



1^{ÈRES} ASSISES DU DROIT DE LA MER & DES SOLIDARITÉS

17 octobre 2024

Compte-rendu rédigé grâce à la prise de notes de Clarisse L., Mahault L., Zeina R., Soline C., Lucia C.

Ce document restitue les idées principales échangées lors de l'événement ; les opinions partagées par chaque intervenant n'engagent pas l'ensemble des intervenants et des organisateurs.

Les premières assises du droit de la mer et des solidarités maritimes ont été co-organisées par SOS MEDITERRANEE, le Parlement de la Mer Occitanie-Méditerranée, la Région Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, le Département de l'Hérault, la Ville de Montpellier et Montpellier Méditerranée Métropole.

Elles se sont tenues le 17 octobre au parc des expositions de Montpellier-Pérols en présence de 500 personnes et ont été animées par Jean-Pierre Lacan, porte-parole de SOS MEDITERRANEE en Occitanie. Les assises ont été ouvertes par Didier Codorniou, président du Parlement de la Mer Occitanie-Méditerranée ; Michaël Delafosse, maire de Montpellier et président de Montpellier-Méditerranée-Métropole ; Sylvie Pradelle, vice-présidente du Conseil Départemental de l'Hérault et Carole Delga, présidente de la Région Occitanie-Pyrénées -Méditerranée. Deux grands témoins, l'ancien ministre Jean-Claude Gayssot, auteur de la loi éponyme réprimant les actes racistes, antisémites et xénophobes et Geneviève Tapié, présidente de l'Observatoire régional de la parité-ont rappelé ce qui avait conduit à l'organisation de ces Assises.

Pour les organisateurs, il s'agissait de mettre en avant l'inconditionnalité de la solidarité à l'égard de toute personne en situation de détresse en mer sans distinction de statut ni d'origine, valeur fondatrice du droit de la mer. Cette journée de conférences avait trois objectifs:

- Réaffirmer la primauté du droit de la mer dans les eaux internationales de la Méditerranée et y garantir un espace humanitaire ouvert,
- Renforcer les solidarités autour des ONG de sauvetage en mer avec notamment le lancement d'un « réseau des collectivités territoriales euro-méditerranéennes solidaires »,
- Lancer un appel aux institutions européennes issues des élections du 9 juin 2024 pour qu'elles apportent une réponse concertée et des moyens adéquats au drame des naufrages en Méditerranée.

A l'issu de ces Assises a été co-signé « L'Appel de Montpellier – Occitanie », accessible [en suivant ce lien](#).

SÉQUENCE INTRODUCTIVE
MÉDITERRANÉE CENTRALE : ETAT DES LIEUX D'UN CHAOS HUMANITAIRE
Modérée par Bérengère Matta

Sophie Beau, co-fondatrice et directrice de SOS MEDITERRANEE, explique que, depuis neuf ans, SOS MEDITERRANEE intervient en Méditerranée centrale avec les navires l'Aquarius et l'Ocean Viking. Avec plus de 30 000 disparus depuis 2014 la Méditerranée centrale est la route migratoire la plus meurtrière au monde. Fondée par le capitaine de marine marchande Klaus Vogel et Sophie Beau, travailleuse humanitaire, l'association repose sur le devoir d'assistance, et a porté secours à 40 262 personnes en neuf ans. Malheureusement, force est de constater que le contexte d'intervention n'a cessé de se détériorer depuis 2016 en Méditerranée centrale.

Sophie Beau rappelle que, de février 2016 à juin 2018, un grand nombre de traversées ont été observées, avec une forte coopération avec les autorités étatiques italiennes, permettant une réelle coordination des sauvetages, malgré une mortalité importante. En 2018, la reconnaissance d'une zone de recherche et sauvetage (SAR) libyenne, financée par l'Union Européenne (UE), a marqué un point de bascule : depuis, les garde-côtes libyens (GCL), dont certains sont associés à des milices armées et aux réseaux de traite humaine, interceptent et ramènent les embarcations en détresse en Libye. Ces abus sont pratiqués avec agressivité et imprévisibilité (tirs, personnes poussées à la mer, manœuvres dangereuses des vedettes libyennes, etc.). Les autorités maltaises se sont également défaussées de leurs responsabilités, refusant de coordonner les sauvetages. Il n'y a plus d'opération étatique de sauvetage en mer. On observe plutôt, à l'inverse, une entreprise d'optimisation des entraves au secours en mer, à l'aide, notamment d'un harcèlement administratif des navires d'ONG (dépaillonnement, détention de navires, attribution de ports de débarquement lointains) pour limiter les missions de sauvetage. S'ajoute à cela la pratique de désignation de ports distants ces deux dernières années par les autorités italiennes : lors du dernier sauvetage réalisé par SOS MEDITERRANEE (10.10.24), les rescapés ont dû être débarqués à Ravenne, à 1600km du lieu de sauvetage, impliquant 10 jours de navigation supplémentaires, soit autant de jours d'absence sur la zone de sauvetage. Conséquence de ces multiples entraves : avec plus de 3000 victimes répertoriées l'année 2023 la Méditerranée a connu un nouveau record de mortalité depuis 2016.

