



Civil MRCC

Plateforme de  
coordination et de  
documentation pour  
les personnes en  
détresse en  
Méditerranée centrale

S  
A  
R  
N  
E  
W  
S

N°2

Septembre  
2022

# ECHOS

## De la Méditerranée centrale



Commémoration à Oujda, 6 février 2020, Alarm Phone

### P. 11 - COMMENTAIRE

"Qui a peur du croque-mitaine ?" : réflexions d'Alina Krobok (Sea Watch) sur les transbordements

### P. 13 - ANALYSE

De la rhétorique du "lieu sûr" au "port de destination" : un signal inquiétant des autorités italiennes

### P. 15 - INTERVIEWS

Echos de Tunisie : les conséquences d'un régime frontalier européen mortel

### P. 18 - AMPLIFIER LES VOIX

Luttes sans relâche aux frontières : rechercher les disparu.e.s, prendre soin des mort.e.s

### P. 21 - CRIMINALISATION

Une plateforme de solidarité pour soutenir les personnes accusées de conduire des bateaux vers l'Europe

## DISPARU.E.S AUX FRONTIÈRES

« CommemorAction » – mélange de deuil et de colère – est un terme inventé par des proches, des survivant.e.s de naufrage ou des militant.e.s pour dénoncer les meurtres racistes qui sont perpétrés aux frontières européennes. En référence aux journées transnationales de CommemorAction qui auront lieu début septembre à Zarzis en Tunisie, nous dédions ce 2<sup>ème</sup> numéro d'*Echos* aux personnes disparues et noyées en mer.

Il faut le répéter : la mort en mer et la souffrance aux frontières n'ont rien de naturel et d'inévitable mais sont le résultat du régime frontalier européen mis en place au cours des dernières décennies. Cela peut changer ! La guerre en Ukraine montre que lorsqu'il y a une volonté politique d'accueillir les réfugié.e.s, tout devient possible : des frontières ouvertes et un passage assuré par des trains, des ferries et des vols... quels meilleurs moyens de mettre immédiatement fin aux massacres qui ont lieu aux frontières ?

En tant que MRCC civil, nous défendons l'ouverture de la Méditerranée comme étape nécessaire et cruciale vers un monde plus juste. Les deux derniers mois montrent que, malgré les restrictions croissantes imposées à la liberté de mouvement, les personnes continuent à se déplacer. Du 1er janvier au 31 août 2022 :

- Plus de 40 794 personnes sont arrivées en Italie, dont un nombre important de **manière autonome**,
- 8 435 personnes, soit 137 **bateaux** en détresse, ont été **secourus par la flotte civile** (chiffres CMRCC),
- 11 612 personnes ont été **refoulées** en Libye, et 918 personnes **sont mortes** ou portées **disparues** (chiffres de l'OIM).

# DISPARU.E.S AUX FRONTIERES DE L'UE

## COMPTER LES MORT.E.S ET LES DISPARU.E.S

Ces dernières années, diverses initiatives ont vu le jour pour compter les morts et les disparitions aux frontières de l'Union européenne. L'organisation « United » a été la première dans les années 1990 à tenter de les recenser, non seulement en vue de les compter, mais lorsque cela était possible, de leur donner un nom. Rassembler des chiffres, pour tenter de mesurer l'ampleur de ce cimetière qu'est devenue la Méditerranée au cours des dernières années. Nommer ces disparitions, pour que l'accumulation de chiffres ne fasse pas oublier que, derrière chaque numéro, il existe un être de chair, une histoire individuelle, une vie brisée et une famille endeuillée.

Alors que pendant longtemps, le décompte a été laissé à l'initiative de la société civile, en 2014, l'Organisation mondiale pour les migrations (OIM) crée une base de données spécifique intitulée « Missing Migrants Project », fournissant des chiffres sur les personnes mortes ou portées disparues en migration à travers le monde. Au mois d'août 2022, l'OIM comptabilisait en Méditerranée plus de 24 500 morts depuis l'année 2014, la Méditerranée centrale (au départ de la Tunisie et de la Libye) étant la route la plus mortifère pour les personnes en migration avec près de 17 000 décès et disparitions comptabilisées lors de la même période (il convient toutefois de noter que les estimations récentes des organisations de la société civile concernant les traversées vers les îles Canaries viennent tempérer cette affirmation). Ces chiffres, on le sait, sous-estiment la réalité, ne tenant pas compte de tous les naufrages invisibles ou pour lesquels l'OIM estime qu'il n'existe pas suffisamment de preuves.

## UNE INSTRUMENTALISATION CYNIQUE

Si compter les personnes mortes ou disparues est primordial pour visibiliser et dénoncer le caractère funeste des politiques migratoires en Méditerranée, les intentions derrière la production de chiffres ne sont pas toujours bonnes. De fait, cela fait maintenant plusieurs années que ce décompte est cyniquement mis au service d'un contrôle accru de la mobilité, comme l'illustre la rhétorique employée par l'Union européenne. « *La migration le long de la route de la Méditerranée centrale. Gérer les flux migratoires, sauver des vies* » : tel est le titre d'une communication par laquelle la Commission européenne officialisait, en janvier 2017, la sous-traitance du contrôle migratoire aux soi-disant garde-côtes libyens. Pour répondre aux « tragédies » en Méditerranée, qui en 2016, avaient coûté la vie à plus de 4 500 personnes, celle-ci proposait alors la création d'un centre de coordination de sauvetage maritime à Tripoli.

La suite, chacun la connaît : une augmentation drastique des interceptions par les milices libyennes, le retour forcé de plusieurs dizaines de milliers de personnes dans l'enfer qu'elles tentaient désespérément de fuir, et le développement de routes toujours plus périlleuses et mortelles, faute de voies de passage sûres (cf. *Echoes #1*). Combien de fois la ligne téléphonique d'urgence Alarm Phone a-t-elle entendu de la part des personnes en détresse qu'un retour en Libye était pire que la mort ? Combien d'entre elles sont mortes sous les balles des soi-disant garde-côtes libyens ? Combien ont disparu suite à leur enfermement dans des centres de détention après avoir été interceptées en mer par les mêmes milices ?

## IL N'Y A PAS DE "TRAGEDIE" EN MEDITERRANEE

Ce qui se passe en Méditerranée n'est pas une tragédie. Il est temps de renverser les récits naturalisant et dépolitisés faisant de la mer un lieu où les êtres humains chercheraient à survivre aux forces impitoyables de la nature. Aujourd'hui, on ne disparaît pas en Méditerranée en tant qu'être humain. On y disparaît en tant que personne noire, en tant que personne racisée, en tant que personne construite comme un autre indésirable, privée de son droit fondamental à la liberté de mouvement. Bien plus qu'une frontière naturelle hostile, la Méditerranée est un espace que les politiques des États du Nord et du Sud ont transformé en un lieu de tri - où la vie des uns compte, tandis que celle des autres semble sans valeur, lorsqu'elle n'est pas instrumentalisée à des fins cyniques.

Si la mer est un espace politique, c'est aussi parce que c'est là que se déploient les formes de résistance et les luttes pour la liberté de mouvement. En témoignent les efforts des acteurs civils opérant en Méditerranée pour assurer la sécurité des traversées, mais surtout la poursuite inlassable des tentatives des personnes en migration pour quitter le lieu qu'elles sont contraintes de fuir ou pour atteindre le lieu où elles ont choisi de vivre. Ce, malgré les risques. Au prix des milliers de vies que l'Union européenne consent à sacrifier sur l'autel de ses politiques migratoires.

## LE SILENCE DES AUTORITES

Le silence auquel se heurtent les personnes dont un proche a disparu en mer ajoute à la violence de ce régime frontalier. Quel que soit le côté de la Méditerranée, les autorités n'offrent la plupart du temps aucune réponse ni soutien aux familles endeuillées ou qui cherchent un proche disparu. Le service de rétablissement des liens familiaux du Comité international de la Croix-Rouge (CIRC) et les Croix-rouge locales, chargés d'accompagner ces demandes, sont la plupart du temps défailtantes. Les

procédures d'identification des corps qui sont retrouvés sont très longues et souvent inaccessibles. Lorsqu'aucun corps n'a été retrouvé, ce qui est généralement le cas (environ 9 fois sur 10), le CICR n'est d'aucun secours et les proches laissés.e.s totalement seul.e.s dans leurs recherches.

