

S.O.S.

Sauvetages en Méditerranée

Livret pédagogique
à usage des élèves et des équipes enseignantes







Directeur de publication : François Thomas
Rédaction : Bérengère Matta, Martine Vidal, Caroline Moine, Stéphane Broc'h,
Fabienne Lassalle, Marine Thomas et Sophie Beau
Coordination générale et iconographie : Vanessa Rizk
Suivi de projet et de fabrication, iconographie : Sabine Grenard
Coordination, iconographie, suivi de fabrication - mise à jour 2023 : Vanessa Rizk, Julie Bégin
Illustrations : Vincent Cruvellier
Concepteur graphique : Vincent Cruvellier
Edition : SOS MEDITERRANEE • CS 20585, 13294 Marseille Cedex 06 • France

Dépôt légal : Septembre 2023

N° ISBN : 978-2-9569172-2-9

Achévé d'imprimer en France par Spot Imprimerie en Septembre 2023.

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
à usage des élèves et des équipes enseignantes

PROPOSÉ PAR **SOS MEDITERRANEE**
AVEC LE SOUTIEN DE LA **FONDATION AMNESTY INTERNATIONAL FRANCE**

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 2025 (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 comparable à celle de 14/18 ou de 39/45 ? Y avait-il une gigantesque épidémie ou une famine épouvantable poussant les populations à prendre la mer pour se rendre de l'autre côté de la Méditerranée ? L'épidémie de covid 19 avait-elle conduit à jeter les morts à la mer ? Non.

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. Était-ce la guerre qui avait éclaté en Ukraine en 2022 suite à l'invasion de la Russie ? Non. 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 Yémen. En Libye une révolution avait remplacé une tyrannie sanglante par un chaos meurtrier. En Tunisie, les conditions économiques et sociales se détérioraient fortement. Ailleurs, en Afrique subsaharienne, des politiques économiques prédatrices affamaient les populations, d'autres aggravait 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. Nombre d'entre eux 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, elle paie la Libye pour ne pas les laisser passer.

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. Évidemment, 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 citoyennes et 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, avec l'*Aquarius* puis l'*Ocean Viking*, les équipes de SOS MEDITERRANEE sauvent de la noyade des personnes qui risquent leur vie en Méditerranée.

Pendant ce temps, à terre, les bénévoles de l'association rencontrent des élèves dans les écoles, collèges et lycées pour les sensibiliser à la tragédie migratoire en mer et partager des valeurs de solidarité.

A l'origine de ce livret, il y a la curiosité des élèves sur l'état du monde, les témoignages des personnes rescapées recueillis à bord de l'*Aquarius* et de l'*Ocean Viking* ainsi que l'expérience des membres de l'équipe de sauvetage.

Il y a aussi la volonté du réseau européen de SOS MEDITERRANEE, en France, Allemagne, Italie et Suisse, de mieux faire comprendre le phénomène migratoire actuel et l'idée que l'association européenne de sauvetage en mer se fait de la responsabilité des citoyens et citoyennes, 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'une équipe éducative et avec l'aval du responsable de l'établissement. SOS MEDITERRANEE a reçu du ministère de l'Éducation nationale et de la jeunesse un agrément national au titre des associations éducatives complémentaires de l'enseignement public (arrêté ministériel du 23 novembre 2018).

Au cours d'une séance d'une à deux heures, les bénévoles abordent la tragédie des naufrages, le devoir légal de porter assistance en mer, la nécessaire mobilisation des citoyennes et citoyens pour faire naviguer un navire de recherche et de sauvetage, le déroulement et l'efficacité des opérations de sauvetage. Et ils et elles répondent aux questions des élèves. En plus de sept ans, plus de 97 000 élèves ont été rencontrés. Ces échanges ont nourri ce livret.

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.

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



SOS MEDITERRANEE

P.60

**SOS
MEDITERRANEE :
L'URGENCE**

L'association est créée au printemps 2015 pour faire face à la multiplication, en mer Méditerranée, de naufrages 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. C'est une des voies migratoires les plus mortelles au monde.

Entre 2014 et 2022, 25 749 personnes ont péri en mer Méditerranée¹.

2 411 personnes ont perdu la vie en Méditerranée, pour la seule année 2022. La carte ci-dessous localise les trois zones de naufrage en Méditerranée occidentale, centrale et orientale.

Nombre de décès recensés sur les principales routes migratoires maritimes en Méditerranée de 2014 à 2022



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

1. Source : OIM, <https://missingmigrants.iom.int/region/mediterranean>

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 entraîne 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, certaines de ces personnes se jettent à l'eau, d'autres se précipitent de l'autre 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 vaste échelle, baptisée

Mare Nostrum. Composée de cinq navires et de moyens aériens, mobilisant 900 personnes, 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 2014².

Depuis, il n'existe plus, en Méditerranée centrale, de moyens étatiques spécifiquement consacrés à la recherche des embarcations en détresse et à leur sauvetage. En 2015, le rythme des départs ne ralentit pas pour autant, mais le nombre de personnes noyées augmente. Le 19 avril 2015, un chalutier chavire, faisant plus de 800 victimes. Seules 28 personnes survivent³. 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, opérées par l'agence européenne Frontex⁴, sont centrées sur la surveillance des frontières européennes.
- L'opération Sophia⁵ 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 sauvé 44 916 personnes entre sa création en juin 2015 et son arrêt le 31 mars 2019⁶.
- L'opération Irini, qui a succédé à Sophia, est centrée sur l'embargo sur les armes en Libye.

²Source : Conseil des ministres européens du 3 septembre 2014.

³Source : 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.

⁴Frontex est l'agence de l'Union européenne chargée du contrôle et de la gestion des frontières extérieures de l'espace Schengen.

⁵Source : Sommet extraordinaire des chefs d'État et de gouvernement du 23 avril 2015 à Bruxelles <https://www.consilium.europa.eu/fr/press/press-releases/2015/04/23/special-euco-statement/de/l'espace-schengen>.

⁶Source : Conseil européen <https://www.consilium.europa.eu/fr/infographics/saving-lives-sea/>

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 certains pays membres de l'Union européenne pour justifier l'arrêt de l'opération Mare Nostrum. Elle part de la supposition que les personnes migrantes ne tenteraient pas la traversée s'il n'y avait pas de navires de secours en mer. Ces personnes seraient alors très informées de la présence ou non de secours en mer, et prendraient la mer en fonction de cette aide potentielle.

Comparons le nombre de personnes arrivées en Italie par la mer alors que l'opération Mare Nostrum était en cours (en 2014) et après qu'elle a été stoppée.

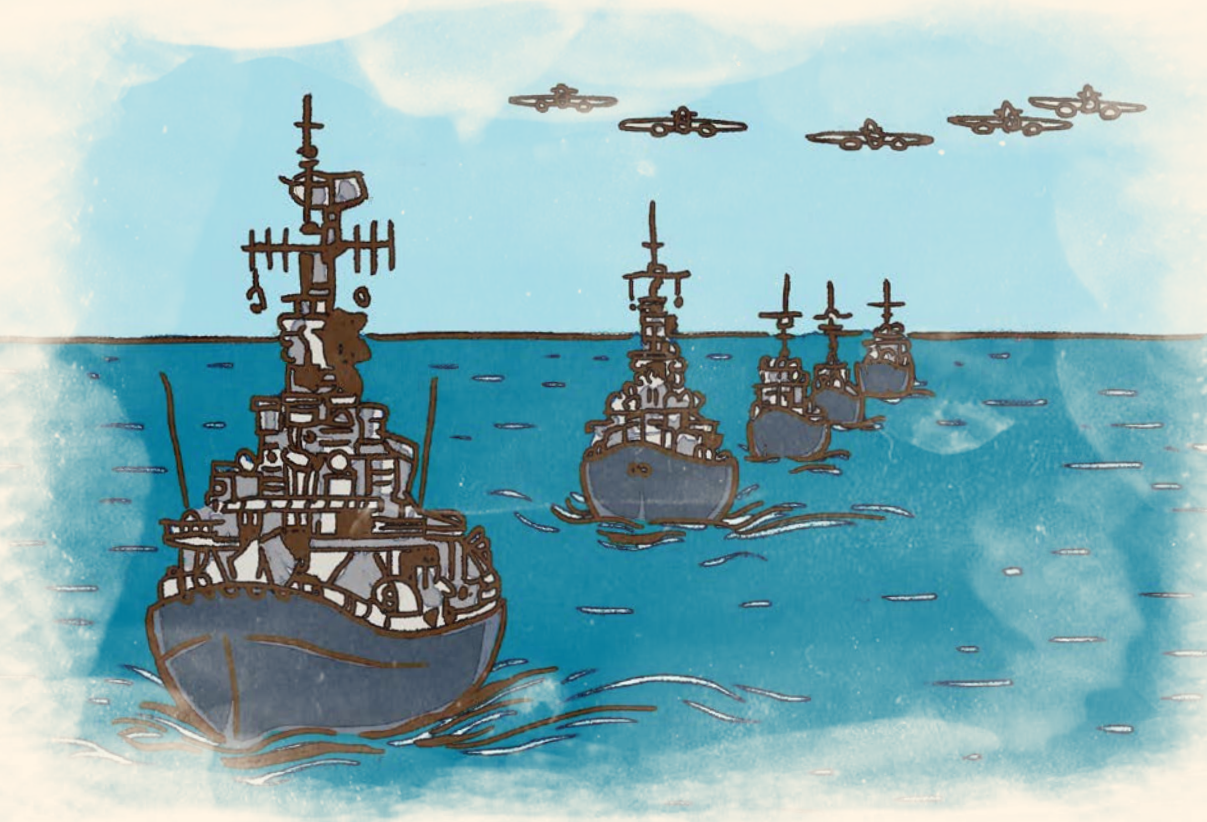
Nombre de personnes entrées en Italie par la mer

