte, la zone désertique est représentée en couleur.



Dans le Sahara, la température peut atteindre 50 degrés à l'ombre. Quand les camionnettes tombent en panne, les passeurs abandonnent leurs passagers dans le désert, sans eau, ni nourriture. C'est un scénario souvent entendu dans les témoignages : un passeur routier a entassé trente exilés dans un pick-up. De crainte d'être arrêté aux contrôles routiers et de voir son véhicule confisqué, il navigue hors-piste. Il finit par abandonner ses passagers en plein désert, tout en leur faisant croire que la frontière libyenne est toute proche.

TÉMOIGNAGE

Mouctar a 21 ans

Il vient de Guinée-Conakry. A bord de l'*Aquarius*, il raconte son passage du Mali à l'Algérie et parle des rançons exigées tout au long du trajet : « *A Talhandak*[20], *comme nous ne pouvions pas payer puisqu'on nous avait tout volé un peu avant d'arriver, nous avons d'abord été battus avec des bâtons puis étranglés avec les tuyaux qui servaient à pomper l'essence des bidons. Ensuite, on nous a mis face au soleil et si on ne le regardait pas, on nous giflait... Ça a duré des heures puis ça s'est arrêté sans qu'on sache pourquoi puis ça a repris, sans raison aussi. Puis au bout d'un moment ils ont rassemblé tous les passagers. Ceux qui n'ont pas pu racheter de billet ont été emmenés en prison jusqu'à ce qu'ils paient à nouveau. Ceux qui ont réussi à repayer le voyage, comme moi, sont repartis mais pas pour longtemps, car le chauffeur nous a abandonnés dans le désert [de Hoggar]. En plein milieu des déserts, il survient toujours quelqu'un qui propose de nous « aider ». Là c'était une femme à qui le chauffeur du camion nous avait en fait revendus. Elle nous a proposé de nous héberger et de nous donner à manger. Nous n'avions pas mangé depuis très longtemps alors, au fond, nous étions contents. Puis elle a proposé de nous trouver d'autres billets... moyennant finances bien sûr...* »

La route s'est poursuivie de la même façon jusqu'à un « foyer » de Timiaouine en Algérie, comme il s'en trouve tant sur tout le long de ces réseaux : « *A peine arrivés dans ce foyer, le propriétaire, un certain Eza, nous a enfermés avec un bol de bouillie par jour pour toute nourriture, prétextant qu'il nous avait tirés des mains de rebelles et que nous devions le rembourser de la somme versée pour notre « libération », soit : 230 €... A ce stade du voyage, ceux qui ne pouvaient pas payer repartaient au Mali.* » Mouctar est resté 4 jours dans cet endroit avant de réussir à s'enfuir ●

20. Dernière ville du Mali avant l'Algérie.

La situation des migrants en Libye

Le passage par la Libye leur fait courir le risque d'être volés, enlevés, séquestrés, réduits au travail forcé, torturés afin d'obtenir une rançon payée par leur famille, violés, et vendus comme esclaves.

Depuis la chute du régime du Colonel Mouamar Kadhafi, la Libye n'a plus de structures étatiques. Les armes y font la loi. Les migrants sont privés de tous leurs droits et peuvent être emprisonnés à tout moment, sans aucun recours possible.

En 2019, le niveau de violence entre les forces armées en présence a encore augmenté : l'aviation de l'une bombarde un centre de détention, tandis que les soldats de l'autre ouvrent le feu sur les migrants tentant de fuir.

M. vient du Cameroun [21] : *« Le fouet, c'est le matin, le midi et le soir. C'est notre pain quotidien. Les Libyens nous battent tout le*

LES NAUFRAGÉS DE L'ENFER

Le témoignage de Mouctar et ceux de dizaines d'autres personnes ont été recueillis à bord de l'*Aquarius*, en novembre et décembre 2016, par Marie Rajablat, une bénévole de SOS MEDITERRANEE. Ils sont publiés dans le livre ***Les naufragés de l'enfer*** (*Digobar Editions*, 2019).