*Porta d'Europa, Lampedusa,  
août 2022*



Aussi, beaucoup de personnes vivent pendant des années dans l'incertitude, sans savoir si leur proche est vivant ou non. En plus de la détresse psychologique que cette incertitude implique en rendant le deuil impossible, cette situation peut avoir de lourdes conséquences économiques. Alors que le statut de "disparu.e" est encore très peu reconnu par les Etats (il n'existe pas de « certificats de disparition »), certaines personnes ne peuvent pas recevoir les aides auxquelles elles auraient droit si le décès de la personne était attesté, ni se remarier, ni recevoir un héritage... La disparition d'un proche aux frontières relève donc de la double peine pour les familles.

### **LA MOBILISATION DE LA SOCIÉTÉ CIVILE**

Face à l'abandon des autorités et des grandes organisations, la société civile s'est progressivement mobilisée pour accompagner les personnes à la recherche d'un proche disparu. Avec le peu de moyens qui sont à leur disposition, les associations aident les familles à trouver des réponses, à rapatrier au pays le corps de l'être aimé ou encore à subvenir à leurs besoins, en l'absence de la personne disparue. Au Maroc ou en Tunisie, des familles de disparu.e.s s'auto-organisent pour chercher des réponses ensemble auprès des autorités et se soutenir mutuellement. Alors que les pêcheurs recueillent les corps que les autorités ne prennent pas la peine de chercher, la population locale se mobilise pour offrir aux naufragé.e.s une sépulture plus digne qu'une fosse commune.

De leurs côtés, les ONG de secours en mer sont de plus en plus confrontées à la question des morts et des disparitions. Lors d'opérations de sauvetage, il n'est pas rare qu'elles se retrouvent à devoir gérer les corps de celles et ceux pour qui le secours est arrivé trop tard. Face aux demandes incessantes des familles à la recherche de proches disparus, la flotte civile n'a pas non plus les moyens de répondre de manière adéquate, par manque de temps, de compétences ou de connaissances.

Des acteurs comme Alarm Phone mobilisent des ressources pour accompagner les familles, en coopérant avec associations de la société civile des pays de départ et de destination. Mais la tâche est colossale.

En tant que plateforme de coordination et documentation, le MRCC civil a pour objectif de renforcer la coopération des acteurs de la solidarité en mer pour améliorer l'information et l'accompagnement des proches de disparu.e.s. Sur le long terme, il s'agit de pousser les Etats et les organisations internationales à prendre leurs responsabilités, tant en apportant aux familles le soutien dont elles ont besoin, qu'en cessant la mise en œuvre de régime frontalier.

### RENDRE L'INVISIBLE VISIBLE

Le travail de la société civile, en coopération avec les familles, consiste parfois à rendre visible ce qui ne l'est pas : des naufrages invisibles, inconnus ou parfois tus par les autorités. A l'aide d'informations collectées auprès de survivant.e.s ou de pêcheurs, de témoignages de personnes à la recherche d'un proche disparu, d'images satellites, de traces de navires et de communications radio interceptées, la société civile s'efforce de reconstituer ces naufrages.

Grâce à ce travail, il s'agit non seulement de lutter contre un régime d'invisibilisation généralisé, mais également de désigner les autorités responsables de ces disparitions forcées. De demander – malheureusement souvent en vain, que justice soit faite. C'est le cas par exemple dans l'affaire du « left-to-die boat », cherchant à mettre en lumière la responsabilité de plusieurs Etats européens, après qu'un bateau transportant 72 personnes fuyant la Libye en mars 2011 a été retrouvé avec 9 survivants. Celui-ci avait dérivé en mer pendant 14 jours. L'enquête réalisée par Forensic Oceanography a montré que pendant sa dérive, le bateau avait été survolé par plusieurs avions militaires et croisé à plusieurs reprises des navires de l'OTAN sans que des secours ne soient déclenchés.

### COMMEMORATION : ENTRE CHAGRIN ET COLERE

Depuis longtemps, les militant.e.s et les acteurs de la société civile engagé.e.s dans la solidarité avec les personnes migrantes sont confronté.e.s à la mort et à la disparition d'êtres humains aux frontières extérieures de l'Europe. Ils ont ainsi développé non seulement des réseaux de solidarité pour tenter de contrer la violence meurtrière, mais aussi des moyens de commémorer les personnes tuées, disparues ou victimes de disparitions forcées.

Le terme "CommémorAction" est désormais utilisé pour désigner les rassemblements où se côtoient le deuil et la protestation. L'appel de 2020 en faveur d'une journée mondiale de commémorAction énonce que (<https://missingattheborders.org>) :

*"Avec notre terme "CommémorAction", nous offrons une promesse : nous n'oublierons pas celles et ceux qui ont perdu la vie ou ont été porté.e.s disparu.e.s et nous*

*lutterons contre les régimes frontaliers meurtriers. Nous créerons un espace dédié au souvenir et nous construirons collectivement à partir de notre chagrin. Nous ne serons pas seul.e.s et nous n'abandonnerons pas. Nous continuerons à nous battre quotidiennement pour la liberté de mouvement et la dignité humaine pour toutes et tous."*

Depuis plusieurs années, ces actions commémoratives, qu'elles soient de petite ou de grande envergure, sont devenues des événements transfrontaliers réguliers et ont donné naissance à une communauté de personnes en deuil, qui luttent contre la violence qui a tué ou fait disparaître des êtres aimés. La prochaine grande CommémorAction aura lieu à Zarzis, en Tunisie, du 3 au 6 septembre 2022, organisée par les familles des disparu.e.s et leurs soutiens.



### Cimetière de Lampedusa

#### LES PROCHES : DES ACTEURS ANTI-NEOCOLONIAUX ?

Les dizaines de milliers de victimes du régime des frontières signifient qu'il existe des centaines de milliers, voire des millions de personnes, d'ami.e.s, de parents et d'enfants dans le Sud global qui pleurent ou recherchent encore leurs proches. Le deuil peut prendre des formes très différentes et la majorité des personnes touchées tentent probablement de gérer leurs "tragédies" respectives au sein de leur cercle familial.

Les familles qui s'engagent et s'organisent au niveau transnational en participant à des CommémorActions apparaissent comme le sommet politique d'un iceberg social. Cela pourrait-il devenir l'embryon d'un pouvoir collectif plus fort à l'avenir ? D'un nouvel acteur anti-néocolonial ?

Aujourd'hui déjà, en dénonçant les injustices mortelles commises aux frontières, les proches représentent une puissance remarquable du Sud global. De la même manière que nous envisageons la lutte contre les frontières comme une lutte pour l'égalité des droits sociaux, nous devrions percevoir et soutenir les familles des CommémorActions comme de futurs acteurs cruciaux dans la lutte pour la justice mondiale.

# COMMEMORATION

*« Nous n'oublierons pas  
celles et ceux qui ont perdu  
la vie ou ont été porté.e.s  
disparu.e.s et nous lutterons  
contre les régimes frontaliers  
meurtriers.*

*Nous créerons un espace  
dédié au souvenir et nous  
construirons collectivement à  
partir de notre chagrin.*

*Nous ne serons pas seul.e.s et  
nous n'abandonnerons pas.*

*Nous continuerons à nous  
battre quotidiennement pour  
la liberté de mouvement et  
la dignité humaine pour  
toutes et tous »*

# CELA FAIT UNE DIFFERENCE !

## JOURNAL DE BORD DE LA COORDINATION DES SECOURS PAR LES ACTEURS CIVILS EN MÉDITERRANÉE CENTRALE

Cette section donne un aperçu du degré de coopération entre les acteurs civils opérant en Méditerranée centrale.

### JUILLET 2022

Pour le mois de juillet, le MRCC civil a comptabilisé au moins 209 bateaux partis de Libye. 72 d'entre eux sont arrivés de manière autonome ou après avoir été accompagnés par Alarm Phone, tandis que 32 bateaux ont été secourus par la flotte civile. Concernant la route entre la Tunisie et Lampedusa, Alarm Phone a compté 223 bateaux ayant atteint l'île italienne.

Alarm Phone a appris que 66 personnes étaient mortes en Méditerranée centrale, tandis que 86 personnes étaient portées disparues. Il est toutefois probable que ces chiffres soient beaucoup plus élevés, de nombreux naufrages se produisant généralement sans témoins.