	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 de 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



Faute de soutien des États européens, l'opération de secours Mare Nostrum s'est arrêtée après un an.

leur chance réelle de survie. C'est l'énergie du désespoir. Or, plusieurs études menées par des universitaires et chercheurs indépendants démontrent que les départs depuis les côtes libyennes ne se font pas en fonction de la présence de bateaux de sauvetage au large. Par exemple, entre janvier 2019 et février 2020, l'ISPI ⁷ a comptabilisé une moyenne de 52 départs par jour lorsque des navires d'ONG sont opérationnels en Méditerranée centrale et une moyenne de 52,3 départs lorsqu'aucun navire n'est opérationnel.

Réduire les secours ne réduit pas le nombre de départs. Cela n'a qu'une seule conséquence : augmenter le nombre de noyades.

Pourtant, depuis 2017, cette accusation de création d'appel d'air est utilisée par le ministère de l'Intérieur italien ou d'autres détracteurs des ONG (Organisations Non Gouvernementales) intervenant à titre humanitaire dans les eaux internationales. Elle a même été employée en 2016 par les garde-côtes libyens contre la présence de navires militaires européens de l'opération Sophia ⁸.

7. IPSI (Italian Institute for International Political Studies), Migration and the Myth of the Pull-Factor in the Mediterranean, Matteo Villa, 26 février 2020

8. Source : Sky News - 15 juin 2016

La société civile européenne et la responsabilité de porter secours

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

“ *En 2023,
la somme nécessaire
pour disposer d'un bateau
de sauvetage adapté
était de 24 000 € par jour.*

Les coûts des opérations sont en constante augmentation ces dernières années, en raison de l'inflation, de la hausse des prix du carburant, etc.

Au printemps 2015, avec une poignée de citoyen.ne.s européen.ne.s, Sophie Beau et Klaus Vogel 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 rejoint.e.s par d'autres citoyen.ne.s d'Europe, les voilà qui lancent une collecte de dons par Internet. La réponse est si spectaculaire (275 000 € recueillis en 6 semaines) que

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. Il bat pavillon norvégien.

Afin d'opérer au mieux ses activités, SOS MEDITERRANEE y a apporté des modifications importantes. Ainsi, des conteneurs spécialement aménagés pour abriter et soigner les personnes secourues ont été installés sur son grand pont arrière découvert. Il dispose ainsi d'une clinique médicalisée avec des salles de consultation et de repos. Trois canots rapides sont disponibles pour la conduite des sauvetages. A son bord se trouvent 9 membres d'équipage et 24 membres des équipes de SOS MEDITERRANEE et de son partenaire à bord, mobilisé.e.s pour les activités de



recherche et de sauvetage et la prise en charge des rescapé.e.s. En 2023, le partenaire opérationnel en charge des activités à bord après le sauvetage est la Fédération Internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge.

En 2023, la somme nécessaire pour disposer d'un bateau de sauvetage adapté à la navigation continue en haute mer était de 24 000 € par jour (comprenant les coûts d'affrètement, le carburant, les équipements de sauvetage, le matériel médical et logistique, la nourriture et les kits pour les personnes rescapées ainsi que les équipes liées aux opérations), soit un budget annuel de plus de 8 millions d'euros.

cela permet d'amorcer le projet et de convaincre un armateur allemand de leur louer un bateau : l'*Aquarius*. De février 2016 à septembre 2018, ce premier navire affrété par l'association a sillonné les eaux internationales au large de la Libye, sauvant la vie à 29 523 personnes. Sa capacité d'accueil était de 500 rescapé.e.s, mais il est arrivé qu'il ait dû en accueillir un millier !

Les entraves à son action de sauvetage (voir pages 36-37) 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.

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

Sous l'impulsion du Département de Loire-Atlantique, de la Région Occitanie et de la Ville de Paris, une plateforme des collectivités territoriales solidaires avec SOS MEDITERRANEE a été officiellement lancée le 21 janvier 2021. Non politique et non partisane, elle réunit plus d'une centaine de collectivités territoriales : régions, départements, villes et communes françaises.

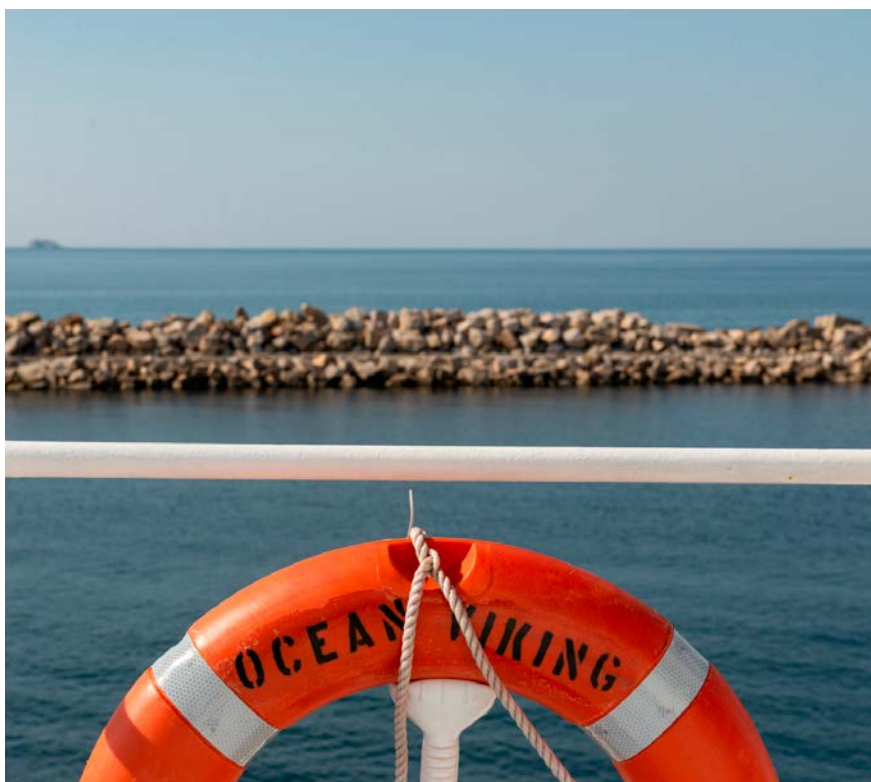
Le sauvetage, la morale et la loi

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 ou celle qui l'oublierait s'exposerait à être condamné.e pour « non-assistance à personne en danger. »¹⁰

En mer, la loi c'est le droit maritime international. Il contient un principe vieux de plus d'un siècle qui dit que tout.e 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 ou elle-même, les membres de son équipage et le navire.¹¹

10. « 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.

11. 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.



Au fil du temps, une précision a été ajoutée à ce principe : l'assistance doit être apportée à toute personne en danger, sans tenir compte de sa nationalité ni de son statut, ni des circonstances dans lesquelles celle-ci a été trouvée.¹²

Les membres de l'équipe de sauvetage de SOS MEDITERRANEE portent ainsi assistance à toute personne en détresse, quels que soient sa nationalité, le motif de son exil et le statut qui lui sera accordé une fois arrivée en Europe (demandeur.euse d'asile ou non).