21. Témoignages recueillis à bord de l'*Aquarius* en 2016 et 2017.

temps, sans raisons. Ils nous mettent en prison, sans motif. Les gardiens de la prison, ils tuent des gens, et ils les jettent dans un trou. Ils ne referment le trou qu'une fois qu'il est rempli de corps. »

Y. a 17 ans et vient de Gambie : *« Ils ont amené les femmes, il y avait des filles, des filles qui étaient même plus jeunes que moi. Ils les ont violées devant nous et il fallait qu'on regarde. Il y avait leur père ou leurs frères. Ceux qui voulaient empêcher ça étaient tués sur place. »*

L. a 20 ans et vient de Gambie : *« J'ai été forcé à travailler pour ramasser les cadavres de migrants. Les corps sont placés dans des fosses communes, parfois il ne restait que la tête. Ces derniers temps il y avait aussi des corps de femmes enceintes. »*

X. vient du Sénégal : *« Cela fait deux ans que je suis en Libye. J'ai été en prison à Sabratha. Un jour les gardes m'ont battu avec une machette, avec un AK47, sur la tête, je n'avais rien fait. Il faut payer pour sortir de la prison. Quand j'ai entendu dire que des Africains étaient dans des camps, attachés avec des chaînes, battus, vendus, je me suis dit que je devais absolument partir de la Libye, je ne pouvais pas rester là-bas. Si j'avais su tout ça, je ne serais jamais allé en Libye, pour en sortir c'était très difficile. Il y a beaucoup de gens qui sont coincés là-bas, qui veulent en sortir mais qui ne savent pas comment faire. »*

En Libye, tous les étrangers sont potentiellement en danger. En février 2018, l'O.I.M. y a recensé 704 142 migrants, venant d'une quarantaine de pays.

En mer, le naufrage est inévitable

Après avoir empoché sa « commission » le passeur annonce une traversée de 3 heures « en ligne droite » alors qu'en fait il faut plusieurs jours pour arriver sur la première côte italienne, à condition d'avoir un bateau adapté et de savoir naviguer.

> *“ Il faut plusieurs jours pour arriver sur la première côte italienne, à condition d'avoir un bateau adapté et de savoir naviguer.*

L'embarcation qu'il leur propose est, la plupart du temps, un bateau pneumatique fait en plastique de très faible épaisseur (1 mm), qui se plie et se déchire facilement. Il est fait pour accueillir 30 personnes. Plus d'une centaine de personnes y sont entassées. La capacité du moteur est faible. La quantité de carburant est insuffisante pour faire tout le trajet.

Le naufrage est inévitable.

En cas de refus d'embarquer, il arrive que le passeur utilise une arme à feu pour pousser les gens à monter sur le pneumatique.

Quelquefois, quelqu'un a pu acheter un téléphone satellitaire au passeur et peut lancer un appel de détresse.

Tomber à l'eau est fatal. Pour des gens qui savent nager, qui ont un gilet de sauvetage, qui ne paniquent pas, le temps de survie en haute mer est de quelques heures. Mais, pour des personnes épuisées, traumatisées par les épreuves du voyage, qui n'ont jamais vu la mer, qui ne savent pas nager et souvent sans gilet de sauvetage, le temps de survie peut ne pas dépasser quelques secondes.

Il est arrivé que les sauveteurs voient des gens disparaître sous leurs yeux.

TÉMOIGNAGE

Zeineb a 19 ans

Mariée de force au Mali, quelques années auparavant, Zeineb avait décidé de fuir les mauvais traitements que son mari lui faisait subir. Elle était sur un bateau où 90 personnes ont péri en mer. C'est la seule femme qui a survécu. A bord de l'*Aquarius*, elle parle : « *Dès le départ, des gens ont dit qu'on ne pouvait pas partir avec ce canot, parce que le moteur faisait un drôle de bruit et qu'il y avait de l'eau au fond. On les a battus et jetés dedans. On ne pouvait pas faire marche arrière. On est partis dans la nuit, vers minuit ou une heure du matin. Il y avait beaucoup de vent. L'eau montait de plus en plus. Les gens dans le bateau avaient peur. Y'en avait qui criaient, d'autres qui appelaient Dieu. Des hommes disaient de ne pas bouger pour ne pas renverser le bateau. Ça a duré longtemps comme ça, peut-être deux ou trois heures, j'en sais rien. Puis les vagues sont devenues plus fortes et le canot a chaviré. La plupart ne savait pas nager. Le canot était poussé par le vent. Les gens s'accrochaient les uns aux autres. Tout le monde criait. Le canot était de plus en plus loin. Je ne sais pas comment j'ai réussi à le rattraper. Je ne sais pas nager. Des hommes l'ont retourné et sont remontés dedans mais ils empêchaient les autres de monter. Les deux femmes que tu m'as montrées sur les photos tout à l'heure, elles avaient réussi à remonter dedans, mais les hommes les ont repoussées dans l'eau. C'est pour ça qu'elles se sont noyées. Et quand j'ai réussi à m'accrocher aux cordes, ils me repoussaient aussi. Alors le bateau de sauvetage est arrivé et ils ont lancé des gilets de sauvetage. Là aussi, les hommes ne voulaient pas qu'on les attrape. Alors je me suis accrochée au dos d'un garçon dans l'eau parce-que lui, il avait un gilet et on est venu me chercher. Si t'as peur, tu meurs.* »