- 1 juillet** **Seabird 1 (Sea Watch)** localise un bateau en bois transportant 14 personnes en détresse et alerte les navires à proximité. Le voilier **Imara (R42 sailandrescue)** est le premier sur les lieux et porte assistance aux personnes jusqu'à ce que le navire **Ocean Viking (SOS Méditerranée)** arrive et les prennent à son bord (1).
- 2 juillet** 68 personnes en détresse appellent **Alarm Phone** et se retrouvent ensuite sur une infrastructure de la plateforme pétrolière Miskar, en pleine mer. L'**Ocean Viking** est prêt à aider le groupe, mais les autorités européennes alertées ignorent cette offre et organisent un refoulement illégal vers la Tunisie (cf. focus).
- 3 juillet** Après une alerte donnée par **Alarm Phone**, le navire **Ocean Viking** sauve 63 personnes d'un bateau en bois.
- 4 juillet** L'**Ocean Viking** porte secours à 15 autres personnes voyageant sur un bateau pneumatique, qui avaient auparavant appelé **Alarm Phone**.
- 7 juillet** Après avoir été alerté par **Alarm Phone**, le navire **Geo Barents (Médecins Sans Frontières)** sauve 41 personnes en détresse voyageant dans deux bateaux différents. Plus tard dans la journée, l'équipage repère 4 autres bateaux et prend à son bord un total de 315 personnes (2).
- 19 juillet** Le navire **Rise Above (Mission Lifeline)** porte secours à 63 personnes en détresse sur un bateau en bois.
- 23 juillet** Le **Sea-Watch 3 (Sea-Watch)** localise et sauve 101 personnes d'un bateau en bois. Le même jour, **Alarm Phone** est alerté par les personnes à bord de trois bateaux gonflables, transportant plus de 300 personnes. Les trois bateaux sont secourus par le **Sea-Watch 3** (3).
- 24 juillet** Au large des côtes de la Libye, l'**Ocean Viking** sauve trois bateaux pneumatiques transportant un total de 258 personnes. Deux des bateaux avaient déjà contacté **Alarm Phone**. Après la transmission par **Alarm** d'un appel de détresse de 16 personnes, le voilier **Imara (r42 sailandrescue)** localise et assiste le bateau quelques heures jusqu'à ce que le **Sea-Watch 3**, mieux équipé, arrive et prenne les personnes à bord (4).
- 25 juillet** Le navire **Geo Barents** sauve 52 personnes d'un bateau en bois et 13 personnes d'un plus petit bateau en fibre de verre. Les deux groupes avaient auparavant contacté **Alarm Phone**. L'**Ocean Viking** localise et sauve 39 personnes en détresse, puis change de cap pour se diriger vers 80 autres personnes à bord d'un bateau en caoutchouc qui avaient auparavant alerté **Alarm Phone**.
- 26 juillet** Le **Geo Barents** porte secours à un total de 158 personnes voyageant sur 4 bateaux différents en détresse. L'un de ces bateaux a été repéré depuis la passerelle, tandis que les trois autres ont d'abord contacté **Alarm Phone**, qui a transmis les alertes.
- 27 juillet** Le **Geo Barents** continue avec le sauvetage de trois autres bateaux, dont l'un transporte 232 personnes. L'un des bateaux avait déjà appelé **Alarm Phone** pour demander de l'aide.
- 28 juillet** **Alarm Phone** reçoit deux appels de détresse de personnes en mer. Avec l'aide de l'avion **Seabird 1**, qui aide à le localiser, un des bateaux transportant 40 personnes est secouru par le **Geo Barents**. Le **Geo Barents** localise ensuite un bateau de 23 autres personnes qui avaient alerté Alarm Phone.
- 31 juillet** Le voilier **Nadir (RESQSHIP)** entend par radio un bateau de pêche demandant de l'aide pour secourir 88 personnes sur un bateau en bois à la dérive près de Lampedusa. Une fois sur place, le **Nadir** soutient les personnes tout au long de la journée jusqu'à l'arrivée du **Sea-Eye 4 (Sea-Eye)**, un navire plus grand, qui prend les personnes à son bord (5) (cf. focus).



1

 **r42\_sailandrescue**  
@r42sailrescue

In collaboration with [#seabird](#) and [#OceanViking](#) this night our crew could rescue 14 people from a small wooden boat in distress!

2

 **MSF Sea**  
@MSF\_Sea

All these rescues took place in the Maltese SAR zone. We are appalled by the fact that [@Armed\\_Forces\\_MT](#), the primary responsible for rescues in this zone, were informed but remained silent and inactive, neglecting their legal obligation to provide or coordinate assistance.

3

 **Sea-Watch International**  
@seawatch\_intl

UPDATE: Over 100 people taken on board [#SeaWatch3](#) in 4. rescue. [@alarm\\_phone](#) informed us about the people in distress. Among them a heavily pregnant woman & a patient with severe burns. Our medics are doing their best, but further treatment on land might be needed soon.

10:26 PM · Jul 23, 2022 · TweetDeck

4

 **Alarm Phone**  
@alarm\_phone

This is what solidarity at sea looks like!

16 people alerted Alarm Phone when in distress at sea. [#IMARA](#) of [@r42sailrescue](#) found and stabilised the boat. [#SeaWatch3](#) arrived and carried out a successful rescue operation. [❤️ #civilfleet](#)

5

 **sea-eye**  
@seaeyeorg

In Dunkelheit evakuierte die Einsatzcrew die 88 Menschen und brachte sie an Bord der SEA-EYE 4 in Sicherheit. Dort kümmert sich seitdem die Crew um die Menschen und Einsatzarzt Alexander Lupke von [@germandoctors](#) leistet mit seinem Team die notwendige medizinische Versorgung.

## AOÛT 2022

Pour le mois d'août, le CMRCC a compté un minimum de 93 bateaux partis de Libye. 55 d'entre eux sont arrivés de manière autonome ou avec le soutien de la ligne téléphonique d'urgence Alarm Phone. 20 bateaux ont été secourus par la flotte civile.

Le téléphone d'alarme a appris que 14 personnes étaient décédées sur cette route, tandis que 60 personnes avaient été portées disparues. Nous pensons cependant que ces chiffres sont beaucoup plus élevés, dans la mesure où de nombreux naufrages ont tendance à se produire sans témoins.

**6 août** Le navire **Astral (Proactiva Open Arms)** assiste 2 bateaux tentant de rejoindre Lampedusa. L'un de ces bateaux est retrouvé avec l'aide de l'avion **Seabird 1**.

**8 août** Après une alerte d'**Alarm Phone**, **Seabird 1** est en mesure de localiser un bateau transportant 7 personnes. Le navire **Astral** se rend alors sur les lieux et soutient le groupe de personnes en détresse jusqu'à l'arrivée des garde-côtes italiens.

**11 août** Après un appel de détresse de 47 personnes adressé à **Alarm Phone**, l'avion **Colibri 2 (Pilotes Volontaires)** parvient à trouver le bateau en détresse qui fait route vers Lampedusa. A l'arrivée de l'**Astral**, le bateau en bois chavire et tout le monde, sauf un enfant, est secouru. Les garde-côtes italiens recueillent ensuite les survivant.e.s (6) (cf. *focus*).

**17 août** Après que **Alarm Phone** soit resté en contact avec 101 personnes en détresse pendant toute la nuit, le nouveau navire **Open Arms Uno (Proactiva Open Arms)** est en mesure d'effectuer son premier sauvetage au large de Lampedusa.

**21 août** Le **Geo Barents** reçoit une alerte du centre de coordination du sauvetage maritime italien concernant un bateau en détresse à environ 70 à 80 miles nautiques au sud-ouest de la Sicile. Le **Geo Barents** sauve les 90 personnes dans la région de recherche et de sauvetage commune à Malte et à l'Italie (7).

**25 août** L'**Ocean Viking** qui patrouille au large des côtes libyennes trouve et porte secours à 41 personnes en détresse voyageant sur un bateau en bois (8).

**26 août** Le voilier **Nadir** est le seul bateau qui répond à une alerte d'**Alarm Phone** concernant un bateau pneumatique transportant 57 personnes. L'**Ocean Viking** porte secours à 56 personnes en détresse localisées par **Seabird 1**. Dans le même temps, 20 heures après une alerte d'Alarm Phone, le **Geo Barents** sauve 11 personnes qui dérivait depuis plus d'un jour au large de la Libye.