Judith Sunderland, Directrice adjointe de la division Europe et Asie centrale de Human Rights Watch, abonde sur le fait que les conditions des opérations de sauvetage en Méditerranée n'ont fait que se détériorer, les institutions européennes ayant transféré leurs responsabilités aux garde-côtes libyens, en dépit d'une parfaite connaissance des abus commis en Libye. Les migrants y subissent détentions arbitraires, tortures, et exploitation, qualifiés de crimes contre l'humanité par l'ONU. En Tunisie, alors qu'une région de

2

Compte rendu
17 octobre 2024

recherche et de sauvetage sous responsabilité tunisienne soutenue par l'UE a été créée, les migrants, en particulier les Africains noirs, endurent de multiples abus, incluant des interceptions violentes et des abandons en zones désertiques. L'UE est accusée de complicité pour son soutien logistique et financier à ces forces de sécurité, tandis que Frontex facilite les interceptions par les garde-côtes libyens. Cette politique est non seulement en contradiction avec les valeurs européennes, mais en plus elle favorise les discours xénophobes. En soutenant les garde-côtes libyens, l'UE contribue au très lucratif trafic d'êtres humains et se rend complice des abus. L'intervenante précise que les mouvements migratoires sont amenés à durer ; elle appelle à une meilleure coordination des sauvetages, à cesser de financer des autorités qui ont des pratiques violentes, et à créer un cadre sûr pour permettre des migrations respectueuses des droits humains.

TABLE-RONDE 1
PROTEGER LES VIES OU LES FRONTIERES
Modérée par Yannick Philipponnat

Séverine Courtiol, référente protection pour les projets « migration » de Médecins Sans Frontières (MSF) en Libye et sur la mission France, ajoute au constat de la séquence introductive le facteur aggravant que constitue la durée de ces migrations (plusieurs mois/années avec des violences quotidiennes). Les personnes interceptées par les garde-côtes libyens sont ramenées en Libye, parfois relâchées, souvent emmenées dans des centres de rétention sans aucun enregistrement ni suivi. Le Haut-Commissariat pour les Réfugiés de l'ONU (HCR) tente de faire sortir certaines personnes mais la demande est telle qu'organiser le départ légalement est extrêmement difficile. Le nombre de centres de détention, officiels et officieux, n'est pas connu. MSF s'est rendu dans un hangar où 600 personnes étaient détenues, dont 20% de mineurs non accompagnés, qui avaient, pour la plupart été interceptées en mer et ramenées en Libye. Sur l'accès aux soins, les moyens des ONG sont très limités. Malgré l'accompagnement du HCR sur des cas extrêmement préoccupants, beaucoup de soins restent impossibles et des personnes meurent. Pour rappel, la très grande majorité des personnes en migration se déplace à l'intérieur de leur propre pays ou dans les pays voisins ; ils cherchent à vivre dans la dignité et à subvenir aux besoins de leur famille, en sécurité. Un large nombre de nationalités transite par la Libye et la Tunisie, notamment de plus en plus de personnes originaires du Soudan.

Chiara Pagano, chercheuse postdoctorante à l'Université de Graz, a travaillé à la frontière entre la Libye et la Tunisie. Elle souligne que les frontières ne doivent pas être considérées comme de simples espaces vides ou de passage mais comme des lieux habités, peuplés d'existence, où l'on choisit de rester ou d'émigrer. « Protéger les frontières » c'est également protéger les populations qui résident aux frontières. Le problème de la « crise migratoire » en Tunisie a été construit par un discours raciste du président tunisien, plaçant

la responsabilité de l'anxiété du pays sur les migrants, créant de la violence, faisant augmenter le nombre de départs. Vue depuis ces espaces frontières, la question du contrôle de plus en plus violent des mobilités et de sa relation avec la protection de la vie humaine prend une signification plus profonde. Par exemple, pour les communautés vivant à la frontière libyco-tunisienne, la mobilité constitue un élément fondamental de la vie et de la survie. Cependant, ces populations expriment un sentiment croissant d'insécurité en raison des politiques étatiques de plus en plus répressives, orientées vers un contrôle rigide des frontières dans le but de les rendre presque imperméables, transformant ces espaces en zones de confinement et d'expulsion. Ainsi, l'insécurité des frontières ne provient pas de la présence des personnes migrantes, mais plutôt des pratiques violentes et coercitives des autorités étatiques, qui ont cherché à criminaliser la migration irrégulière, qu'elle soit tunisienne ou non. Des tensions préexistaient mais la société civile s'est organisée de manière solidaire. Aujourd'hui, la population à la frontière subit une augmentation des arrestations basées sur la couleur de la peau, un renforcement des contrôles et des reconductions aux frontières. Les autorités ont également essayé de coopter la population civile dans des dynamiques complexes de contrôle territorial et des mobilités. Par exemple, dans la crainte d'être accusés de faciliter l'immigration clandestine, des employeurs de migrants et les propriétaires de logements loués à ces derniers sont contraints de les dénoncer à la police, entraînant une hausse du nombre de sans-abris. Il est essentiel de considérer les frontières comme des espaces sociaux construits et d'analyser comment les politiques les affectent.