Le risque d'être intercepté par les garde-côtes libyens

En 2017, 20 335 personnes, dont les embarcations ont été interceptées par les garde-côtes libyens, ont été ramenées en Libye et exposées à nouveau aux mauvais traitements qu'elles avaient tenté de fuir.

Fin 2018, le taux d'interception s'élève à 85 % [22]

Ces interceptions ont lieu aussi dans les eaux internationales.

Etant donné la situation de chaos politique qui règne en Libye et en particulier la traite humaine autour des migrants, qui peut croire que ces rescapés sont conduits dans un « port sûr », comme pourtant le droit maritime international et le droit humanitaire l'exigent ?

22. **Source :** HCR Voyages du désespoir

TÉMOIGNAGE

Un jeune Malien a tenté 3 fois la traversée

« La première fois nous avons été arrêtés par les Asma Boys, les bandits de la mer. » La deuxième fois, le bateau pneumatique sur lequel il se trouvait a été intercepté par la marine libyenne : *« Il y a environ deux mois, j'ai été arrêté par la marine libyenne. Ce jour-là, deux canots pneumatiques avaient été lancés en mer et une fois dans les eaux internationales, l'autre bateau pneumatique était percé et se dégonflait. Nous avons commencé à faire des appels à l'aide. Quand nous avons vu un hélicoptère, nous avons pensé que c'était des humanitaires. Mais le navire est arrivé et nous avons vu le drapeau libyen, nous avons essayé de nous échapper. Tout le monde était inquiet. Ils ne nous ont pas laissé nous échapper, ils ont continué à nous suivre. Afin de ne pas risquer la vie des gens, parce qu'il y avait beaucoup de femmes et beaucoup d'enfants parmi nous, nous les avons finalement laissé faire. Dieu merci, personne n'est tombé dans l'eau.*

Hier, quand le bateau espagnol est arrivé, nous étions inquiets, mais après j'ai dit à mes amis : "Regardez comment ces gens nous traitent bien ici. Sur le bateau libyen, ils ne nous avaient même pas donné de l'eau ; une fois qu'ils nous avaient tirés hors du canot, ils sont allés se laver tout de suite, et puis ils mangeaient devant nous, sans rien nous donner". »

Une fois débarqués dans le port de Tripoli, les naufragés interceptés ont été remmenés en prison : *« Quand nous avons débarqué, les organisations internationales étaient présentes, elles ont pris nos adresses et ensuite on nous a mis dans des bus, et remmenés en prison. Les prisons ne sont pas organisées, elles étaient très étroites, il était presque impossible de s'asseoir. Tu dois marcher sur ton frère pour passer. Il n'y avait pas d'organisations humanitaires qui venaient dans la prison, on avait même du mal à obtenir de l'eau. Nous avons bu lentement parce que nous ne savions pas s'ils nous apporteraient encore de l'eau plus tard. Un jour, ils ont apporté 5 litres, puis nous avons passé trois jours sans eau. Il vaut mieux être rapatrié que de rester dans les prisons libyennes. D'autres disent qu'il vaut mieux se noyer que de rester dans les prisons libyennes. Nous risquons notre vie, mais vraiment il vaut mieux se noyer que d'être arrêté par la marine libyenne. C'est comme si nous vivions de nouveau l'esclavage. »* ●

Note : Témoignage recueilli à bord de l'*Aquarius* en décembre 2017.