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

En effet, le droit de la mer impose aux États côtiers de créer un service de recherche et de sauvetage au large de leurs côtes.¹³

¹². Convention SOLAS (Safety Of Life at Sea).

¹³. Convention SAR (Search And Rescue) Convention internationale sur la recherche et le sauvetage maritime.

Les régions SAR (*Search And Rescue*, recherche et sauvetage) des États côtiers méditerranéens sont figurées sur la carte. Elles s'étendent dans les eaux internationales, bien au-delà des eaux territoriales qui constituent un prolongement en mer du territoire national (12 milles marins des côtes).¹⁴

Dans ces régions, les États ont surtout des devoirs. Ils doivent coordonner les opérations de sauvetage jusqu'au débarquement des personnes rescapées 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.¹⁵ » C'est également un lieu où leurs droits fondamentaux sont protégés « dans le respect du principe de non-refoulement.¹⁶ » Il est donc interdit de renvoyer toute personne qui demande l'asile vers le pays qu'elle fuit.

Au regard du droit maritime, le débarquement doit intervenir promptement, dans un lieu sûr, avec une déviation minimum de la trajectoire 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.¹⁷

14. Les eaux territoriales relèvent de la souveraineté de l'État, mais les navires étrangers (civils) disposent d'un droit de passage inoffensif.

15. Convention SAR.

16. Règlement du Parlement et du Conseil européen (N° 656/2014).

17. Convention SOLAS (Safety Of Life at Sea) et Directive de l'Organisation maritime internationale.

Délimitation des régions de recherche et de sauvetage



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 se devrait se passer mais malheureusement, en Méditerranée centrale, c'est rarement le cas depuis 2018 ;
- soit l'équipe de sauvetage de SOS MEDITERRANEE est la première à repérer une embarcation en détresse au moyen de jumelles ou de radars ; elle en informe alors le Centre de coordination des secours compétent en fonction de sa situation géographique ;
- soit le signalement est fait par un avion survolant la zone ou par un autre bateau proche qui alerte par radio les navires présents sur zone ;
- soit via la ligne téléphonique gratuite civile Alarm Phone qui communique les coordonnées d'embarcations en détresse aux autorités maritimes compétentes et tient également informés les navires à proximité.

L'*Ocean Viking* déploie alors deux ou trois canots rapides qui se rapprochent de l'embarcation en détresse. Pour éviter les mouvements de panique susceptibles de faire chavirer le bateau, une personne chargée de la médiation intervient aux côtés de l'équipe de sauvetage afin de rassurer les occupant.e.s en plusieurs langues : « *Restez calmes, nous sommes des humanitaires, nous ne sommes pas des garde-côtes libyens et nous avons 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) transférées en priorité 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 toutes les personnes rescapées en sécurité à bord. Dans la mesure du possible, les embarcations sont ensuite marquées et détruites pour empêcher 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 d'une dizaine de minutes à plusieurs heures.



Une fois à bord, les personnes rescapées reçoivent un kit d'accueil comprenant de l'eau, une ration alimentaire, une couverture, un tee-shirt, un survêtement, des chaussettes et des fournitures d'hygiène.

On leur procure également les premiers soins et le réconfort rendus nécessaires suite aux drames que ces personnes ont traversés.. Des repas chauds individuels leur sont distribués tous les jours jusqu'à leur débarquement dans un lieu sûr.

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

Il peut arriver, rarement, que le ou la 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 ce qu'on appelle un « transbordement ».



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

La plupart des personnes accueillies à bord ont besoin d'une consultation médicale. Dès l'arrivée des personnes rescapées à bord, les cas médicaux les plus urgents sont identifiés puis pris en charge : hypothermie, déshydratation, brûlures causées par le mélange d'essence et d'eau de mer,¹⁸ 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 médicale mixte de SOS MEDITERRANEE et de la Fédération internationale des Sociétés de la Croix-Rouge et du Croissant-Rouge).

En cas d'urgence vitale, par exemple concernant des femmes enceintes, des évacuations médicales par hélicoptère ou par navette maritime sont organisées à destination d'un hôpital.

¹⁸. Le carburant est en effet transporté dans des bidons qui se renversent souvent dans l'embarcation.



TÉMOIGNAGE

Edouard, marin-sauveteur

Que faisais-tu avant de devenir marin-sauveteur, qu'est-ce qui t'a poussé à rejoindre l'équipe de recherche et de 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 souffrant d'une déficience ou d'une maladie mentale. 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 en mer. 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 du bateau 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 de bord qui se tient à l'avant et le pilote qui est à l'arrière. Nous arrivons

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

en premier sur le lieu de la « détresse », évaluons l'état de l'embarcation et de ses occupant.e.s puis établissons un contact verbal. Ensuite nous commençons l'opération, généralement en distribuant des gilets de sauvetage.

Je dois ensuite aider les personnes rescapées à monter à bord, les placer au mieux dans notre canot, les rassurer et leur transmettre les informations dont elles ont besoin pour comprendre notre fonctionnement.



Puis je les sécurise pour monter l'échelle du bateau 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 les premiers secours. Nous pouvons également utiliser des civières, ou autre matériel de ce genre, pour hisser les personnes affaiblies, blessées ou inconscientes à bord.

Une fois l'opération de sauvetage terminée, comme tout membre de l'équipage, je dois prendre soin des personnes rescapées en leur assurant le gîte et le couvert, en les adressant vers les équipes médicales si besoin et en étant bienveillant avec elles.



Quand elles nous font confiance et nous racontent leur histoire, il faut savoir écouter car leur témoignage est 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.e 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 on trouve à bord du bateau une diversité particulièrement étendue en

termes de cultures et de compétences. Il y a beaucoup à apprendre de chacun.e 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 un.e.s 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, 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 revenu.e.s 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 ¹⁹ ●

19. D'autres portraits des membres de l'équipe de sauvetage et médicale peuvent être consultés sur le site de SOS MEDITERRANEE : <https://sosmediterranee.fr/le-navire-ocean-viking/#portraits>



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 est devenue défaillante.** Les informations sur des bateaux en détresse ne sont plus communiquées par les Centres de coordination des sauvetages depuis que l'Organisation maritime internationale a transféré la responsabilité d'une vaste zone auparavant gérée par l'Italie 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 sauvetage au moyen de jumelles et de radars, ou sont signalées par d'autres ONG (via des moyens de reconnaissance aérienne ou une ligne téléphonique civile). 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 l'équipe de sauvetage essaie d'entrer en contact avec les centres de coordination des secours, ses appels restent souvent sans réponse. Cela fait parfois perdre de précieuses heures pour la recherche des embarcations en détresse.

→ **A partir du transfert des responsabilités aux garde-côtes libyens durant l'été 2018, les navires de secours avec à leur bord des personnes rescapées attendaient en mer parfois pendant des jours, voire des semaines, qu'un lieu sûr de débarquement ne soit finalement désigné.** Résultat : les survivant.e.s courent plus de risques, et les navires concernés ne peuvent pas secourir d'autres personnes en détresse en mer. Ceci constitue 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 personnes rescapées doivent être traitées humainement. Au contraire, depuis fin 2022, un lieu sûr de débarquement est donné rapidement par les autorités italiennes, souvent à plusieurs jours de navigation des zones de sauvetage. Cela oblige les navires de sauvetage à s'éloigner pendant de longues périodes pendant lesquelles ils ne peuvent pas sauver des vies, tout en engendrant des coûts supplémentaires considérables.

→ **Les États de l'Union européenne se sont désengagés des opérations de sauvetage depuis 2018 et procurent aux autorités libyennes les moyens d'intercepter les femmes, les hommes et les enfants qui essaient de fuir la Libye, afin que ces personnes 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.

Au cours des interceptions, les méthodes inadaptées voire brutales des garde-côtes libyens peuvent créer des situations confuses qui mettent en danger de mort les personnes en détresse en interdisant ou retardant les opérations de sauvetage.