Yves Pascouau, Docteur en droit public, expert et consultant en droit et politiques migratoires, considère que l'Europe peut trouver l'équilibre entre protéger les vies et protéger les frontières. La construction européenne se base sur le respect des droits fondamentaux et un principe de réalité (contrôle de la frontière). Le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et les textes relatifs aux frontières (code frontière Schengen, règlement du corps européen des garde-frontières, règlement sur la surveillance des frontières maritimes), imposent le respect des droits fondamentaux. Depuis quelques années on constate un attachement viscéral des Etats à la protection de la frontière au détriment des droits humains, qui se ressent dans le climat politique avec un rejet de l'étranger, bouc-émissaire des maux sociaux. Cela a mené à l'augmentation significative des moyens et actions de l'agence Frontex (+ 10 000 garde-frontières) et à l'omniprésence de la question migratoire, par exemple, pour conditionner les aides au développement. L'UE est un système fondé sur la confiance mutuelle entre Etats. La Commission Européenne a pour rôle de veiller au respect des règles sur la frontière. Faute de contrôle, la confiance est détériorée. On est dans une méfiance mutuelle où chaque Etat agit de son côté : rétablissement unilatéral du contrôle aux frontières intérieures, accords de l'Italie avec des pays tiers en violation fondamentale de la politique migratoire de l'UE.

Denise Kwantes, cheffe par intérim de l'unité Schengen et de l'unité frontières externes de la Commission européenne (CE) insiste sur le fait que dans le climat politique actuel, où la migration est perçue très négativement, la CE n'est pas une ONG mais le bras exécutif de

l'UE, dépendant du résultat des élections. La CE considère que l'on peut protéger à la fois les vies et les frontières. La recherche et le sauvetage en mer sont régulés par le droit international, qui en fait une responsabilité des États, sur laquelle la CE n'a pas de compétence. Il n'y a pas de base légale qui permet à la CE d'agir pour non-respect d'une obligation morale. Son rôle peut être de faciliter les échanges. Des nouveaux commissionnaires européens vont être nommés en décembre avec un impact sur les orientations politiques. La situation en Libye et en Tunisie est complexe et la décision de collaborer avec ces pays a été prise notamment afin de les encourager à respecter les droits de l'Homme et à travailler avec les ONG. En les finançant, l'UE est aussi en mesure de former les garde-côtes libyens avec une composante sur les droits fondamentaux. Sans ces financements, l'UE n'a pas de moyens d'incitation et de contrôle. Cette décision vient aussi du constat qu'une baisse des départs permettrait une baisse de la mortalité. La lutte contre les passeurs est une des priorités de la CE, ce qui nécessite de travailler avec ces pays, malgré leur complexité.

Chiara Pagano indique que les fonds européens ont servi à faire augmenter le nombre d'interceptions, qui ne doivent absolument pas être comparées à des opérations de sauvetage. C'est une responsabilité de tous de se demander ce que « sauver des gens » signifie. En effet, contrairement aux opérations SAR (recherche et sauvetage), les interceptions en mer sont de véritables opérations policières visant à prévenir les traversées illégales et à sanctionner celles et ceux qui y recourent. Pourtant, elles provoquent souvent des naufrages au lieu de les prévenir. Ce n'est pas un hasard si, en cas de naufrage potentiel au départ des côtes sud-est de la Tunisie, les populations locales ne font pas appel aux garde-côtes, mais se tournent vers l'association locale de pêcheurs, à qui il est souvent demandé de rechercher les embarcations perdues en mer. Ces pêcheurs, situés à l'intersection d'un espace maritime de plus en plus contrôlé par les garde-côtes tunisiens et libyens, tout en restant traversé par des embarcations précaires tentant de rejoindre les rives opposées de la Méditerranée, font face à des obstacles croissants dans leurs activités. Déjà fragilisées par les effets néfastes de la pollution et du changement climatique, leurs pratiques sont encore davantage mises en péril par les restrictions croissantes sur l'accès libre à des zones maritimes désormais soumises à un contrôle violent des migrations irrégulières. Ces pratiques observées depuis 2017 en Libye, s'étendent à la Tunisie. Ce sont des modèles qui s'exportent régionalement : un accord a été conclu avec l'Egypte pour plus de 7 milliards d'euros, et un autre accord dans la même direction a été négocié avec la Mauritanie, il faut s'attendre à ce que chacun de ces accords participe à l'escalade de la violence.