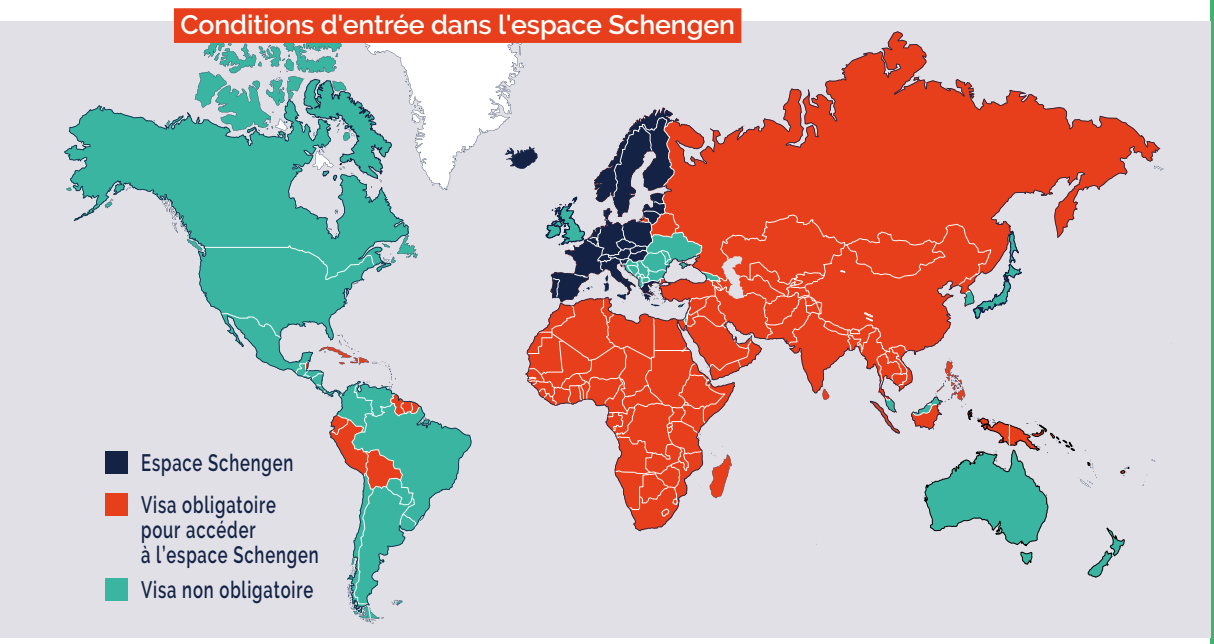
EN MER : SAUVER DES VIES

À TERRE : ENCORE DES QUESTIONS

Pour venir en Europe pourquoi ne pas prendre l'avion ?

Pour aller de la Libye à l'Italie, il y a un moyen simple : l'avion. Le vol Tripoli-Rome dure 2h45 et coûte 385 €. Au lieu de prendre ce vol, d'arriver légalement, des centaines de milliers de personnes donnent des sommes bien plus élevées à des passeurs qui les entassent sur des embarcations fragiles, pour une traversée durant laquelle ils risquent de mourir noyés. Pourquoi ?

Le passage par la mer n'est pas un vrai choix. Et encore moins le passage par la Libye, qui est le pays le plus risqué pour les migrants et réfugiés. Mais la voie illégale est la seule voie possible pour eux désormais puisqu'ils ne peuvent pas avoir accès à des visas.



Sur cette carte, l'espace Schengen européen est figuré en bleu [23]. Les ressortissants de tous les pays figurés en vert peuvent y accéder sans visa. Ceux des pays figurés en rouge doivent impérativement demander et obtenir un visa. Sans visa, impossible de passer légalement les frontières européennes, même si l'on dispose de l'argent nécessaire pour payer le voyage en avion. Or l'obtention d'un visa par les pays européens, est devenu quasiment impossible.

> *“ Sans visa, impossible de passer légalement les frontières européennes.*

Quand on ne peut espérer avoir un visa, on cherche une autre porte. Quand elle se ferme à son tour, on en cherche encore une autre. Chaque fois, la porte suivante est plus risquée que la précédente. C'est ainsi que les flux migratoires se déplacent vers les voies les plus dangereuses et notamment par la mer.

23. L'espace Schengen, créé en 1995, comprend les territoires des 26 États européens.

Avoir la vie sauve...

De mars 2016 à septembre 2019, les équipes de SOS MEDITERRANEE ont porté secours à plus de 30 179 personnes.

Qui sont les rescapés ? En 2018, ils sont de 35 nationalités. 82% sont des hommes et 18% des femmes.[24] La proportion de mineurs atteint 22%, dont 76% voyageant seuls, sans adulte.

...et après ?