**27 août** **Ocean Viking** sauve 204 personnes de 5 bateaux différents et en assiste un autre juste au sud de Lampedusa. Trois de ces bateaux avaient été localisées par **Seabird 2**, après que l'un des bateaux ait contacté **Alarm Phone**. Au même moment, le **Geo Barents** sauve 25 personnes qui avaient contacté Alarm Phone. Le voilier **Astral** trouve un autre groupe de 13 personnes fuyant la Libye et leur fournit des gilets de sauvetage et de l'eau, peu avant qu'ils n'arrivent de manière autonome à Lampedusa, parmi les 48 bateaux qui atteignent l'île ce jour-là (9).

**28 août** Le **Geo Barents** sauve 61 personnes d'un bateau en bois pour ensuite se diriger vers 79 personnes sur un bateau en caoutchouc, lesquelles avaient appelé **Alarm Phone**.

**29 août** Le **Geo Barents** continue à secourir des personnes qui ont contacté **Alarm Phone**. Le bateau d'ONG porte secours à un autre groupe de 18 personnes qui ont passé 4 jours en mer et 41 autres personnes qui ont pu être retrouvées 2 jours après que la première alerte ait été donnée. Les deux bateaux étaient en contact avec Alarm Phone et Seabird 2 a aidé à les localiser (10).

**30 août** Suite à une autre alerte donnée par **Alarm Phone**, le **Geo Barents** sauve 32 personnes fuyant la Libye et a maintenant un total de 297 personnes secourues à bord.



MSF Sea  
@MSF\_Sea

**BREAKING**

While wrapping up training exercises and before heading south to the search and rescue zone, the [#GeoBarents](#) team received by the Italian Maritime Rescue Coordination Centre [#MRCC](#) an alert of a boat in distress in the Italian [#SAR](#) zone.

7



Oscar Camps  
@campsoскар

6

Otro naufragio en el [#Mediterraneo](#), unas 40 personas de Sudán y Eritrea. Todo ocurre en pocos minutos, pero la inmediata actuación del equipo de [#Astral](#) las puede recuperar del mar y ya están todas salvo incluido un niño. ¿Cuántos naufragios ocurren sin que sepamos [#CadaVidaCuenta](#)



SOS MEDITERRANEE  
@SOSMedIntl

8

Shortly after this operation, [@SOSMedIntl](#) team evacuated 119 people from an unstable overcrowded wooden boat first assisted by [#Astral](#). The survivors spent 24 hours at sea and show signs of seasickness & exhaustion.

[@SOSMedIntl](#) & [@IFRC](#) teams are now caring for 212 survivors.



Sea-Watch International  
@seawatch\_intl

9

Yesterday, once again one of the boats spotted by [#Seabird](#) was rescued by [#OceanViking](#). Life-threatening scenes happen daily on the [#Mediterranean](#). The civil fleet rescues while the [#EU](#) looks the other way and willfully puts human lives at risk.



Alarm Phone  
@alarm\_phone

10

**SOS** ~17 people in distress in [#Malta](#) SAR  
Yesterday evening we were alerted to a boat with ~17 people on board, incl. women and children, fleeing from [#Libya](#). Authorities are informed, but don't share any info. The contact with the boat was lost last night - we hope they are alive.



## FOCUS

### 02.07.2022 - Tentative de sauvetage par la flotte civile de personnes en détresse échouées sur une plate-forme pétrolière, se terminant par un refoulement vers la Tunisie.

**Alarm Phone** a été alerté par 68 personnes (dont 2 enfants) à bord d'un bateau en bois en détresse dans la région de recherche et de sauvetage (SRR) de Malte, qui se trouvaient en mer après avoir quitté les côtes libyennes. Les personnes à bord ont signalé qu'une femme était malade et qu'un homme à bord était déjà mort au cours de cette odyssee. Le navire **Ocean Viking (SOS Méditerranée)**, ayant reçu l'alerte, a alors changé de cap afin de rejoindre les personnes en détresse. L'avion Osprey 2 de Frontex a également été observé dans la zone. Il s'est probablement rendu sur le lieu du cas de détresse au cours de la journée, assistant aux événements mais n'alertant pas les membres de la flotte civile de la présence des personnes ni de l'évolution de leur situation.

Les personnes en détresse ont fini par grimper sur l'infrastructure de la plateforme pétrolière offshore de Miskar, où elles ont continué à appeler Alarm Phone pour demander de l'aide. De son côté, le personnel de la plate-forme pétrolière a demandé à l'équipage de l'Ocean Viking d'intervenir. Malheureusement, les personnes ont finalement été interceptées et refoulées vers la Tunisie par les garde-côtes tunisiens, après que le centre de coordination des secours maltais ait indiqué à l'équipage de l'Ocean Viking en approche que leur aide n'était pas nécessaire. Pendant dix heures, l'Ocean Viking a proposé, sans succès, aux autorités d'intervenir.

Malgré la présence de la flotte civile et sa capacité à offrir une solution sûre et légale aux personnes en détresse, celle-ci finalement été entravée par des autorités dont l'objectif premier semble être de refouler les personnes dans les pays qu'elles tentent de fuir, au mépris de leurs droits fondamentaux.

### 31.07.2022 - Alerte donnée par un navire de pêche, entendue par Seabird 1 et l'équipage du Nadir. Cas de détresse assisté par le Nadir et ensuite secouru par le Sea-Eye 4

Alors qu'il survolait la région de recherche et de sauvetage de Malte peu avant 15h00 UTC, l'équipage de l'avion **Seabird 1 (Sea-Watch)** a entendu un bateau de pêche inconnu communiquer une position par radio. L'équipage du voilier **Nadir** a également entendu cette même communication et a changé de cap afin de vérifier la position car son navire se trouvait à proximité. Un peu avant 17h00 UTC, celui-ci avait localisé un bateau en détresse à la position signalée. Un fois arrivé, l'équipage a pu constater qu'il s'agissait d'un bateau en bois gris surchargé qui transportait 88 personnes sans aucun équipement de navigation ou de sauvetage.

Le Nadir a pu aider les personnes en détresse en leur distribuant des gilets de sauvetage et de l'eau, avant de

rester à côté de leur bateau afin de sécuriser la situation. Pendant ce temps, le **Sea-Eye 4**, plus grand et mieux équipé, a pu s'approcher des lieux avant d'atteindre le cas de détresse dans la nuit. Les 88 survivant.e.s ont finalement pu être amené.e.s à bord du Sea-Eye 4 sans encombres et recevoir des soins médicaux.

Une fois de plus, les autorités maltaises ont sciemment décidé de ne pas assumer leurs responsabilités face à ce cas de détresse situé dans leur zone de responsabilité. Les personnes ont heureusement pu être assistées, secourues puis débarquées en lieu sûr, ce, uniquement grâce aux efforts des membres de la flotte civile. A noter que le Sea-Eye 4 a ensuite été contraint par les autorités à attendre une période de douze jours en mer avant que le débarquement des survivant.e.s ne soit enfin autorisé.