Pour des raisons de sécurité et en vertu du droit international, les équipes de SOS MEDITERRANEE refusent

systématiquement de reconduire les rescapé.e.s en Libye, qui ne peut pas être considérée comme un lieu sûr de débarquement selon les rapports de l'ONU. Mais elles ont parfois été obligées de se mettre en retrait et d'assister impuissantes à la reconduite des personnes rescapées vers ce qu'elles appellent « 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 peut les exposer à être longtemps immobilisés en mer avec les personnes rescapées à bord avant qu'un débarquement ne soit rendu possible. C'est ce qui s'est passé pour le navire pétrolier *Maersk Etienne* en août 2020. Le bateau est resté bloqué en mer 42 jours en raison de l'absence de solution pour débarquer 27 rescapé.e.s auquel.le.s il avait porté secours en Méditerranée.
- **Pendant de longues périodes, il arrive que plus aucun bateau d'ONG ne soit en mesure de répondre aux appels à l'aide, parce qu'ils sont bloqués les uns après les autres par les autorités à travers la mise en œuvre de procédures administratives ou judiciaires.** Les discours de certain.e.s dirigeant.e.s européen.ne.s 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 dénigrement, les ONG de sauvetage sont la cible de harcèlement administratif et judiciaire, les empêchant de sauver des vies. On qualifie cela de "criminalisation" des ONG. Depuis 2017, des enquêtes sont lancées contre les navires et leurs équipages, sans que les accusateurs n'aient jamais prouvé la moindre action illégale. La plupart des plaintes aboutissent à un acquittement ou sont abandonnées faute de preuves. A titre d'exemple, en 2018 *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. Le 14 septembre 2019, après 14 mois de fermeture des ports aux ONG, l'*Ocean Viking* est le premier bateau humanitaire autorisé à débarquer dans un port sûr en Italie des rescapé.e.s qui seront redirigé.e.s vers plusieurs États de l'Union européenne. L'*Ocean Viking* sera placé en détention par les autorités italiennes de juillet à décembre 2020.

En septembre 2022, le *Sea watch 3* est détenu par les autorités italiennes. Il n'a toujours pas repris la mer au moment de l'écriture de ces lignes (juillet 2023).

Sur la base du décret italien paru fin 2022, le *Geo Barents* a été détenu 20 jours en février 2023. Le *Louise Michel* a été détenu également sur la base de ce décret un mois plus tard. L'*Ocean Viking* lui-même a fait l'objet d'une détention de 10 jours en juillet 2023 par les autorités italiennes qui reprochaient un manque de conformité au niveau des dispositifs d'évacuation du navire. Après d'intenses démarches, ces mêmes autorités ont finalement convenu que le bateau respectait les normes et il a pu reprendre sa mission.

En août 2019, l'avion de l'ONG allemande *Sea-Watch* et celui de l'ONG française *Pilotes volontaires* ont été cloués temporairement au sol sur l'île de Lampedusa, au motif qu'ils ont une vocation récréative et non pas professionnelle. En 2022, les avions de *Sea-Watch* se sont vu interdire le survol de l'espace aérien correspondant à la Région de recherche et de sauvetage libyenne par les autorités du pays, en contradiction avec la réglementation internationale.

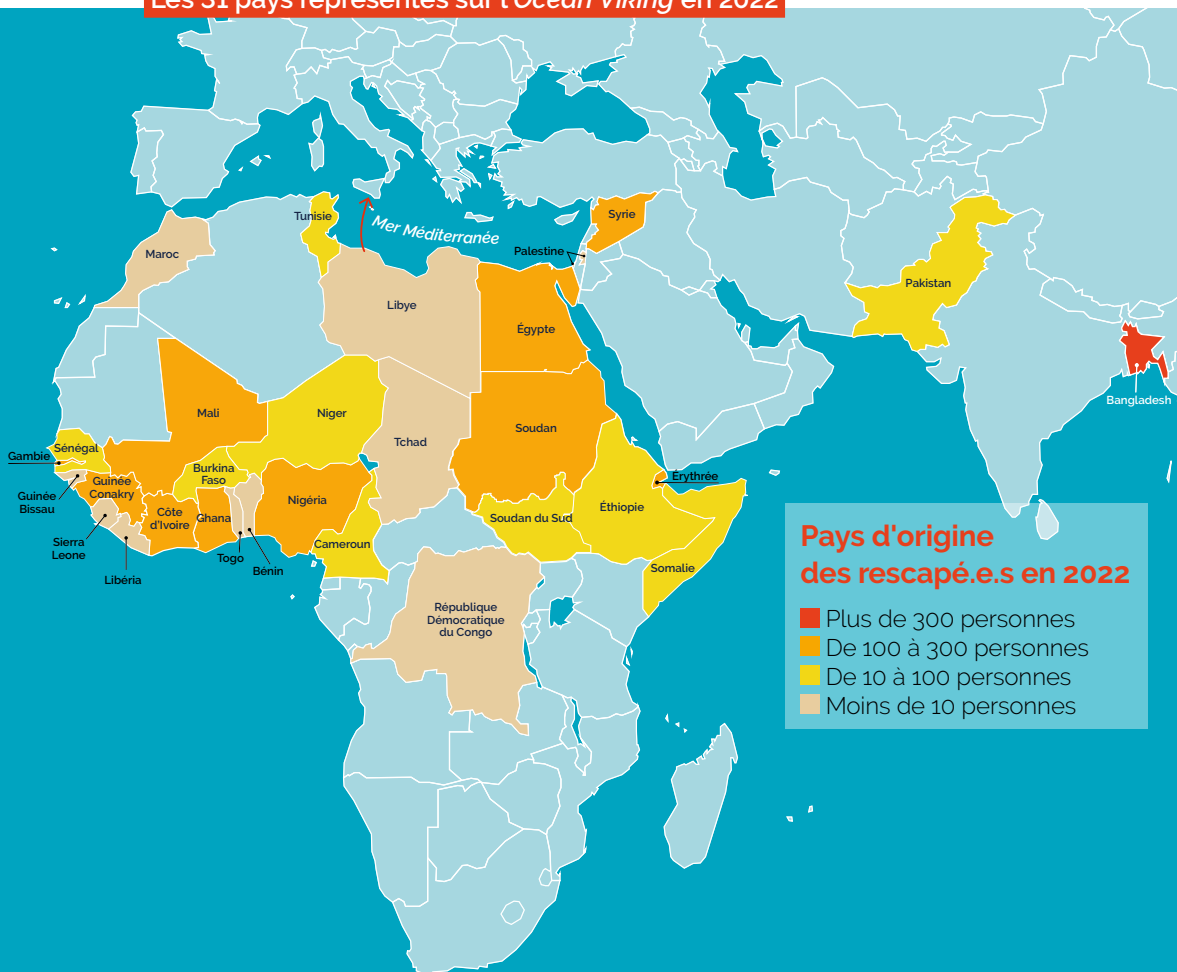
Dans ce contexte de remise en cause du droit maritime en Méditerranée centrale, la traversée est rendue encore plus périlleuse pour les personnes qui continuent de fuir la Libye. Entre 2014 et 2022, 25 749 personnes ont perdu la vie en Méditerranée centrale, selon l'OIM.

**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 pour arriver jusqu'en Libye.

Elles sont originaires d'Afrique subsaharienne, mais aussi de pays situés à l'est de la Méditerranée, comme la Syrie, le Bangladesh ou le Pakistan.

Les 31 pays représentés sur l'*Ocean Viking* en 2022



Note : les pays représentés sur l'*Ocean Viking* ne sont pas forcément représentatifs de l'ensemble des personnes secourues en Méditerranée centrale.

Pour quelles raisons ont-elles quitté leur pays ?

Certaines personnes 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 :

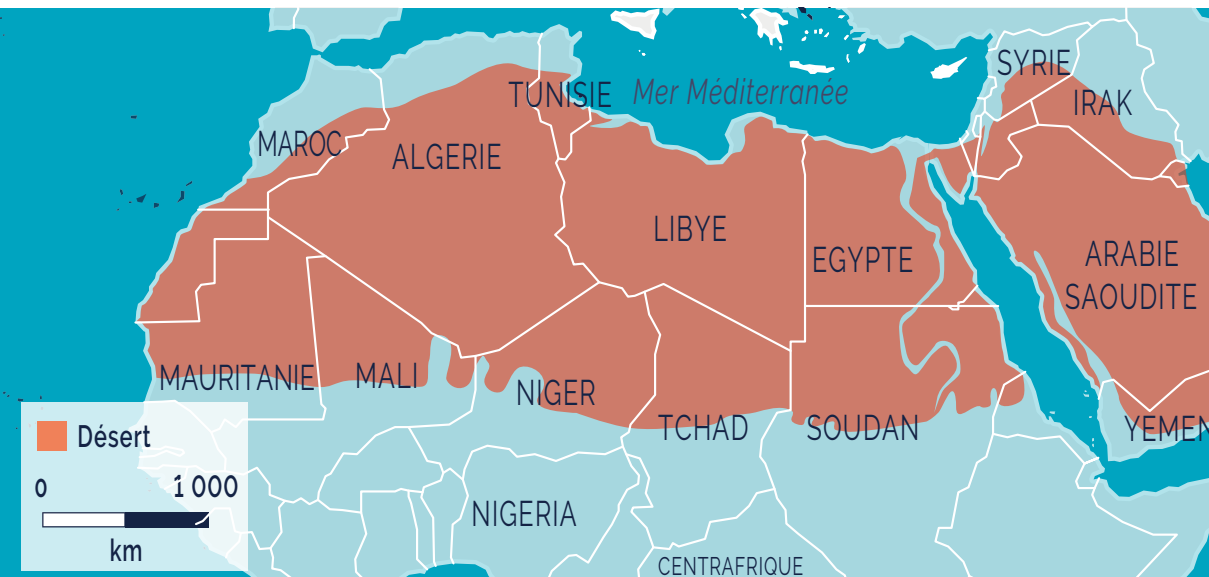
- Un jeune homme peut fuir à cause du service militaire violent imposé dans son pays.
- Une jeune adolescente peut fuir un mariage forcé ou des violences intra-familiales.
- Une jeune maman peut être contrainte de partir pour protéger son enfant de mutilations génitales imposées par la tradition.
- D'autres 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 nombreuses personnes étrangères pendant des années.
- Un jeune homme pour aller jouer au foot ailleurs. Un professeur d'anglais pour améliorer son CV.
- Un ingénieur pour être embauché dans une entreprise libyenne de pétrochimie.