Séverine Courtiol rappelle que la majorité des personnes migrantes remplissent les conditions de l'asile mais ne peuvent y avoir accès car elles sont bloquées en Libye. En l'absence de voies légales, elles empruntent les voies meurtrières. Lorsqu'on ferme une route migratoire, de nouvelles routes s'ouvrent, potentiellement plus dangereuses. Il serait plus productif d'utiliser les millions investis pour stopper la migration afin d'accueillir de manière humaine et juste ces personnes qui partent, quelle que soit la raison du départ,

dans beaucoup de souffrance. Des outils, tels que les conventions de Genève, ont été créés dans des situations de crise et sont adaptés à la situation ; nous n'avons pas d'excuse pour ne pas les respecter.

Temps suspendu - Femmes éclaireuses d'humanité

Cette journée a été l'occasion d'entendre le témoignage de **Laouratou Diallo**, originaire de Guinée-Conakry et aujourd'hui résidente à Carcassonne. À 12 ans, elle est excisée de force avec sept autres filles. Sa mère décède d'une crise cardiaque. Privée d'école par son père, **Laouratou Diallo** raconte un quotidien difficile, alors qu'encore jeune, elle doit travailler au marché et mendier pour nourrir ses six frères et sœurs. Mariée de force par son père, elle est victime d'incessantes violences conjugales. Elle fuit ces violences, rejoignant successivement le Mali (où elle vit deux mois mais est forcée de fuir à nouveau, recherchée par sa famille), le Niger, l'Algérie. Elle part vers le Maroc et marche 21 jours alors qu'elle est enceinte. Elle vit un an au Maroc, sous une tente, dans la forêt. Voulant traverser la Méditerranée elle se retrouve un matin, après une longue marche dans la nuit, sur la côte. Elle est forcée par des hommes armés à monter avec son bébé de 5 mois sur une embarcation impropre à la navigation, gonflée sous ses yeux par des passeurs. Le bateau se perce pendant la traversée. Elle voit son fils être secouru par un hélicoptère espagnol qui ne la prend pas en charge dans cette opération. Elle est secourue quelques heures plus tard par un bateau des garde-côtes et retrouve son enfant. Après un passage en Espagne, elle arrive en France, où elle obtient le statut de réfugiée et, depuis, témoigne de son parcours, notamment avec SOS MEDITERRANEE.

Ce récit illustre la résilience des femmes dans des parcours violents de migration souvent invisibilisés, et rappelle la nécessité du témoignage.

Marylène Biquez, sage-femme embarquée à bord de l'Océan Viking, raconte qu'à bord, l'essentiel est d'identifier les urgences vitales et d'offrir un espace de sécurité permettant aux femmes de se reposer et de se sentir protégées. Les sage-femmes surveillent donc la santé des femmes enceintes et des bébés, tout en tenant compte des impacts physiques et psychologiques du parcours migratoire, tels que les perturbations du cycle menstruel ou les séquelles des violences sexuelles. **M. Biquez** rappelle qu'une grande majorité des femmes ayant transité par la Libye (plus de 80 %) ont subi des violences sexuelles, nécessitant une prise en charge adaptée. À bord, l'accent est surtout mis sur la protection, mais l'acte de témoigner reste crucial. C'est une façon de replacer ces récits dans une dimension humaine, en parlant de personnes avant de parler de "migrants".

TABLE-RONDE 2
La solidarité en mer à l'épreuve : un devoir d'assistance entravé
Modérée par Claire Moutarde

Soazic Dupuy, directrice des opérations à SOS MEDITERRANEE, décrit la technicité des sauvetages et le travail conséquent de théorisation de la pratique que SOS MEDITERRANEE a fait pour minimiser les risques lors d'une opération. A titre d'exemple, approcher des embarcations en offrant une solution de secours crée un effet "aimant" qui risque de les faire chavirer. SOS MEDITERRANEE a mis en place une méthode : arriver avec plusieurs canots semi-rigides aux différents abords de l'embarcation en détresse, expliquer calmement en plusieurs langues le déroulement du sauvetage, remettre des gilets, puis débarquer un à un les rescapés sur le semi-rigide et enfin à bord de l'Ocean Viking. Le principal obstacle au devoir d'assistance sont les acteurs en présence et le manque de coordination. En effet, l'attitude des garde-côtes libyens complique la mission (déstabilisation des embarcations, tirs d'intimidation, etc.) ainsi que l'apparition d'autres acteurs non-identifiés, avec des personnes masquées et armées qui s'approchent des embarcations en détresse avec des vedettes rapides, parfois montent à bord, créent des mouvements de panique. Il n'y a aucune redevabilité des autorités libyennes, responsables de cette zone, sur la présence de ces acteurs, c'est à l'image de l'absence de coordination et du chaos qui règne sur cet espace maritime. S. Dupuy regrette que Frontex communique systématiquement avec les garde-côtes libyens mais uniquement en situation d'extrême urgence avec les navires civils de sauvetage. Ceci peut entraîner des situations dramatiques de sauvetages trop tardifs, comme celui du 13 mars 2024 où seules 25 personnes ont été secourues alors que l'embarcation, partie avec plus de 80 personnes, avait été signalée 5 jours plus tôt. Enfin, depuis la mise en place du décret italien Piantadosi en janvier 2023, la capacité de sauvetage est réduite. Dès que les autorités maritimes désignent un port de débarquement (généralement les autorités italiennes désignent des ports de débarquement au nord de l'Italie), les ONG doivent se rendre à ce dernier le plus rapidement et sans déviation. Ainsi, dans le cas d'une nouvelle alerte, les ONG doivent faire valider la déviation du navire par les autorités compétentes de la zone. Les garde-côtes libyens, dont le mandat est différent et aux lacunes importantes en termes de coordination des opérations, répondent rarement à l'appel. Les ONG sont donc face à un dilemme insolvable, choisir entre effectuer le sauvetage et risquer une détention (20 jours) et une amende (3 000 euros) lors de leur retour en Italie, ou passer outre l'alerte et laisser une embarcation en péril pour éviter une détention, et revenir plus rapidement en zone d'opération.