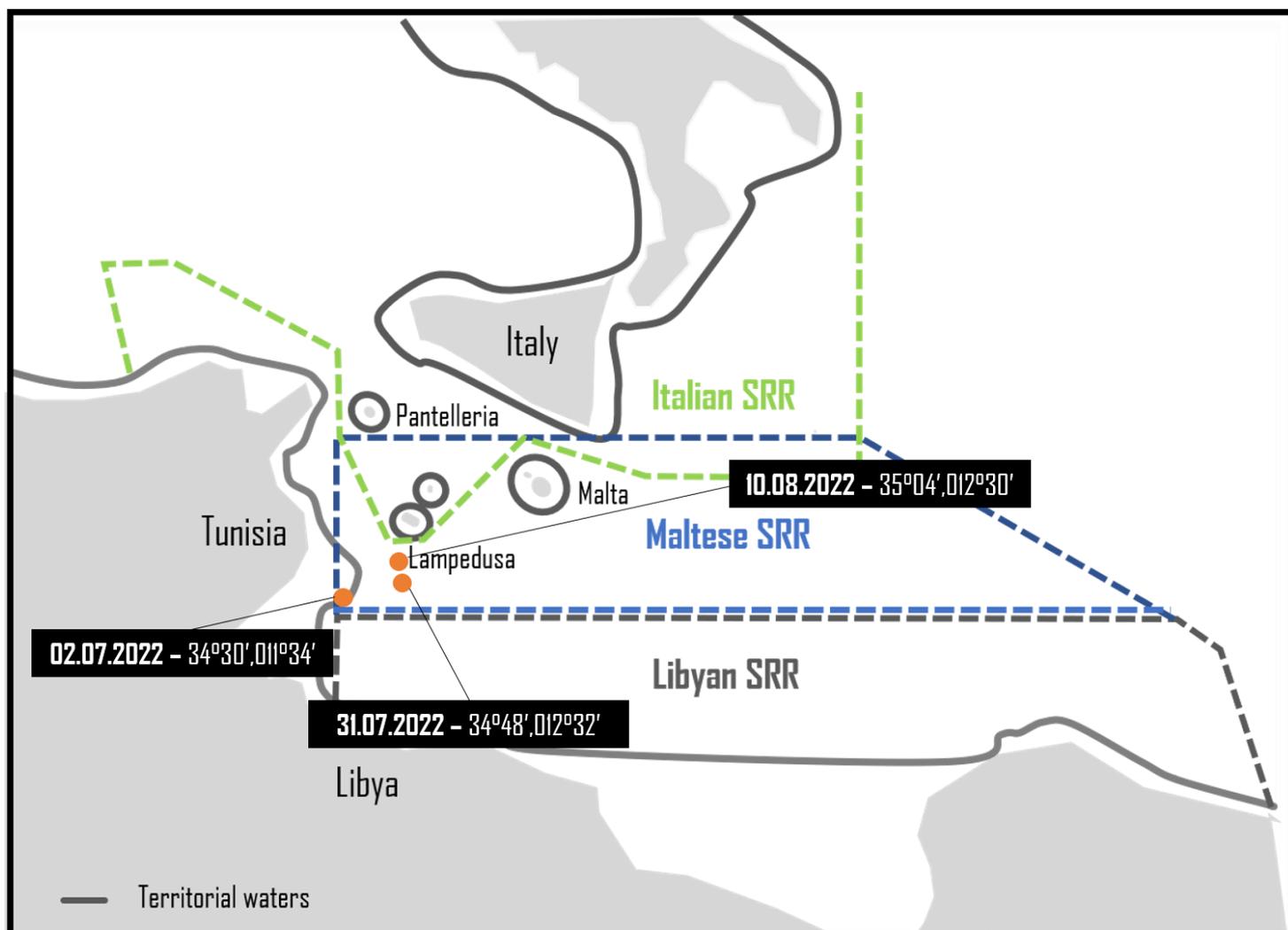
**10.08.2022 - 40 personnes ayant appelé Alarm Phone, repérées par les avions Seabird 1 et Colibri 2, et secourues dans des conditions critiques par l'Astral. Un enfant disparu.**

Un peu avant 11h00 UTC, l'avion **Seabird 1 (Sea-Watch)** a repéré un bateau en bois surchargé en mer, situé à cinq milles nautiques au nord de la limite de la SRR maltaise : 40 personnes à bord d'un bateau en mauvais état, sans gilet de sauvetage. L'équipage du Seabird 1 a informé les autorités compétentes de Malte, mais cette alerte n'a suscité aucune réaction de la part du centre de secours maltais. Plus tard dans la journée, les personnes en détresse ont également appelé **Alarm Phone** à l'aide et ont signalé vers 18h00 UTC que leur embarcation s'était arrêtée et qu'elle dérivait. Malte n'avait toujours pas lancé d'opération de secours.

Le lendemain, alors que les conditions en mer se dégradent, l'avion **Colibri 2 (Pilotes Volontaires)** a repéré le bateau en détresse tôt dans la matinée, informant également les autorités et exigeant que des mesures soient prises. Suite aux alertes conjointes d'Alarm Phone, de Pilotes Volontaires et Sea-Watch, le

navire **Astral (Proactiva Open Arms)** est arrivé sur les lieux, trouvant le bateau au milieu de vents violents et de vagues surdimensionnées. Après plusieurs tentatives pour sécuriser et stabiliser le bateau en détresse, en raison des mauvaises conditions météorologiques et la surcharge du bateau, celui-ci a chaviré. L'équipage de l'Astral a alors dû secourir et embarquer les personnes. Les garde-côtes italiens ont finalement pris en charge les personnes à bord de l'Astral et les ont débarquées à Lampedusa. Un enfant, cependant, a été porté disparu suite au chavirement de l'embarcation.

Sans la coordination des moyens de reconnaissance de la flotte civile, la ligne téléphonique de détresse Alarm Phone et la présence des navires de sauvetage civils, le bilan aurait pu être bien plus lourd. Le centre de secours maltais a une fois de plus montré qu'il ne comptait pas respecter ses obligations en matière de recherches et de sauvetage, restant inactif malgré les alertes. La communauté des acteurs de la solidarité en mer a heureusement été en mesure de fournir une assistance vitale à ces personnes en détresse. Nos pensées vont à l'enfant décédé et à sa famille.



# COMMENTAIRE

## TRANSBORDEMENT : QUI A PEUR DU CROQUE-MITAIN ?

*Par Alina Krobok de Sea-Watch*

En juin dernier, le Sea-Watch 4 a effectué sa toute dernière mission en tant que Sea-Watch 4 : à partir de maintenant, il continuera à opérer en Méditerranée centrale avec SOS Humanity en tant que "Humanity 1". Cette dernière mission a été assez extraordinaire dans le sens où le navire a battu le record de transbordements en une seule rotation au sein de la flotte civile, en assistant trois autres navires et en prenant en charge les rescapés qu'ils avaient à bord.

Les transbordements ont une longue histoire dans le sauvetage civil en mer. Au début de l'année 2015, nous avions l'habitude de confier les personnes secourues aux navires de la marine et des garde-côtes, dont nous soutenions les efforts de sauvetage. Lorsque ceux-ci ont cessé de se manifester, nous avons acheté des navires plus grands et avons dû commencer à acheminer nous-mêmes les personnes jusqu'à la terre ferme. Pendant toute cette période, il y a eu régulièrement des navires marchands qui ont également croisé des personnes en détresse et leur ont porté assistance.

Puis, pendant la période sombre de Salvini, aucun navire n'a été autorisé à entrer dans les ports italiens des personnes secourues à bord. Le message adressé à la marine marchande était clair : si vous aidez des personnes en détresse, vous aurez des problèmes et subirez des pertes financières énormes en étant bloqués de manière indéfinie au large des ports européens, sans être autorisés à y entrer. Mieux vaut donc ignorer ces personnes ou participer à des refoulements illégaux en les remettant à une unité militaire libyenne...

Si la flotte civile s'indigne de cette évolution, la stratégie consistant à aider les navires marchands et à prévenir les refoulements en assurant le transbordement des personnes ne se développe que lentement. Les navires de sauvetage sont pourtant mieux équipés pour prendre en charge les personnes secourues après avoir été en détresse en mer. Mais la peur de faire quelque chose de mal, d'être à nouveau bloqué devant ou dans un port, et d'être criminalisé pour avoir été solidaire avec d'autres navires ou avoir soutenu les personnes en migration est désormais profonde.

Bien sûr, on pourrait dire que nous assumons une fois de plus une tâche que les États ont délibérément abandonnée et que, par conséquent, nous apportons une solution temporaire à ce qui ne peut être décrit que comme l'échec des États. Mais c'est là tout le problème du sauvetage maritime civil : nous voulons que les États fassent leur travail, mais nous savons qu'ils ne le feront pas. Donc, si nous ne le faisons pas, cela pèse sur les personnes migrantes. Et ça, ce n'est pas une option.

Donc, au-delà de la crainte de répression, qu'y a-t-il de mal dans les transbordements ? Qu'y a-t-il de mal à assurer aux navires marchands qu'ils ne seront pas laissés seuls s'ils décident de porter secours à des personnes en détresse ? Qu'y a-t-il de mal à soutenir d'autres navires d'ONG qui ont atteint leurs capacités maximales en termes de personnes à bord et d'équipements ? A vouloir fournir les meilleurs soins possibles aux personnes secourues ? Qu'y a-t-il de mal à considérer la Méditerranée centrale dans son ensemble et à chercher comment maximiser les capacités de sauvetage disponibles, car celles-ci sont toujours insuffisantes ? C'est vrai, rien de mal.

Voici donc mon plaidoyer et un rappel pour nous aussi : ne laissons pas nos décisions être guidées par la peur de quelque chose qui devrait être une évidence.