Jusqu'en juin 2018, le port d'accueil est italien. Les rescapés rencontrent deux types d'interlocuteurs :

→ **Les autorités policières : Ministère de l'Intérieur italien et Frontex, l'agence européenne de protection des frontières.** Ils sont photographiés et doivent donner leurs empreintes digitales. Certains arrivants sont définis comme « demandeurs d'asile ». Les autres peuvent être renvoyés dans leur pays.

→ **Les services sanitaires, de protection et d'accueil : Ministère de la Santé italien, Organisation Internationale des Migrations, Haut-Commissariat des Nations-Unies**

24. Selon les trajets migratoires, les proportions d'hommes et de femmes varient.
A destination des pays de l'Union européenne, les hommes représentent 56% et les femmes 44% (c'est une moyenne entre les pays de destination).
A destination de la France, la proportion de femmes atteint 52%.
Source : O.C.D.E. (Organisation de Coopération et de Développement Économique) ;
Pour la traversée de la Méditerranée, la proportion de femmes est nettement inférieure à 50% : ce chemin migratoire expose les femmes à des risques supérieurs liés aux violences.
Source : 2015 EUROSTAT (Office statistique de l'Union européenne).

WEAR HELMET
P.P.E. must be worn in this area

DANGER
EEP CLOSED

pour les Réfugiés, et les organisations humanitaires nationales (comme la Croix Rouge italienne). MSF confie les personnes malades ou blessées aux services sanitaires compétents.

Depuis que l'Italie a interdit les débarquements dans ses ports en juin 2018, la répartition des rescapés entre Etats est faite en mer. Des discussions diplomatiques entre pays européens sont nécessaires pour déterminer dans quel port sûr les rescapés seront débarqués, puis dans quels pays ils seront répartis.

La mise en place d'un mécanisme de débarquement stable et pérenne est encore en discussion en septembre 2019.

QUE FAIRE POUR NOUS AIDER ?

Tout citoyen, quels que soient son âge et ses compétences, peut contribuer, à sa façon, à porter secours aux personnes en détresse en Méditerranée.

4 ans après sa création, SOS MEDITERRANEE compte en France déjà **500 bénévoles** répartis dans **17 villes** - antennes de l'association. Ces bénévoles se mobilisent toute l'année pour organiser des centaines d'événements (plus de 450 en 2018) et pour sensibiliser les citoyens à la tragédie des naufrages à répétition en mer Méditerranée :

des concerts de soutien

des projections débats

des courses solidaires

Pour donner de la visibilité à SOS MEDITERRANEE, des **collégiens**, **lycéens** et **étudiants** se mobilisent, eux aussi, en organisant :

des repas solidaires dans leur établissement

des défis sportifs (rallyes nautiques, cross)

des pièces de théâtre

Sur le site de SOS MEDITERRANEE, vous pouvez lire le journal de bord qui relate les opérations de sauvetages, prendre connaissance des événements de solidarité organisés à terre, et ainsi relayer ces informations et ces témoignages autour de vous.

www.sosmediterranee.fr

SOS MEDITERRANEE est-elle la seule ONG à faire du sauvetage ?

Heureusement, non. Des ONG de recherche et sauvetage ont été créées en 2014 et 2015 par d'autres citoyens européens pour combler le vide de responsabilité laissé par leurs gouvernements. En 2014, la première opération de sauvetage civile a été lancée par le MOAS (Migrant Offshore Aid Station). En 2015, MSF a lancé des opérations de sauvetage avec 3 bateaux civils.

Aquarius, Sea Watch 3, Juventa (ONG allemande Jugend Rettet), Open Arms (ONG espagnole Pro Activa Open Arms), Eleonore (ONG allemande Lifeline), Mare Jonio et Alex, (ONG italienne Mediterranea Saving Humans) , Alan Kurdi (ONG allemande Sea Eye)... La liste des noms de navire parait importante, et au cours de l'été 2017, on a compté jusqu'à une douzaine de bateaux d'ONG de sauvetage.

Mais une grande partie de ces ONG ont mis fin à leurs opérations, tandis que d'autres sont paralysées par les attaques judiciaires dont elles font l'objet (voir page 36).

Parfois pendant des semaines, il n'y a plus aucun bateau d'ONG en Méditerranée pour répondre aux appels de détresse. En septembre 2019, l'Ocean Viking de SOS MEDITERRANEE est le seul navire de sauvetage opérationnel.