Alain Ledaguenel, sauveteur en Manche Est et en Mer du Nord, décrit une situation en Manche / Mer du Nord dramatique : 51 personnes sont mortes entre janvier et octobre 2024, les interventions sont quotidiennes. Les tentatives de traversée sur des engins de toute

nature, souvent volés, ont commencé en 2018 quand les accès au port de Calais et au tunnel sous la Manche ont été interdits aux migrants. Les trois derniers mois de 2021, la station de Dunkerque, avec un petit bateau de 17m, a sauvé 738 personnes. Les sauveteurs sont des bénévoles, qui ont un métier par ailleurs et qui peuvent être appelés à tout moment de la nuit. Les stations locales de la SNSM qui sont peu soutenues financièrement, doivent aller chercher des financements de fonctionnement. Tout le littoral nord est concerné par ces départs. Les forces de l'ordre empêchent les exilés de mettre à l'eau les embarcations, mais une fois à l'eau, elles n'interviennent plus pour ne pas les mettre en danger en raison des risques de chavirement. Les navires de l'Etat (marine, douane, gendarmerie maritime, affaires maritimes, navires civils affrétés par l'Etat) n'ont pas les compétences spécifiques pour faire des sauvetages de masse. 600 navires transitent tous les 24h dans le détroit du Pas-de-Calais (porte-containers, pétroliers, ferries, pêcheurs, plaisancier, etc.) mais ils ne peuvent techniquement pas intervenir. **Alain Ledaguenel** insiste sur les conditions de traversée en Manche / Mer du Nord (froid, conditions de navigation) qui demandent une très grande réactivité et technicité pour les sauvetages. Les équipes à Dunkerque sont formées aux techniques particulières du sauvetage de masse qu'ils ont adaptées à leurs moyens nautiques. **Alain Ledaguenel** a assisté le 3 septembre 2024, à la mort de 10 femmes et 2 hommes à la suite de l'effondrement du fond de l'embarcation et insiste sur le fait que quand les moyens sont déployés, comme lors d'une opération ayant eu lieu le matin même avec deux hélicoptères et plusieurs bateaux, il n'y a pas de victimes. Depuis 2020, une directive du secrétariat général à la mer, indique que la SNSM ne doit être mise en œuvre qu'en cas d'extrême nécessité, elle est donc moins sollicitée, alors que ses compétences sont plus adaptées, au moins en première intention, en attendant que des moyens plus lourds mais plus lents puissent atteindre les lieux de l'accident.

En réaction à une question du public, **A. Ledaguenel** revient sur les accords franco-britanniques de Sandhurst qui prévoient 542 millions d'euros pour lutter contre l'immigration clandestine avec des moyens aériens et maritimes. Leur reconduction est actuellement en négociation. Le sauvetage en mer est marginal dans cet accord : la totalité est dédiée à la lutte contre l'immigration clandestine (la lic). Face à une sensibilité croissante des Britanniques aux naufrages, il existe une forte coopération technique entre les services de secours française et britanniques. Une difficulté réside dans l'obligation pour les sauveteurs de ramener les personnes secourues dans les eaux françaises vers les côtes françaises, ce qui incite ces dernières à retenter la traversée. Une alternative pourrait consister à escorter les embarcations jusqu'à la frontière maritime, où les garde-côtes britanniques pourraient ensuite les prendre en charge pour les conduire en Angleterre. Cela commence à se pratiquer lorsque les embarcations des exilés peuvent supporter de naviguer en sécurité le temps d'atteindre la frontière maritime franco-britannique.