D'après les témoignages que nous recueillons à bord du navire auprès des personnes secourues, au départ, beaucoup n'ont aucune intention d'aller en Europe. C'est une fois arrivées en Libye, lorsqu'elles sont happées dans un cycle de violence infernal, qu'elles n'ont alors souvent qu'une issue pour quitter le pays : traverser la Méditerranée. En effet, une partie d'entre elles est victime de trafic d'êtres humains en Libye. Hommes, femmes et enfants peuvent être détenu.e.s dans des centres tenus par des trafiquants d'êtres humains ou bien arrêté.e.s par les autorités pour immigration illégale puis détenu.e.s. Dans ces centres, tant officiels qu'illégaux, les personnes peuvent alors faire l'objet de graves violations des droits humains (traitements inhumains, torture, violences sexuelles, extorsion, travail forcé...).²⁰

20. 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, certaines personnes doivent traverser un désert. Or les routes empruntant le désert sont au moins aussi dangereuses que celles de la mer. Sur cette carte, la zone désertique est représentée en ocre.



Dans le Sahara, la température peut dépasser 50 degrés à l'ombre. Quand les camionnettes tombent en panne, il arrive que les passeurs abandonnent leurs passager.e.s dans le désert, sans eau, ni nourriture. C'est un scénario souvent entendu dans les témoignages : des passeurs routiers entassent les personnes à l'arrière d'un pick-up. De crainte d'être arrêtés aux contrôles routiers, les chauffeurs conduisent hors-piste et doivent s'aventurer sur des routes toujours plus dangereuses. De plus, certains finissent par abandonner leurs passager.e.s 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 a raconté son passage du Mali à l'Algérie et parlé des rançons exigées tout au long du trajet : « A *Talhandak*²¹, comme nous ne pouvions pas payer puisqu'on nous avait tout volé un peu avant d'arriver, nous avons d'abord été battu.e.s avec des bâtons puis étranglé.e.s avec les tuyaux qui servaient à pomper l'essence des bidons. Ensuite, on nous a mis.es 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 tou.te.s les passager.e.s. Les personnes qui n'ont pas pu racheter de billet ont été emmenées en prison jusqu'à ce qu'elles paient à nouveau. Celles qui ont réussi à repayer le voyage, comme moi, sont reparties mais pas pour longtemps, car le chauffeur nous a abandonné.e.s 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 revendu.e.s. 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. »

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 arrivé.e.s dans ce foyer, le propriétaire, un certain Eza, nous a enfermé.e.s avec un bol de bouillie par jour pour toute nourriture, prétextant qu'il nous avait tiré.e.s des mains de rebelles et que nous devons le rembourser de la somme versée pour notre « libération », soit : 230 €... A ce stade du voyage, les personnes qui ne pouvaient pas payer repartaient au Mali. » Mouctar est resté quatre jours dans cet endroit avant de réussir à s'enfuir ●



21. Dernière ville du Mali avant l'Algérie.

La situation des personnes migrantes en Libye

Le passage par la Libye leur fait courir le risque d'être volées, enlevées, séquestrées, réduites au travail forcé, torturées pour obtenir une rançon payée par leur famille, violées, et vendues comme esclaves.

Depuis la chute du régime du Colonel Mouammar Kadhafi, la Libye est soumise à une situation politique chaotique, avec plusieurs groupes revendiquant le pouvoir qui s'affrontent parfois ouvertement dans une véritable guerre civile. Les milices armées y font la loi. Les personnes migrantes sont privées de leurs droits et peuvent être emprisonnées à tout moment, sans autre motif que celui d'être étrangères et sans aucun recours possible.

Sekou vient de Côte d'Ivoire ²² : *« J'ai été forcé à travailler, battu et je recevais à peine de quoi me nourrir. »* ²³

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 personnes migrantes. 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,*

22. Témoignage recueilli à bord de l'Ocean Viking en novembre 2021.

23. <https://www.youtube.com/watch?v=vLsEAAQ7OEk>



Cicatrices de torture infligées en Libye

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 août 2022, l'Organisation Internationale pour les Migrations y a recensé 679 974 personnes migrantes, venant d'une quarantaine de pays. Une partie d'entre elles subissent un cycle de violences dont il est difficile de sortir. En novembre 2022, 3 651 personnes étaient emprisonnées dans des centres de détention officiels. Une autre partie, dont le nombre est inconnu, est détenue dans des centres non officiels tenus par des milices participant à la traite d'êtres humains. Pour celles-là, en l'absence d'accès de la part des humanitaires, les conditions de détention ne font l'objet d'aucun suivi ou contrôle extérieur. C'est pour cela qu'il est très difficile de connaître le nombre de personnes qui y sont détenues, même si on l'estime à plusieurs milliers. C'est aussi souvent dans ces centres que sont commises les exactions rapportées par les rescapé.e.s à bord de l'*Ocean Viking*.

En haute mer, les embarcations impropres à la navigation sont mises à rude épreuve

D'après des témoignages, des passeurs annoncent une traversée de trois heures « en ligne droite » alors qu'en réalité 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. ”

Les embarcations proposées sont généralement en mauvais état et impropres à la navigation, surchargées et dépourvues de moyens de navigation et d'orientation. La capacité du moteur est souvent faible et la quantité de carburant insuffisante pour faire tout le trajet. Dans certains cas, toutes les conditions sont réunies pour conduire au naufrage.

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 sont la plupart du temps sans gilet de sauvetage, le temps de survie peut ne pas dépasser quelques secondes.

Il est arrivé que les équipes de sauvetage voient des gens disparaître sous leurs yeux.