SI ON ARRÊTAIT LES PASSEURS, EST-CE QU'IL N'Y AURAIT PAS MOINS DE MORTS ?

En faisant le calcul de la somme empochée par les passeurs pour chaque embarcation, et en la multipliant par le nombre d'embarcations mises à la mer, on atteint des sommes vertigineuses, en milliards d'euros. De là est née l'idée qu'il suffirait d'envoyer des navires militaires, pour démanteler les réseaux de passeurs, et mettre fin aux noyades en Méditerranée.
La réalité est plus complexe. L'Union européenne a décidé, en mai 2015, de mettre en œuvre une opération pour lutter contre le trafic de migrants en Méditerranée. Cette opération maritime, baptisée Sophia, s'est heurtée à une difficulté majeure : les passeurs ne montent pas à bord des embarcations pour conduire les migrants et réfugiés en Europe. Ils confient la barre à l'un des passagers, qui n'est aucunement préparé à cette responsabilité, et qui, s'il survit à la traversée, est quelquefois accusé de trafic d'êtres humains et condamné comme tel[25]. Cette mission n'a donc pas pu atteindre le but poursuivi[26].
En outre, une étude de l'université de Cambridge[27], publiée en janvier 2018, ne confirme pas l'hypothèse d'une organisation transnationale qui serait aux mains d'un chef, et qui monopoliserait certaines routes (sur un modèle mafieux). Elle met plutôt en évidence des trafiquants, nombreux, indépendants, qui se font une concurrence sauvage. Du fait de ces difficultés, les autorités européennes n'ont pour l'instant pas réussi à lutter efficacement contre ces réseaux de passeurs.

25. Parmi les 28 survivants du naufrage d'un bateau de 800 personnes, en avril 2015, il y avait une personne qui tenait la barre et une autre qui l'assistait. Le 13 décembre 2016, les deux hommes ont été condamnés respectivement à dix-huit et cinq ans d'emprisonnement. Étaient-ils pour autant des trafiquants d'êtres humains ?

26. Cet échec est la conclusion d'un rapport parlementaire français du 7 février 2017 (n°4451). "Sophia a rempli et continue de remplir une mission humanitaire de grande valeur mais qui ne figure pas dans son mandat et qui, au surplus, incombe par principe à l'ensemble des navires, civils ou militaires, sur toutes les mers du globe et en toutes circonstances. En revanche, elle n'a manifestement pas rempli la mission « militaro-policière » pour laquelle elle a été mise en place". Après un an de mission, 71 trafiquants présumés ont été arrêtés et remis aux autorités judiciaires italiennes.

27. « *Out of Africa: The organization of migrant smuggling across the Mediterranean* ». European Journal of Criminology. January 21, 2018.

Quelle est la profondeur de la mer à l'endroit des naufrages ?

L'élève qui nous a posé cette question inhabituelle se demandait si on pouvait repêcher les corps des noyés pour organiser des funérailles. Voici l'exemple du chalutier dans lequel près de 800 personnes ont péri le 18 avril 2015.

Après plus d'un an de recherches, l'épave est retrouvée à 85 milles nautiques des côtes libyennes, dans les eaux internationales. Elle est à une profondeur de 370 mètres. Elle est ramenée en Sicile. Des pompiers volontaires siciliens en extraient les corps : il leur faut deux semaines. Ils réalisent

> *“ La plupart des corps engloutis par la mer ne sont jamais retrouvés.*

que, dans la cale, 203 personnes étaient entassées dans 45 mètres carrés. Une équipe de légistes volontaires essaie d'identifier les corps. Un « bureau des disparus » essaie de leur donner un nom, un prénom, une date de naissance. Puis, il recherche les familles. Ce sont elles qui peuvent aider à l'identification, qui savent décrire les tatouages ou les cicatrices du disparu, montrer une photo de lui souriant à pleines dents, dire s'il a déjà eu des fractures. Si tout cela correspond aux informations post-mortem de la banque de données, un échantillon de salive, de cheveux ou de sang est demandé aux proches, pour confirmer l'identité par des

analyses ADN. Les corps sont enterrés dans le cimetière de Catane, sur la côte est de la Sicile. En général, les corps repêchés sont enterrés dans des tombes anonymes. Il y en a des centaines dans les cimetières siciliens.