Stéphane Mouton, professeur de droit public à l'Université Toulouse-Capitole explique que la solidarité n'est pas un principe contraignant sur le plan juridique mais qu'elle s'exprime dans le devoir d'assistance qui est une obligation explicitement consacrée dans le droit positif international et national (notamment convention SOLAS, convention SAR, convention de Montego Bay). Ce devoir d'assistance ne permet pourtant pas d'appréhender de manière

satisfaisante les opérations de sauvetage en mer réalisées à l'intention des migrants. Premièrement, les embarcations utilisées pour la traversée ont une situation juridique indéterminée (absence de pavillon, d'immatriculation, etc.) ce qui complique l'application du cadre juridique prévu pour la mise en œuvre des droits et obligations du sauvetage. Le droit est également inadapté concernant la situation juridique des personnes secourues et des personnes sauveteuses. Selon la Convention SAR, le capitaine du navire a la charge de constater l'état de détresse. Comment se saisir juridiquement de personnes non identifiées par le droit maritime qui naviguent irrégulièrement et cherchent à ne pas être repérées ? Les conventions de Montego Bay et de Hambourg (convention SAR), indiquent que le sauvetage en mer est une obligation des Etats, mais ne consacrent pas une obligation d'accueil, ce qui laisse une marge d'appréciation aux Etats quant à leur responsabilité. Néanmoins, les juridictions européennes et internationales incitent à passer outre l'inadéquation du droit et à mobiliser la solidarité pour répondre aux exigences humanitaires. La Cour Européenne des Droits de l'Homme (CEDH), avec l'arrêt Safi et autres c/Grèce, considère que l'art. 2 de la Convention Européenne des Droits de l'Homme, qui consacre le "droit à la vie", implique une obligation de prendre toutes les mesures nécessaires à la protection de la vie des personnes relevant de leur juridiction. Cette obligation de moyen exigerait le développement de moyens de sauvetage. Par une décision du 21 avril 2022 "Colombie/Nicaragua", la Cour de Justice Internationale de La Haye impose aux Etats de prendre en compte les principes humanitaires de détresse en mer contenus dans la convention de Montego Bay, qu'ils l'aient ratifiée ou non. **Stéphane Mouton** conclut en rappelant que la question migratoire cristallise plusieurs débats politiques. Ceux-ci amènent certains Etats à promulguer des réglementations liberticides dans des régimes d'exception prétendument contraints par le contexte migratoire, mais qui participent ensuite à la concentration des pouvoirs et risquent de faire couler nos démocraties.

En réaction à une question du public, **Stéphane Mouton** insiste sur le fait que, même si le droit est insuffisant pour traduire convenablement les cas de sauvetages de migrants, l'obligation de porter secours en mer est claire, ainsi que l'obligation des Etats de mettre en place des moyens de sauvetage. C'est la volonté politique des Etats de mettre les moyens qui fait défaut.

Nathalie Mercier-Perrin, Présidente du Cluster Maritime (qui rassemble tous les acteurs de l'écosystème maritime, de l'industrie aux services et activités maritimes de toute nature) rappelle que le sauvetage est dans les valeurs partagées par tous les gens de mer, tout en soulignant qu'il existe de nombreux angles morts dans le droit maritime. Lors de ces Assises qui portent sur les solidarités, la Présidente souhaite que soient aussi salués les gens de mer qui travaillent sous pression, dans des conditions difficiles et parfois dangereuses (piraterie, terrorisme, conditions de travail, etc.) pour permettre aux populations de consommer (sur 10 produits consommés dans le monde 9 arrivant par bateau). **N. Mercier-Perrin** souligne une augmentation de conflits impactant les routes maritimes partout dans le monde ainsi que des moyens mis en œuvre dans ces conflits (drones, missiles, etc.). Comme les migrations, ce sont des éléments que les acteurs de la mer sont contraints de

prendre en compte et dans laquelle la marine nationale française est un fort soutien. **N. Mercier-Perrin** conclut sur le fait que nous sommes dans un tournant géopolitique, où il faut travailler pour accueillir des populations qui vont continuer à migrer notamment au regard de la modification du trait de côte.

Une question du public évoque la possibilité de punir pour non-assistance à personne en danger les navires ne portant pas assistance à des embarcations en détresse qu'elles auraient croisées. **Nathalie Mercier-Perrin** précise que seuls 438 bateaux sont sous pavillon français. La marge de manœuvre de la France est donc très limitée. De nombreux navires de commerce sont immatriculés dans des pays étrangers ne respectent pas le droit maritime. Les commandants prennent leurs ordres d'armateurs et sont tenus par des contrats commerciaux, ce qui explique que les navires ne s'arrêtent pas. **Stéphane Mouton** explique que la non-assistance à personnes en danger dans le code pénal s'applique bien aux capitaines de navire, qui sont de plus en plus pénalisés. Mais ce principe ne colle pas aux situations actuelles, il faudrait créer un nouveau droit et modifier les conventions internationales. **Alain Ledaguenel** indique que, de manière pratique, il est très difficile pour les navires de commerce de grande taille de pouvoir intervenir efficacement dans des zones de trafic intense et souvent en eaux resserrées (Déroit du Pas-de-Calais).