TÉMOIGNAGE

Zeineb a 19 ans

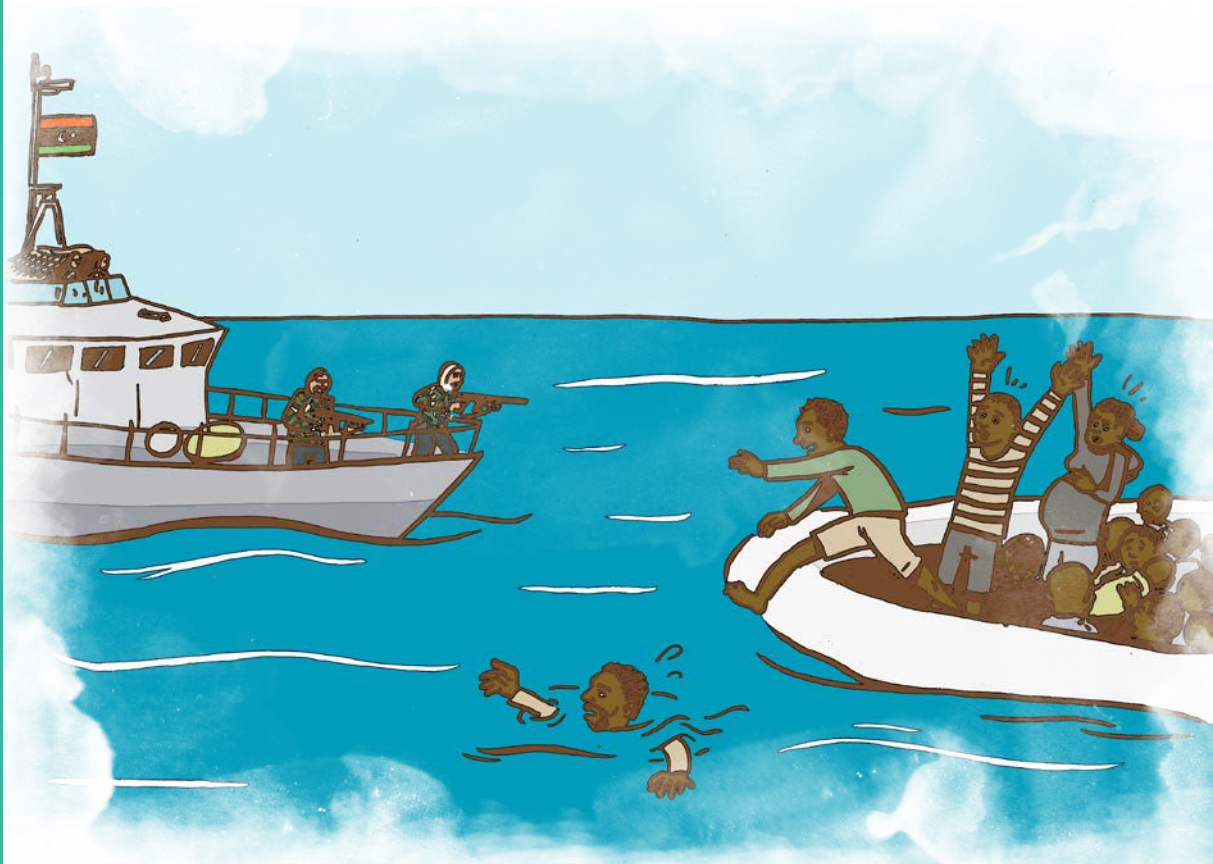
Mariée de force au Mali, quelques années auparavant, Zeineb avait décidé de fuir les mauvais traitements que son mari lui faisait subir. Elle était sur une embarcation où 90 personnes ont péri en mer. C'est la seule femme qui a survécu. A bord



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 parti.e.s 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 on m'a 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

Entre 2019 et 2022, plus de 78 000 personnes ont été interceptées par les garde-côtes libyens et ramenées en Libye au lieu d'être débarquées en lieu sûr ²⁴, en contradiction avec les règles du droit international.



24. Source : OIM Libye : https://twitter.com/IOM_Libya



TÉMOIGNAGE

Un jeune malien a tenté trois fois la traversée

« La première fois nous avons été arrêté.e.s par les Asma Boys, les bandits de la mer. » La deuxième fois, le 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 embarcations pneumatiques avaient été lancées en mer et une fois dans les eaux internationales, l'autre 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 d'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 débarquées dans le port de Tripoli, les personnes naufragées interceptées ont été ramenées en prison : « Quand nous avons débarqué, les organisations internationales étaient présentes, elles ont pris nos adresses et ensuite on nous a mis.es dans des bus, et ramené.e.s 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**

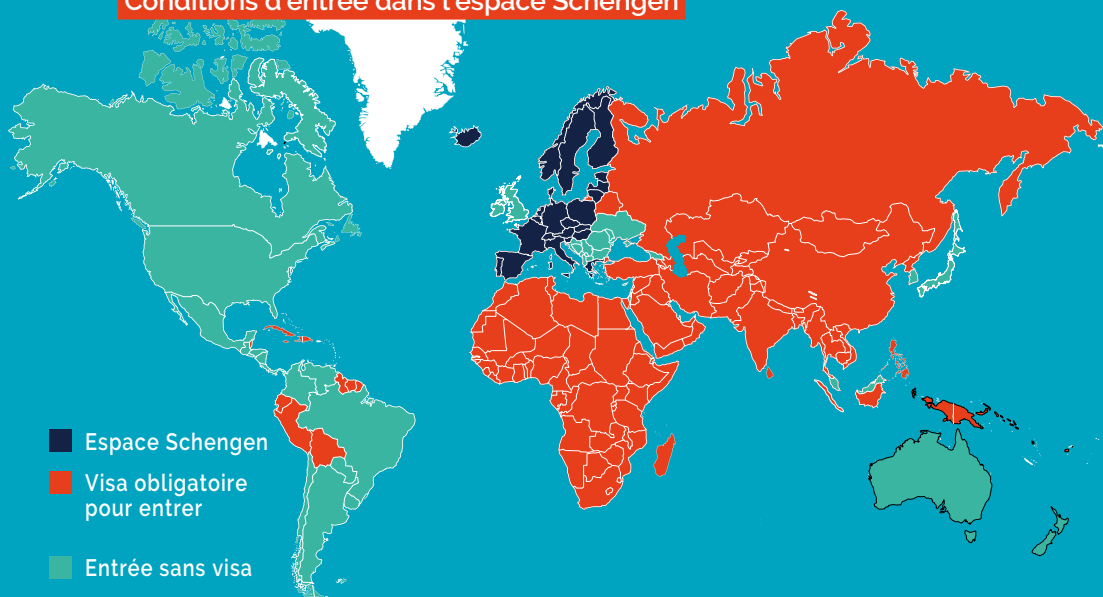
**À TERRE : ENCORE
DES QUESTIONS**

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. Au lieu 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, une traversée durant laquelle elles risquent de mourir noyées. 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 personnes migrantes ou réfugiées. Mais la voie illégale est la seule voie possible puisqu'elles ne peuvent pas avoir accès à des visas.

Conditions d'entrée dans l'espace Schengen



Sur cette carte, l'espace Schengen européen est figuré en bleu.²⁵ Les ressortissant.e.s de tous les pays figurés en vert peuvent y accéder sans visa. Les citoyen.ne.s des pays figurés en rouge doivent impérativement demander et obtenir un visa.

²⁵ L'espace Schengen, créé en 1995, comprend les territoires de 27 États européens, dont 23 États membres de l'Union européenne..

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 devenue 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.

Avoir la vie sauve...

De mars 2016 à juillet 2023, les équipes de SOS MEDITERRANEE ont porté secours à 37 784 personnes.

Qui sont ces personnes rescapées ? Depuis le début des opérations, elles sont de plus de 40 nationalités différentes. 15 % sont des femmes et 85 % des hommes. La proportion de mineur.e.s atteint 26 %, dont 79 % voyageant seul.e.s, sans adulte.

...et après ?

Les ports de débarquement sont généralement en Italie. Une fois à terre, les personnes rescapées rencontrent deux types d'interlocuteurs...

- **Les autorités policières : ministère de l'Intérieur italien et Frontex, l'agence européenne de protection des frontières.** Elles sont photographiées et doivent donner leurs empreintes digitales. Certain.e.s arrivant.e.s sont défini.e.s comme « demandeurs d'asile ». Les autres personnes peuvent être renvoyées 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 pour les Réfugiés, et les organisations humanitaires nationales (comme la Croix-Rouge italienne).

La mise en place d'un mécanisme de débarquement stable et pérenne n'est toujours pas en place en fin septembre 2023, alors que ce livret est mis sous presse.





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

Heureusement, non. D'autres ONG de recherche et de sauvetage ont été créées depuis 2014 par d'autres citoyen.nes européen.nes pour combler le vide laissé par les 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 trois navires civils.

QUE FAIRE POUR NOUS AIDER ?