Photo prise depuis le Nadir (ResQship), avant un transbordement des personnes à bord sur le Sea Watch 4

# BREVE



Sea-Watch.org/ David.Lohmueller

## ARRIVEES AUTONOMES : LA GRANDE MAJORITE DES PERSONNES MIGRANTES SURMONTENT LES DEFIS DE LA TRAVERSEE PAR LEURS PROPRES MOYENS

Ce qui s'est passé au petit matin du 26.07.2022 est loin d'être nouveau : lors de l'un des appels adressés à Alarm Phone, des personnes qui avaient auparavant communiqué leur position GPS pendant la nuit, ont déclaré qu'elles étaient maintenant à Lampedusa. Ces personnes ont accosté elles-mêmes sur l'île, sans l'aide des garde-côtes italiens ou d'un navire de sauvetage civil.

En dehors de ce qui se présente de manière claire comment étant un « débarquement autonome », il arrive aussi que les garde-côtes ou la Guardia di Finanza interceptent ou accompagnent les bateaux, quelques miles nautiques seulement avant que les personnes n'atteignent la côte par leurs propres moyens. Selon les statistiques officielles, ces interceptions ou escortes sont comptabilisées comme étant des sauvetages par les garde-côtes, bien qu'il s'agisse en réalité plutôt d'une interception avant leur arrivée, réalisée à des fins de contrôle. Pour avoir une estimation juste du nombre de traversées autonomes, il faut donc inclure au moins tous les bateaux qui pénètrent ou se rapprochent des eaux territoriales italiennes ou maltaises (soit à environ 12-15 milles nautiques des côtes), le plus long du voyage étant déjà derrière les passager.ère.s.

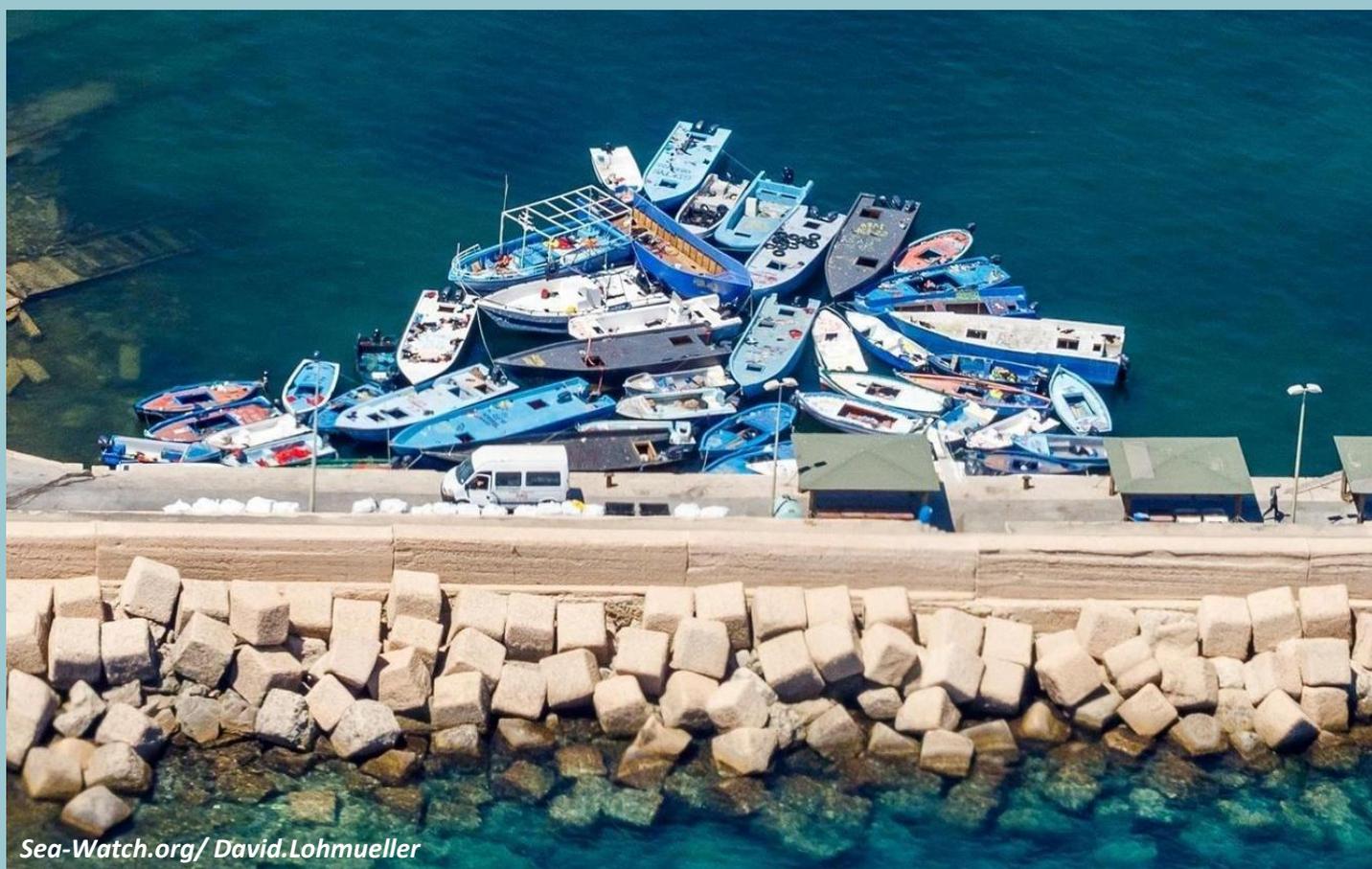
A noter qu'à l'époque du gouvernement de Salvini, l'État italien semble avoir redéfini son devoir d'assistance en cas de détresse, traitant les bateaux traversant la Méditerranée non pas comme des « événements SAR » (de recherche et de secours), mais comme des « événements d'immigration illégale ». La conséquence étant que, depuis, les autorités italiennes ne réagissent généralement qu'à partir du moment où les bateaux approchent leurs eaux territoriales. Cela peut être considéré en partie comme un mécanisme que l'Italie utilise pour se soustraire à sa responsabilité de passer par les procédures normales (et plus longues) d'un événement SAR (recherche et sauvetage), lequel requiert l'assignation officielle d'un lieu de débarquement sûr. En outre, cette altération des « événements SAR » en « événements d'immigration illégale » s'applique désormais à des opérations sauvetages conduites par des ONG. Plutôt que de leur assigner un « lieu sûr » pour le débarquement des rescapé.e.s, les autorités assignent un « port de destination ». Ce changement de rhétorique s'inscrit dans un effort plus large de la part de l'Italie pour échapper à ses obligations en matière de recherche et de sauvetage dans le contexte de la migration.

Les personnes à bord des bateaux en Méditerranée centrale traversent souvent la mer pendant environ 20 heures lorsqu'ils partent de Tunisie, ou 30-40 heures lorsqu'ils partent de Libye. Souvent, elles appellent désespérément les secours, soit en s'adressant directement aux garde-côtes et/ou indirectement en appelant Alarm Phone. Mais ces appels de détresse sont régulièrement ignorés, la non-assistance étant depuis longtemps devenue la norme.

Aussi devons-nous considérer que dans la majorité des cas de traversée en mer, les personnes atteignent leur destination en ne comptant que sur leurs propres forces. Le 30 juillet, 31 bateaux sont ainsi arrivés à Lampedusa. Le 6 août, ils étaient 18. La majorité de ces bateaux étaient partis de Tunisie, mais plusieurs aussi de Libye.

Au cours des dernières semaines, plusieurs grands bateaux avec 300 à 500 personnes à bord ont également atteint les côtes de la Sicile ou de la Calabre. Bien sûr, ces grands débarquements attirent l'attention du public. Mais nul ne sait combien de petits bateaux, appelés "bateaux fantômes", arrivent pendant la nuit sans attirer l'attention.

Pour conclure, il ne faut jamais oublier que seule une petite partie des arrivées par la mer en provenance de Tunisie et de Libye sont secourues par la flotte civile. Il est temps de reconnaître que la grande majorité des réfugié.e.s et des migrant.e.s surmontent les défis et les risques de la traversée par leurs propres moyens.