Mais la plupart des corps engloutis par la mer ne sont jamais retrouvés ; ce qui fait de la Méditerranée le plus grand cimetière marin au monde. Or, savoir ce qui s'est passé est essentiel pour faire son deuil.

Existe-t-il une solution ?

SOS MEDITERRANEE ne prétend pas être la solution à ce drame humanitaire mais s'efforce de limiter le nombre de victimes.

SOS MEDITERRANEE exhorte les dirigeants européens à utiliser leurs flottes pour mettre en place un dispositif civil de recherche et de sauvetage à la hauteur des risques de noyade.

Dans l'immédiat, il leur appartient de s'accorder sur un mécanisme de débarquement coordonné, prévisible et pérenne dans le respect des conventions internationales et du droit maritime, afin d'éviter de nouveaux blocages des survivants en mer.

Il leur appartient, aussi, de laisser les navires des ONG continuer de sauver des vies, en faisant cesser les campagnes de harcèlement administratif, politique et judiciaire à leur encontre.

En attendant, chacun est confronté au choix suivant : détourner le regard, être un spectateur désolé du désastre, ou bien se comporter de façon citoyenne en tentant de sauver des vies. SOS MEDITERRANEE invite chacun à agir pour le respect du droit maritime et des droits de l'homme : le droit à la vie, à la dignité, à la protection et à l'aide humanitaire.

SOS MEDITERRANEE

C'est sur la base d'un mouvement de citoyens européens décidés à agir face à la tragédie des naufrages à répétition que SOS MEDITERRANEE a été créée en 2015. Convaincue qu'il n'est pas acceptable de laisser des milliers de personnes se noyer, aux portes de l'Europe, l'association poursuit son combat pour sauver des vies en mer et sensibiliser l'opinion. Grâce à une mobilisation exceptionnelle de la société civile européenne, SOS MEDITERRANEE a affrété un premier navire, l'*Aquarius*, qui a sillonné sans relâche les eaux internationales au large des côtes libyennes de février 2016 à septembre 2018. L'Ocean Viking a pris le relais en juillet 2019. SOS MEDITERRANEE est financée à plus de 90 % par des dons privés, chaque jour en mer coûte 14 000 euros afin de financer la location du navire, son équipage, le fuel et l'ensemble des équipements nécessaires pour mener les opérations de sauvetage de milliers d'hommes, de femmes et d'enfants sur cette immense zone de détresse.

www.sosmediterranee.fr

FONDATION ABBÉ PIERRE

Créée en 1987 et reconnue d'utilité publique le 11 février 1992, la Fondation Abbé Pierre agit pour permettre à toutes personnes défavorisées d'accéder à un logement décent et une vie digne.

Fidèle à l'esprit de l'abbé Pierre, la Fondation Abbé Pierre poursuit son combat :

- En luttant pour que chacun puisse avoir un toit où vivre dignement,
- En accueillant et orientant les personnes en difficulté de manière inconditionnelle,
- En s'insurgeant contre toutes les formes d'injustice et de discrimination dans le logement,
- En participant au débat public, rappelant sans relâche à ceux et celles qui nous gouvernent leurs responsabilités en termes législatifs, économiques et sociaux.

www.fondation-abbe-pierre.fr

REMERCIEMENTS :

- aux équipes embarquées sur l'*Aquarius* et l'*Ocean Viking* qui sauvent des vies et participent à la mission de témoignage dont ce livret fait partie
- aux bénévoles de SOS MEDITERRANEE qui se rendent chaque semaine dans les établissements scolaires
- aux enseignants et responsables d'établissements qui les invitent
- à la Fondation Abbé Pierre pour le financement de ce livret pédagogique et en particulier à Malika Chafi pour son accompagnement sur ce projet,
- et à Daniel Pennac pour sa généreuse contribution.

SOS MEDITERRANEE propose bénévolement des séances de sensibilisation dans l'enseignement primaire, secondaire et supérieur.