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

Huit ans après sa création, SOS MEDITERRANEE compte en France plus de **650 bénévoles** réparti.e.s dans **19 antennes** de l'association. Ces bénévoles se mobilisent toute l'année pour organiser des centaines d'événements (plus de 464 en 2022) et pour sensibiliser la société civile à la tragédie des naufrages à répétition en mer Méditerranée, notamment :



**des concerts
de soutien**



**des projections
débats**



**des courses
solidaires**

Pour donner de la visibilité à SOS MEDITERRANEE, **des élèves au collège, au lycée et à l'université** se mobilisent également en organisant par exemple :



**des repas solidaires dans
leur établissement**



**des défis sportifs
(rallyes nautiques, cross)**



**des pièces
de théâtre**



**des actions de collecte
et de sensibilisation**

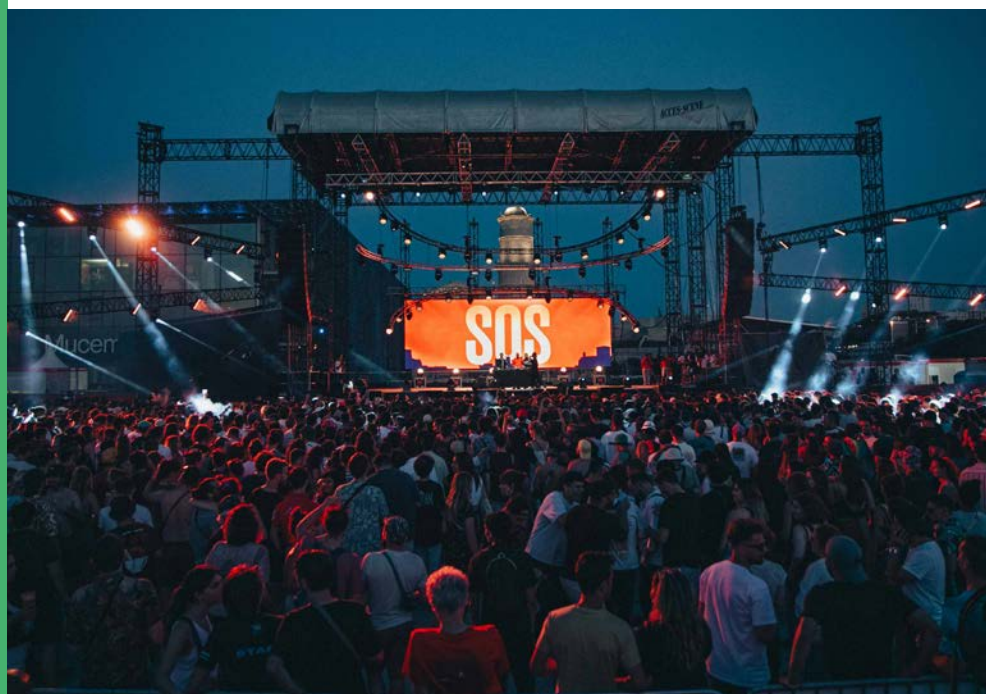
Sur le site de SOS MEDITERRANEE, vous pouvez lire le journal de bord qui relate les opérations de sauvetage, prendre connaissance des événements de solidarité organisés à terre, contacter les antennes bénévoles, et ainsi relayer ces informations et ces témoignages autour de vous.

www.sosmediterranee.fr

Aquarius, Sea Watch 3, Sea Watch 4 (ONG allemande *Sea Watch*), *Geo Barents* (Médecins Sans Frontières Hollande), *Sea Eye 4* (ONG allemande *Sea Eye*), *Open Arms* (ONG espagnole *Pro Activa Open Arms*), *Aita Mari* (ONG *Salvamento Marítimo Humanitario*), *Rise Above* (ONG allemande *Mission Lifeline*), *Mare Jonio* (ONG italienne *Mediterranea Saving Humans*), *Humanity 1* (ONG allemande *SOS Humanity*)... La liste des noms de navire paraît importante.

Mais une grande partie de ces ONG ont mis fin à leurs opérations, tandis que d'autres ont été paralysées durant de longs mois par les attaques judiciaires ou administratives dont elles font l'objet (voir pages 36-37). Certaines ont dû abandonner leur navire et en rechercher un nouveau. De nouvelles ONG se sont également créées et de nouveaux bateaux mis en service.

En raison des différents blocages et des contraintes liées aux escales et au débarquement des rescapé.e.s, il arrive parfois que des semaines durant il n'y ait plus aucun navire d'ONG en Méditerranée pour répondre aux appels de détresse.



8 000 personnes réunies à Marseille le 24 juin 2023 lors d'un grand concert de soutien.

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

On peut imaginer que s'il n'existait pas de réseaux de passeurs organisant les traversées, il y aurait moins de tentatives et par conséquent 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 personnes migrantes 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 migrant.e.s et réfugié.e.s en Europe. Ils confient la barre à l'un.e des occupant.e.s, qui n'est aucunement préparé.e à cette responsabilité, et qui, si sa vie est sauvée, est accusé.e de trafic d'êtres humains et condamné.e comme tel.²⁶ Cette mission n'a donc pas pu atteindre le but poursuivi.²⁷ En outre, une étude de l'*université de Cambridge*,²⁸ 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 l'existence de nombreux trafiquants indépendants, constitués en de multiples milices qui se font une rude concurrence afin de capter l'argent de ce trafic.

26. Parmi les 28 survivant.e.s 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 ?

27. 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.

28. « *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 l'on pouvait repêcher les corps des personnes noyées 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 a été retrouvée à 85 milles nautiques des côtes libyennes, dans les eaux internationales. Elle se trouvait à une profondeur de 370 mètres. Elle a été ramenée en Sicile. Il a fallu deux semaines aux pompiers volontaires siciliens pour en extraire les corps. On a réalisé que, dans la cale, 203 personnes avaient été entassées dans 45 mètres carrés. Une équipe de légistes volontaires a essayé d'identifier les corps. Un « bureau des disparus » a tenté de leur donner un nom, un prénom, une date de naissance. Cette équipe a abouti à la conclusion qu'il y avait en fait plus de 1 000 à 1 200 personnes à bord du navire. Puis, il a recherché les familles. Ce sont elles qui peuvent aider à l'identification, qui savent décrire les tatouages ou les cicatrices de la personne disparue, montrer sa photo souriant à pleines dents, confirmer 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 ont été 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 que les familles de disparus puissent faire leur deuil.²⁹

29. Le documentaire *Numéro 387 - Disparu en Méditerranée*, de Madeleine Leroyer, traite de ce sujet

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 dirigeant.e.s européen.ne.s à mettre en place un dispositif civil de recherche et de sauvetage à la hauteur des besoins, face à ces risques massifs de naufrages.

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 personnes secourues 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.e est confronté au choix suivant : détourner le regard, assister au désastre sans agir, ou bien se comporter de façon citoyenne en tentant de sauver des vies. SOS MEDITERRANEE invite chacun.e à agir pour le respect du droit maritime et des droits humains : le droit à la vie, à la dignité, à la protection et à l'aide humanitaire.







SOS MEDITERRANEE

SOS MEDITERRANEE a été créée en 2015 à partir d'un mouvement de citoyen.ne.s européen.ne.s, décidé.e.s à agir face à la tragédie des naufrages à répétition en Méditerranée. 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 (en 2023) 24 000 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



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 enseignant.e.s et responsables d'établissements qui les invitent,
- à la Fondation Abbé Pierre pour le financement de la première version de ce livret pédagogique,
- à la Fondation Amnesty International France (FAIF) pour le financement de la troisième version de ce livret,
- et à Daniel Pennac pour sa généreuse participation.

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** : Flavio GASPERINI /SOS MEDITERRANEE
- **p.2-3** : Flavio GASPERINI / SOS MEDITERRANEE • **p.8** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE
- **p.10a** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE • **p.10b** : Isabelle SERRO/SOS MEDITERRANEE
- **p.11** : Maud VEITH/SOS MEDITERRANEE • **p.19** : Laurence BONDARD/SOS MEDITERRANEE
- **p.21** : Fabian MONDL / SOS MEDITERRANEE • **p.25a** : Flavio GASPERINI /SOS MEDITERRANEE
- **p.25b** : Kevin McELVANEY/SOS MEDITERRANEE • **p.26** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
- **p.27a** : Maud VEITH/SOS MEDITERRANEE • **p.27b** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
- **p.28** : Laurin SCHMID /SOS MEDITERRANEE • **p.30** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
- **p.31** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE • **p.33a** : Jérémie LUSSEAU/SOS MEDITERRANEE
- **p.33b** : Flavio GASPERINI/SOS MEDITERRANEE • **p.44** : Flavio GASPERINI/SOS MEDITERRANEE
- **p.46** : Patrick BAR/SOS MEDITERRANEE • **p.53** : Annalisa AUSILIO/IFRC
- **p.54** : Yann LEVY/SOS MEDITERRANEE • **p.56** : naïri • **p.59-60** : Laurin SCHMID/SOS MEDITERRANEE
- **p.61** : Anthony JEAN/SOS MEDITERRANEE • **p.62** : Isabelle SERRO/SOS MEDITERRANEE
- **p.66-67** : Yann LEVY/SOS MEDITERRANEE • **4° de Couverture** : Kenny KARPOV/SOS MEDITERRANEE

POUR ALLER PLUS LOIN :

Publications de SOS MEDITERRANEE,

téléchargeables sur <https://sosmediterranee.fr/publications/#dossiersetrapports>



→ Jeunesse naufragée - Témoignages sur les parcours de personnes mineures secourues par l'*Aquarius* et l'*Ocean Viking*