# ANALYSE

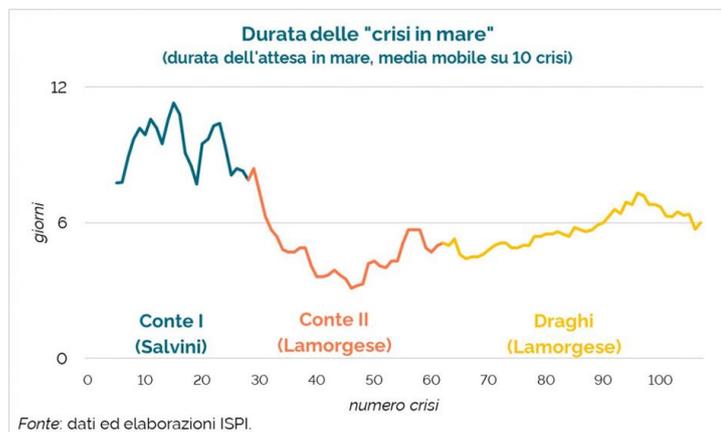
## DU LIEU SUR AU PORT DE DESTINATION

Le 25 septembre 2022, des élections générales anticipées auront lieu en Italie. Une fois de plus, une partie de la campagne électorale se joue sur le dos des personnes migrantes. Selon les sondages, Giorgia Meloni, leader du parti post-fasciste Fratelli d'Italia ("Frères d'Italie"), pourrait remporter les élections et

devenir Première ministre. Pour elle, la solution est un "blocus naval" militaire chargé de repousser les bateaux de migrant.e.s au large des côtes libyennes. Matteo Salvini, le leader de la Ligue est son allié junior et se prépare à revenir comme ministre de l'Intérieur, poste qu'il avait déjà occupé de mai 2018 à septembre 2019. Son but : rétablir les "décrets de sécurité" et tenter à nouveau de "fermer les ports" italiens aux débarquements des bateaux d'ONG. Mais, au-delà de la

propagande, que s'est-il réellement passé pendant ces quatre années ?

Selon les données recueillies par le chercheur Matteo Villa de l'Institut de recherche ISPI, pendant la période Salvini, 28 « crises » se sont produites : 12 lors desquelles les navires de secours ont été contraints de débarquer dans des ports non italiens, et 16 lors desquelles les navires ont dû attendre jusqu'à 20 jours avant de débarquer leurs rescapé.e.s.



**Fig. 1 DURÉE DE LA CRISE EN MER - Moyenne de la durée du blocage avant débarquement effectuée sur dix cas**

Avec les deux gouvernements suivants (Conte 2 avec Mario Draghi comme Premier ministre et Luciana Lamorgese comme Ministre de l'Intérieur), l'attitude des autorités a changé, mais des obstacles ont continué à être imaginés pour entraver les activités de sauvetage en mer de la société civile. Depuis mai 2020, suite à la multiplication des contrôles des autorités portuaires, divers bateaux d'ONG ont ainsi été placés en détention administrative, à 15 reprises :



**Fig. 2. SAISIES ET DETENTIONS DES NAVIRES D'ONG**

Ces pratiques n'ont cessé qu'en août 2021. Dans les communications officielles avec les autorités étrangères, une nouvelle terminologie a été introduite, les autorités italiennes écrivant que les navires sont engagés dans "l'assistance systématique aux migrants en transit".

Revenons un peu en arrière : en mars 2020, la pandémie de Covid 19 sévissait en Italie et l'état d'urgence sanitaire

était déclaré. Le 7 avril, un décret du Ministère des Transports (MIT) stipulait que les ports italiens ne pouvaient plus être considérés comme des "lieux sûrs" de débarquement pour des raisons sanitaires. Etaient alors mis en place des navires de quarantaine pour accueillir les survivant.e.s. Des périodes de quarantaine sont également imposées aux navires de la flotte civile.

La terminologie officielle a connu d'autres changements significatifs : de plus en plus, même les opérations de sauvetage menées par les patrouilleurs des garde-côtes italiens et de la Guardia di Finanza ne sont pas définies comme des "événements SAR", mais comme des "opérations de répression de l'immigration clandestine".

Pour les navires de secours civils, le débarquement est toujours possible, mais souvent après plusieurs jours d'attente, ce délai étant officieusement justifié par l'absence d'infrastructures d'accueil adéquates. Mais dans les communications officielles adressées aux navires, il n'est presque jamais question d'attribuer un "lieu sûr" aux bateaux de sauvetage, mais plutôt un "port de destination", comme cela se dit pour la cargaison d'un navire marchand. L'état d'urgence sanitaire a pris fin le 31 mars 2022, mais on le voit, ce langage continue d'être utilisé.

Il ne s'agit pas de changements innocents. Au contraire, il semble clair que la stratégie des autorités italiennes est à moyen et long terme de sortir tout d'abord du cadre juridique du droit maritime international sur la recherche et le sauvetage tel que défini par la Convention de Hambourg de 1979, en déchargeant les Etats européens (l'Italie et Malte en premier lieu) des devoirs et obligations qui en découlent. Deuxièmement, l'objectif semble être de traiter les personnes débarquées différemment - non pas comme des survivant.e.s d'un événement SAR demandant l'asile, mais plutôt comme des "migrants illégaux interceptés lors d'une tentative irrégulière de traverser la frontière par la mer", ce qui entraîne des procédures d'éloignement accélérées et discriminatoires. Enfin, l'objectif est de préparer le terrain pour une nouvelle criminalisation contre les personnes en déplacement et contre la solidarité avec elles.

Il ne fait aucun doute que les élections du 25 septembre en Italie ouvriront de nouveaux scénarios politiques, avec des conséquences importantes sur la gestion des frontières maritimes en Méditerranée. Ces conséquences font certainement partie d'une stratégie à long terme d'externalisation des frontières, mais elles pourraient aussi prendre des formes plus directes, plus dures et plus brutales. Dans tous les cas, celles-ci peuvent et doivent être contrées efficacement par un élargissement des alliances sociales et politiques ainsi qu'un renforcement des infrastructures communes de solidarité, en mer comme sur terre.

# INTERVIEWS

*Latifa, Chamseddine et Slah sont trois Tunisiens affectés différemment par le régime frontalier de l'UE. Chacun d'entre eux a des manières particulières de lutter contre les frontières à travers leur travail et dans leur vie quotidienne. Ces entretiens ont été recueillis à Zarzis et Tunis par l'équipe de recherche et de suivi du MRCC civil.*

## ECHOS DE TUNISIE

**LATIFA**, sœur de Ramzi, disparu depuis 2011, et membre de l'association tunisienne « Mères de disparus », nous éclaire sur la façon dont elles et d'autres ont décidé de s'auto-organiser en tant que mères et sœurs de proches disparus, et sur le travail qu'elles accomplissent depuis 2016.

**Comment votre association a-t-elle été créée ? Dans quel but ?**

Ma maman Fatma faisait partie d'une autre association qui ne nous a jamais soutenues en quoi que ce soit suite à la disparition de mon frère, alors elle a décidé en 2016 de créer sa propre association et de soutenir les mères qui recherchent leurs enfants. Le but de notre organisation est de rechercher nos frères et sœurs et nos enfants disparus en mer. Nous essayons également de soutenir les familles en leur trouvant des avocat.e.s ou en les aidant à accéder à des soins de santé gratuits. De nombreuses familles n'ont aucun revenu après la disparition de leur proche et sont totalement laissées seules dans une situation sociale et économique très difficile.

**Pourquoi avez-vous nommé l'organisation "Mères des disparus" et choisi de vous rendre visibles en tant que femmes ?**

D'après mon expérience, ce sont en général les mères et les sœurs qui sont les plus touchées et qui n'abandonnent jamais leurs recherches. Que ce soit en Tunisie ou dans d'autres pays, ce sont toujours les femmes qui sont en première ligne, toujours présentes dans les manifestations, toujours prêtes à se déplacer dans le monde entier pour trouver la moindre trace de leurs proches, et qui ont le courage et la force de continuer la lutte. Au début, nous voulions nommer notre association "Le Cri des Mères" car personne ne pourra jamais ressentir la douleur des mères qui ont soudainement perdu leur enfant.

**Quel a été le soutien des autorités dans vos procédures de recherche et de réparation ?**

Les autorités ne nous ont jamais aidés pour quoi que ce soit, elles continuent à faire de fausses promesses depuis 2011, elles ne nous aident même pas pour les visas pour l'Italie, les tests ADN ou les avocat.e.s : nous devons compter sur nous-mêmes, travailler ensemble et nous soutenir les unes les autres.