Temps suspendu – Préserver la mémoire des disparus

Carolina Kobelinsky, anthropologue, autrice, avec **Filippo Furri**, de « **Relier les Rives, sur les traces des morts en Méditerranée** » relate son expérience de suivi du travail d'identification des corps de migrants décédés en mer. En Sicile, à Catane, des bénévoles de la Croix-Rouge locale ont constaté que des corps étaient inhumés anonymement dans un espace dédié du cimetière, dit « carré migrants », inauguré en 2015. Rien n'avait été fait pour identifier ces corps ou informer les familles, faute d'institution nationale ou européenne pour s'en charger. Convaincant les autorités locales, ces bénévoles, peu formés, ont lancé un projet d'identification au sein du programme Restoring Family Links, malgré l'absence des familles sur place. Ils ont obtenu l'accès aux archives de l'état civil, des pompes funèbres, de la police et des tribunaux. Avec ces ressources, ils ont croisé les informations pour nommer les disparus et les rapprocher de leurs proches. Ce travail, débuté en 2018, a mobilisé employés municipaux, pompes funèbres et policiers, ravivant leurs souvenirs liés aux corps récupérés et inhumés. La démarche, centrée sur le respect des morts, a permis aux habitants de Catane, même ceux défavorables à la migration, d'imaginer la vie de ces disparus, créant un lien symbolique avec eux. **C. Kobelinsky** rapporte les propos d'un employé des pompes funèbres : "Ces morts, on les ramène à la maison, on en parle, on en rêve." En intégrant ces morts dans leur mémoire collective, les Catanais tissent des ponts entre vivants et disparus, et pensent une autre façon de vivre en société.

TABLE-RONDE 3
Garantir un espace humanitaire en mer
Modéré par Jean-Baptiste Decroix

François Thomas, Président de SOS MEDITERRANEE France, revient sur la relation entre les Etats européens et les ONG de sauvetage en mer. En 2015, les Etats saluaient la présence d'ONG en mer. En 2017, SOS MEDITERRANEE était désignée grande cause nationale en France. En 2019, avec les accords de La Valette, plusieurs Etats entérinaient un principe de coordination sur le débarquement des rescapés de la Méditerranée. Malgré cela, depuis plusieurs années, les dérives sont innombrables : blocages des navires, non-désignation de port de débarquement, non-transmission de signaux de détresse (ayant mené notamment à un naufrage qui a causé la mort de 130 personnes par l'équipage de l'OV en 2021), décret Piantedosi, etc. Les Etats ne se contentent pas d'abandonner la zone, tout est fait pour empêcher d'agir car les ONG sont des témoins gênants. François Thomas appelle à ce que les Etats respectent le droit international et que la Méditerranée soit reconnue comme espace humanitaire au niveau international. Les discours doivent aussi changer sur les ONG qui ne sont pas des activistes mais des acteurs humanitaires. La résolution européenne de juillet 2023 exhorte notamment à la mise en place d'une flotte européenne de sauvetage mais elle n'est pas contraignante. L'Europe a les moyens, comme l'illustre le budget de Frontex. F. Thomas insiste enfin sur la nécessité d'être solidaire avec les pays de première arrivée qui accueillent le plus les rescapés, comme l'Italie.

Claire Fita, députée européenne, conseillère régionale d'Occitanie/Pyrénées - Méditerranée, souligne la forte détermination et mobilisation qu'illustre cette journée. Aujourd'hui se tient un conseil européen et un des sujets centraux est la migration. C. Fita insiste sur la nécessité de dépasser la résolution pour que le devoir de sauver soit plus contraignant. Elle appelle l'UE à reconnaître que la Libye n'est pas un lieu sûr et à être plus transparente dans la mise en œuvre de ses politiques. Elle dénonce également le déni de solidarité qui est insupportable et indique qu'il faut mettre fin à la logique d'externalisation, illustrée par le déplacement de personnes en Albanie par l'Italie. Il y a une responsabilité collective sur l'harmonisation de toute la politique migratoire des Etats membres. Il faut des voies légales d'immigration. Le rapport Draghi cherche à promouvoir la compétitivité de l'Europe, or le continent a des besoins démographiques et des besoins de compétences pour être à la hauteur des enjeux contemporains. L'immigration est une richesse. A ce jour la droite et l'extrême droite ont une majorité au parlement européen, il faut donc malheureusement être réalistes sur les leviers institutionnels. C. Fita conclut qu'il est nécessaire d'avoir le courage de s'opposer à ces discours qui instrumentalisent honteusement des milliers de femmes, enfants et hommes, qui risquent leur vie chaque jour.