→ Mobilisation citoyenne - La force de l'indignation



→ Des femmes à la mer - Récits de parcours de femmes secourues par l'*Aquarius* et l'*Ocean Viking*



→ Stop aux *fake news* sur le sauvetage en mer



→ À la recherche d'un lieu sûr : la mer comme seule option (HRAS et SOS MEDITERRANÉE)

Sites ressources

- www.sosmediterranee.fr
- 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

Bibliographie

→ Romans, essais et ouvrages photographiques

- **SOS Méditerranée, les écrivains s'engagent** (Folio, 2022), bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Prépare la paix** (Les Moutons électriques, 2022), anthologie de nouvelles dont les bénéfices sont reversés à SOS MEDITERRANEE
- **De la Dérive** (Calypso 3621, 2021), rédigé en anglais, en arabe et en français, cet ouvrage interroge et explore les représentations dominantes et eurocentrée des paysages frontaliers de la Méditerranée. Tous les bénéfices sont reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Les Naufragés de l'enfer. Témoignages recueillis sur l'*Aquarius*** (réédition de DIGOBAR 2019), bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Méditerranée amère frontière** (Actes Sud 2019), recueil de récits et fictions dont les bénéfices sont reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Esclave des milices**, Alpha Kaba (Fayard 2019)
- **Naufragés sans visage**, Cristina Cattaneo (Albin Michel 2019)
- **Au cœur de l'errance** (Chèvre-Feuille Etoilée 2018), les bénéfices de ce numéro hors-série de la revue Etoile d'encre sont reversés à SOS MEDITERRANEE
- **L'Odyssée de l'*Aquarius*** (Muséo 2018), livre de photographies sur les deux premières années de SOS MEDITERRANEE. Une partie des bénéfices est reversée à l'association
- **Seuls les poissons morts suivent le courant** d'Alice Gautreau (Pygmalion, 2018) : Témoignages recueillis par Alice Gautreau, sage-femme qui a passé quatre mois à bord de l'*Aquarius*
- **SOS terre et mer** (Les Moutons électriques, 2018), anthologie de l'imaginaire humanitaire en faveur des réfugiés et autres exilés de la Terre. Bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Frères migrants**, Patrick Chamoiseau (Points Seuil 2018)
- **Partir et raconter**, Mahmoud Traoré, Bruno Le Dantec (Nouvelles éditions Lignes 2017)
- **Eldorado**, Laurent Gaudé (Actes Sud, Babel n°842 2007)

→ Recueils de poésie

- **Ceux qui brûlent** de Cathy Jurado (Musimot, 2021), recueil de poésie vendu au profit de SOS MEDITERRANEE
- **Fragments** de Sarah Thevenet (Maïa, 2021), en sept chapitres, ce recueil de poésie retrace les fragments d'une vie avec ses absents, ses amours et des événements qui ont marqué le monde. Bénéfices reversés à SOS MEDITERRANEE
- **Sauvons les migrants** – Anthologie poétique humanitaire (Parole et poésie, 2020), dans ce recueil, cinquante poètes contemporains se relaient pour aborder le sujet de la migration sous un angle personnel pour dire leur indignation face aux drames en Méditerranée. Bénéfices des ventes de l'ouvrage reversés à SOS MEDITERRANEE

→ Bandes dessinées

- **EN VIE** (2021) Bande-dessinée de Nicoby et Joub. Une partie des bénéfices reversée à SOS MEDITERRANEE
- **A bord de l'Aquarius** (Futuropolis 2019) Bande-dessinée documentaire de Marco Rizzo et Lelio Bonaccorso
- **Breizh migrants, de la Jungle de Calais à la Bretagne** de Laurent Lefeuvre, Editions CMCAS Haute-Bretagne

→ Albums jeunesse

- **Mercy** (Steinkis, 2020), album pour enfants (dès 5 ans) qui met en image la chanson « Mercy » du duo Madame Monsieur. Il raconte le long voyage de Taiwo, jeune femme nigériane qui a donné naissance à la petite Mercy à bord de l'*Aquarius*, quelques heures après avoir été secourue en Méditerranée centrale en 2017. Les droits d'auteurs sont intégralement reversés à Taiwo et Mercy, les protagonistes de ce récit.
- **Ce qui reste de nous** (Le Port A Jauni 2020), livre-album jeunesse solidaire, sur l'exil, l'errance et le déracinement
- **Mondial Stéréo** par Les Hurllements d'Léo (Baco éditions 2019), conte musical adressé aux enfants dès 6 ans.

Filmographie

→ Longs-métrages

- **Lettre à Nikola**, Hara Kaminara, 2021, 50mn
- **Tilo Koto**, Valérie Malek et Sophie Bachelier, France, 2021, 1h05
- **Bigger Than Us**, Flore Vasseur, France, 2021, 1h35
- **Numéro 387 : Disparu en Méditerranée**, Madeleine Leroyer, France / Belgique, 2019, 52mn
- **STYX**, Wolfgang Fischer, France, 2018, 1h35
- **Un village en Calabre**, Shu Aiello et Catherine Catella, France / Italie / Suisse, 2017, 1h29
- **Fuocoammare**, Gianfranco Rosi, Italie / France, 2015, 107 mn
- **Les migrants ne savent pas nager**, Jean-Paul Mari et Franck Dhelens, 2016, 52mn
- **L'Ordre des choses**, Andrea Serge, Italie, 2018, 1h55

→ Reportages sur SOS MEDITERRANEE

- **Les Volontaires de SOS MEDITERRANEE**, Elsa Kleinshlager pour Arte, 2022, 24mn
- **Sauvetage des migrants en Méditerranée IMMERSION**, Sacha Porchet pour Tataki, 2022, 33mn
- **Deux semaines à bord de l'Ocean Viking**, Abda Sall pour Quotidien, 2021, 20mn
- **A bord de l'Ocean Viking**, Diaporama sonore de Guilhem Delteil et Jérémie Lusseau pour RFI, 2021, 6mn
- **Quand l'Europe ferme les yeux : vie et mort en Méditerranée**, Emmanuelle Chaze pour France 24, 2021, 33mn
- **Méditerranée : le nouveau cimetière des réfugiés**, Etienne Huver pour Enquête Exclusive, 52mn
- **Mare Amarum**, Philippe Fontana et Stefano De Luigi, 2018, 18mn
- **10 jours en mer, la véritable histoire de l'Aquarius**, Anelise Borges pour Euronews, 2018, 52mn
- **Des Bretons au secours des migrants**, Mathurin Peschet pour France 3 Littoral, 2017, 12mn
- **BOZA**, Albert Oziouls-Toulouse pour Konbini, 2017, 14mn
- **L'Odyssée de l'Espoir**, Envoyé Spécial, 2017, 33mn
- **Silence on se noie**, France 3, 2017, 26mn
- **Human flow**, Ai Wei Wei, Brésil, 2017, 2h20



SC
MEDITERRANEE





Ce livret s'intitule « S.O.S. » parce qu'il expose les raisons qui ont conduit des citoyennes et citoyens d'Europe 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* voit le contexte de ses opérations changer : l'assignation de ports très éloignés limite le nombre de sauvetages et augmente les coûts de navigation, déjà en hausse du fait de l'augmentation du prix du fuel, ce qui met en danger économique les ONG de sauvetage. Celles-ci subissent par ailleurs un harcèlement administratif de la part des autorités italiennes.

De manière générale, le nombre de départs, notamment depuis les côtes tunisiennes, est en augmentation à l'été 2023. De nouvelles routes tendent également à émerger depuis l'est de la Libye ou encore depuis la Turquie, la Syrie ou le Liban vers l'Italie. Cela va de pair avec une augmentation critique du nombre de morts et de disparu.e.s. Selon l'OIM le premier trimestre 2023 était le plus meurtrier depuis 2017 en Méditerranée.

Cependant, le contexte est volatile et les variations peuvent être importantes en termes de départs, d'interceptions, d'arrivées, de morts et de disparu.e.s, de nouvelles routes migratoires, d'attitude des autorités en mer et à terre.

Dans cet environnement difficile et mouvant, SOS MEDITERRANEE cherche avant tout à s'adapter aux nouveaux contextes pour poursuivre sa mission, dans le strict respect du droit maritime international. Le sauvetage des personnes en danger de mort en mer est indiscutable : c'est, et cela doit rester, en-dehors de toute question politique, un impératif humanitaire ; une obligation morale, et légale.

Cet ouvrage est gratuit

ISBN 978-2-9569172-2-9



9 782956 917229