Pour plus d'information : contact@sosmediterranee.org

Crédits photographiques

Couverture : Anthony JEAN/SOS MEDITERRANEE
• **p8** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE • **p10a** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
• **p10b** : Guglielmo MANGIAPANE/SOS MEDITERRANEE
• **p11** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE • **p19** : Laurence BONDARD/SOS MEDITERRANEE
• **p22** : Stefan DOLD/SOS MEDITERRANEE • **p25a** : Maud VEITH/SOS MEDITERRANEE
• **p25b** : Kevin McELVANEY/SOS MEDITERRANEE • **p26** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
• **p27a** : Maud VEITH/SOS MEDITERRANEE • **p27b** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
• **p28** : Kenny KARPOV/SOS MEDITERRANEE • **p30** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
• **p31** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE • **p33** : Maud VEITH/SOS MEDITERRANEE
• **p44** : Yann LEVY/SOS MEDITERRANEE • **p46** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE
• **p54-55** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE • **p56** : Yann LEVY/SOS MEDITERRANEE
• **p62** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE • **p68** : Anthony JEAN/SOS MEDITERRANEE
• **4e de Couverture** : Kenny KARPOV/SOS MEDITERRANEE

N° ISBN : 978-2-9569172-0-5

POUR ALLER PLUS LOIN :

Bibliographie

→ **Sites ressources**

www.onboard-sosmediterranee.org
www.missingmigrants.iom.int/region/mediterranean
www.unhcr.org/fr-fr/asile-et-migration.html
www.france-terre-asile.org/images/Livret-secours-en-mer.pdf

→ **Bandes dessinées**

- « **A bord de l'Aquarius** » Marco Rizzo et Lelio Bonaccorso, Futuropolis 2019
- « **Breizh migrants, de la Jungle de Calais à la Bretagne** » Laurent Lefeuvre, Editions CMCAS Haute-Bretagne

→ **Livres**

- « **L'Odyssée de l'Aquarius** » Muséo 2018 (10% des bénéfices sont reversés à SOS MEDITERRANEE)
- « **Les naufragés de l'enfer** » Marie Rajablat/Laurin Schmid, Digobar 2019 (bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE)
- « **Méditerranée, amère frontière** » Actes Sud 2019 (bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE)
- « **Au cœur de l'errance** » Chèvrefeuille Etoilée 2018 (bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE)
- « **Esclave des milices** » Alpha Kaba, Fayard 2019
- « **Naufragés sans visage** » Cristina Cattaneo, Albin Michel 2019
- « **Partir et raconter** » Mahmoud Traoré, Bruno Le Dantec, Nouvelles éditions Lignes 2017
- « **Eldorado** » Laurent Gaudé, Actes Sud, Babel n°842 2007
- « **Frères migrants** » Patrick Chamoiseau, Points Seuil 2018

Filmographie

→ **Documentaires**

- **Mare Amarum**, Philippe Fontana et Stéphano De Luigi, France / Italie, 2018, 19 mn
- **10 jours en mer**, Anelise Borges de Euronews, France, 2018, 52 mn
- **Numéro 387**, Madeleine Leroyer, France / Belgique, 2017, 90 mn
- **Fuocoammare**, Gianfranco Rosi, Italie / France, 2015, 107 mn
- **Human flow**, Ai Wei Wei, Brésil, 2017, 2h20
- **Un paese di Calabria**, Catherine Catela et Shu Aiello, France / Italie / Suisse, 2017, 1h29

→ **Fictions**

- **L'Ordre des choses**, Andrea Serge, Italie, 2018, 1h55
- **Styx**, Wolfgang Fischer, France, 2018, 1h35

Ce livret s'intitule « S.O.S. » parce qu'il expose les raisons qui ont conduit des citoyens européens à entendre les appels de détresse lancés en Méditerranée, et à organiser une réponse humanitaire, en affrétant un bateau.

Il relate la manière dont les opérations de sauvetages ont pu être organisées depuis mars 2016.

La première version de ce livret évoquait les opérations conduites par l'*Aquarius*.

La présente version est mise sous presse, alors que l'*Ocean Viking* vient de réaliser ses premières opérations de sauvetage, et que plusieurs Etats de l'Union européenne annoncent la mise en place d'un nouveau mécanisme de répartition entre pays volontaires, s'engageant à se répartir, de manière systématique et anticipée, l'accueil des personnes secourues en mer. Parallèlement, l'Italie et Malte ouvriraient à nouveau leurs ports aux bateaux de sauvetage. Ainsi, les personnes rescapées n'auraient plus à attendre en mer de longs jours avant d'être accueillies en Europe et le retour des sauveteurs sur les zones de naufrage ne serait plus différé.

A ce jour, le projet a reçu l'accord de principe de quatorze Etats, huit se disent prêts à le mettre en œuvre.

Cet ouvrage est gratuit

ISBN 978-2-9569172-0-5
9 782956 917205