Jacopo Giorgi, Responsable des questions de protection en mer pour la Méditerranée centrale au Haut-Commissariat des Nations Unies pour les Réfugiés (HCR), explique que le HCR a pour mandat - désigné par l'assemblée générale des Nations Unies - la protection des réfugiés, demandeurs d'asile et apatrides couvrant donc de fait les migrations mixtes, les détentions migratoires "arbitraires", la traite humaine, le trafic d'êtres humains. Le but est d'assurer les garanties fondamentales découlant du droit international. Aujourd'hui, il y a une crise en Méditerranée, bien qu'il faille mentionner une diminution considérable des départs en Méditerranée centrale, en particulier depuis la Tunisie. Le HCR est aussi préoccupé par ce phénomène le long de différentes routes, y compris la côte africaine nord atlantique avec une hausse considérable des mouvements (130% d'augmentation) à partir notamment de la Mauritanie, du Sénégal, de la Gambie et du Maroc vers les Îles Canaries. Les politiques de fermeture et d'externalisation provoquent un phénomène de vases communicants et un déplacement des migrations. Les routes de l'Océan Indien occidental sont également préoccupantes, un ancien rapport du Sénat évoquant en 2013 un chiffre de 8000 à 10 000 disparus sur la route des Comores à Mayotte. Dans cette zone, le CROSS (**Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage**) est responsable du sauvetage et intervient depuis l'Île de la Réunion et doit couvrir un espace très vaste. Le long de nombreuses routes maritimes, le faible nombre de témoins et l'absence de chiffres fiables empêchent de mener un plaidoyer. Concernant la formalisation d'une crise humanitaire, l'ONU a un mécanisme interne de déclaration de crise (par exemple, niveau de crise 3 actuel au Liban et au Soudan). Cela permet de faire appel à des mécanismes de coordination entre les acteurs impliqués dans la réponse à la crise et de déclencher des mécanismes de mise à disposition de ressources plus importantes. Cela crée une connaissance et une attention sur la crise.

Xavier Bernard Sans, Secrétaire Général de l'Eurorégion Méditerranée-Pyrénées explique que l'Eurorégion est un projet politique reconnu et organisé sous forme de Groupement Européen de Coopération Territoriale, qui regroupe trois régions (Région Occitanie, Catalogne et Îles Baléares). Dans sa feuille de route actuelle, la solidarité entre territoires et l'une de ses priorités. Pour rappel, le gouvernement central espagnol a fait voter une loi qui fixe une répartition des arrivants entre les régions autonomes, afin de répondre à l'accord du conseil européen pour l'accueil des immigrants. L'Eurorégion est donc directement concernée par les transferts d'arrivants depuis la côte sud espagnole mais également par environ 3000 migrants qui arrivent par an aux îles Baléares sur une route dite 'invisible' depuis les côtes tunisiennes et algériennes - 'invisible' car il existe peu d'informations sur les traversées et les éventuels disparus. L'effet de vase communicant y est visible : de plus en plus d'arrivées se font aux îles Baléares, en raison des contrôles aux Canaries. Dans la mesure où il existe un réseau d'acteurs territoriaux méditerranéens, Xavier Bernard-Sans souhaite qu'il existe une réelle stratégie macro-régionale élaborée conjointement par les Etats et Régions du pourtour méditerranéen, puisqu'elles pourraient avoir la compétence déléguée par les Etats d'accueillir les migrants. Dans le cas de la Catalogne, la Région a

pour mandat de donner accès à la santé, l'éducation, le logement et le travail aux migrants, il y a la volonté d'avoir une continuité entre la solidarité en mer et à terre.

Leoluca Orlando, ancien maire de Palerme et député européen, souligne que, malgré l'attention médiatique massive accordée à la guerre en Ukraine et au génocide en Palestine, l'espace humanitaire en Méditerranée reste non reconnu. Il déplore cet échec. Il rappelle que la Méditerranée, bien qu'elle ne représente qu'1 % de l'espace maritime mondial, concentre 20 % du transport maritime global et 30 % du transport mondial de gaz. Pourtant, le reste du monde ne la voit que comme une route reliant Gibraltar à Suez, ignorant complètement la question des migrants. Pour L. Orlando, l'intérêt porté à l'Ukraine s'explique par le fait qu'elle remet en question l'hégémonie occidentale, tandis que les migrants sont souvent déshumanisés et donc ignorés. Selon lui, la migration est perçue à tort uniquement comme un problème, alors qu'elle constitue également une solution. Il réfute l'idée d'une prétendue "invasion" de migrants : un million de personnes seulement ont traversé la Méditerranée au cours des dix dernières années, alors que, dans le même laps de temps, l'Europe a perdu 20 millions d'habitants. Il insiste sur le fait que l'Europe a besoin des migrants, qu'il considère comme l'avenir et exprime la gratitude de Palerme envers ces derniers. En collaborant avec la Libye, il estime que des dirigeants comme Ursula von der Leyen et Giorgia Meloni se rendent complices de crimes. Il dénonce l'initiative du gouvernement italien, qui a investi des millions d'euros pour transporter des migrants vers l'Albanie, ce qu'il juge absurde. Avec un coût de dizaines de milliers d'euros par migrant, ce programme ne vise, selon lui, qu'à permettre aux responsables politiques d'affirmer avoir "résolu le problème des migrants". L. Orlando conclut en affirmant que la priorité absolue doit être la préservation de la vie.