**Latifa, Mur de CommémorAction dans le camp d'été transfrontalier II, juillet 2022**

**SLAH, un pêcheur de la ville de Zarzis en Tunisie, s'exprime sur l'impact sur son travail de pêcheur de la militarisation de la Méditerranée centrale par l'UE. Il partage également de son engagement quotidien dans le sauvetage de personnes en mer depuis les années 1990.**

***Dans quelle mesure êtes-vous, en tant que pêcheur à Zarzis, affecté par la migration et le régime frontalier ?***

Les accords entre la Libye, l'Italie et Malte visant à renforcer le contrôle des frontières pèsent sur nous, les pêcheurs. Notre zone de pêche a été réduite et les milices libyennes la contrôlent de plus en plus. La plus grande erreur qui ait jamais été commise a été d'utiliser les milices libyennes comme police de la circulation en Méditerranée centrale ! Depuis 2016, nous, pêcheurs, sommes témoins des naufrages et des atrocités qu'ils infligent aux migrants en mer. Nous-mêmes, nous nous faisons également voler nos bateaux et nos biens, nous sommes kidnappés, emprisonnés et ne sommes libérés que lorsque nous les payons.

***Que faites-vous lorsque vous croisez des personnes en détresse en mer ? Avez-vous le soutien des autorités ?***

Nous sommes très souvent seuls pour secourir les gens, parfois sans aucun soutien des autorités pendant 20 heures ou même plus. Nous sommes obligés de mener les sauvetages nous-mêmes : c'est une obligation

humanitaire et nous le faisons depuis les années 1990. Nous faisons monter les gens à bord, nous leur donnons de la nourriture et de l'eau et nous appelons les centres de secours.

C'est notre culture et notre devoir : en tant que pêcheurs, nous ne pouvons pas laisser les gens se noyer ! Même avec le peu de moyens dont nous disposons et même si nous devons souvent jeter tous les poissons que nous avons pêché après un sauvetage, la vie humaine est plus importante que n'importe quelle richesse, elle est irremplaçable !

***Selon vous, comment faire en sorte que la mer ne soit plus un cimetière ?***

La situation ne peut pas rester en l'état. Plus les années passent, plus les gens meurent et plus il y a de disparus.e.s. Dans un premier temps, l'UE doit prendre ses responsabilités et évacuer les gens petit à petit. Mais à long terme, nous devrions parvenir à un monde sans visas. C'est possible, le problème est qu'il n'y a pas de volonté de la part des gouvernements !



***Sauvetage d'un bateau de personnes en détresse par les pêcheurs de Zarzis, Association "le pêcheur" pour le développement et l'environnement***

**CHAMSEDDINE MARZOUG, un ancien pêcheur, partage son expérience à Zarzis où depuis 2011 il enterre "dignement" les personnes migrantes qui ont perdu la vie le long des côtes tunisiennes.**

*Chamseddine dans le "Cimetière des inconnus", Mohsen Lihidhed*



***Comment est venue l'idée d'ouvrir des cimetières pour les corps des migrants trouvés au large de Zarzis ?***

À Zarzis, nous sommes confrontés à des décès depuis que le régime frontalier de l'UE a été mis en œuvre. En 2002, le phénomène s'est amplifié, mais sous la dictature, nous n'avons pas pu nous lever pour protester contre ces décès, nous n'avons rien pu faire. En 2011, avec la révolution et la création du camp de réfugié.e.s de Choucha, nous avons demandé aux autorités de nous donner un terrain pour enterrer les personnes qui étaient trouvées sur les côtes de Zarzis. Elles nous ont seulement donné un espace où étaient déversées des ordures... J'ai nettoyé, préparé le sable et j'ai commencé à enterrer les cadavres échoués sur nos côtes.

***Quel est l'impact de tous ces corps retrouvés à Zarzis sur les habitant.e.s de la ville ?***

Les habitant.e.s de Zarzis acceptent et sont ouvert.e.s à l'idée d'avoir des cimetières pour les personnes qui ont perdu la vie à cause du régime frontalier meurtrier. Elles sont également solidaires et n'ont jamais eu de problèmes avec cela. Quant à moi, c'est un travail difficile : vous ne pouvez pas reconnaître les personnes lorsque les cadavres sont décomposés... Vous devez les enterrer en respectant leur corps, leur vie et leurs proches...

***Recevez-vous le soutien des autorités locales ?***

Je n'ai bénéficié d'aucun soutien de la part des autorités, elles ne m'ont jamais donné un terrain approprié (autre qu'une décharge) ou un soutien financier. Elles n'aident que pour certaines procédures administratives, comme l'autorisation d'enterrer les gens, mais à part cela, nous faisons ce travail seul.e.s, avec nos propres capacités et les dons que nous recevons.

***Qui visite ces lieux et dans quel but ? Avez-vous déjà reçu la visite de familles ?***

Je me souviens de 2014, lorsque B., une personne syrienne vivant aux Pays-Bas, est venue au cimetière pour y rechercher sa sœur Maysoon. Maysoon était sur un bateau transportant 480 personnes qui avait fait naufrage près de Ben Guerden et seules 120 personnes avaient survécu. Je l'ai informée que les personnes qui avaient été identifiées ou retrouvées sur les côtes tunisiennes avaient toutes été enterrées près du port de Ben Guerden. Les mères et les sœurs de l'"Association des mères de disparus" en Tunisie ont visité le cimetière de Zarzis en 2022. Elles ont demandé s'il y avait une chance qu'un de leurs fils s'y trouve.

Ceci pour ne citer que quelques-unes des expériences que j'ai vécues avec des familles de personnes disparues. À chaque fois, c'est très émouvant et touchant de les voir présent.e.s, posant de nombreuses questions pour lesquelles, malheureusement, il n'y a pas de réponse.

# AMPLIFIER LES VOIX

## RECHERCHER LES DISPARU.E.S, PRENDRE SOIN DES MORT.E.S

### "NOUS, FAMILLES DES DISPARUS"

*Lettre écrite par Laila Waleed Hasan, une jeune femme originaire de Syrie. Son frère, Jihad Walid Hassan, est porté disparu depuis qu'il a quitté la Tunisie en bateau le 4 mars 2022. Laila décrit le long chemin que les familles doivent parcourir à la recherche de leurs proches.*

*Le bateau dans lequel mon frère a voyagé est parti de Tunisie le 4 mars à 20h. Le bateau transportait entre 57 et 68 personnes de nationalité syrienne, palestinienne et tunisienne. Il se dirigeait vers l'île de Lampedusa en Italie, qu'il faut habituellement environ 18 heures pour atteindre par la mer. Le lendemain, la nouvelle s'est répandue que le bateau était arrivé sur l'île de Pantelleria (en Italie), et que les voyageurs et voyageuses étaient désormais en quarantaine pour 14 jours.*

*14 jours plus tard, les corps de personnes qui se trouvaient à bord ont commencé à apparaître sur des plages en Tunisie, dans les régions d'El Haouaria, Kelibia et Nabeul (villes côtières du nord-est de la Tunisie). La plupart des corps retrouvés, entre 30 et 35 personnes (principalement des femmes, des enfants et des personnes âgées), ont été transportés à l'hôpital Taher Maamoury de Nabeul. En dehors de ces corps retrouvés, un grand nombre de personnes sont toujours portées disparues à ce jour.*

*Par conséquent, nous avons commencé à chercher en Italie par l'intermédiaire de la Croix-Rouge italienne. Ils ont refusé de nous aider, prétextant avoir besoin d'une lettre officielle adressée par la Croix-Rouge syrienne, qui, à son tour, n'a pas pu nous aider sous prétexte des sanctions imposées à la Syrie. Ensuite, nous avons contacté les garde-côtes italiens qui n'ont offert aucune aide et ont même essayé de nous soutirer des informations. L'une des familles des disparu.e.s s'est aussi rendue en Italie et a tenté d'y effectuer des recherches : en vain.*

*Nous avons également essayé de rechercher nos proches à Malte par l'intermédiaire des garde-côtes maltais, lesquels ont confirmé qu'aucune des personnes disparues n'était dans le registre des arrivées. Plus tard, la nouvelle s'est répandue selon laquelle 6 Tunisiens du même bateau auraient communiqué avec leurs familles en leur disant qu'ils étaient dans une prison maltaise. Nous avons vérifié cette information et découvert que jusqu'à la*

*Cette section contient les mots de celles et ceux qui ont été affecté.e.s par le régime meurtrier de la frontière et qui luttent pour que les mort.e.s et les disparu.e.s ne soient ni réduit.e.s au silence ni oublié.e.s.*

*mi-mars, la dernière arrivée à Malte avait eu lieu à la fin de l'année 2021.*

*Nous avons également contacté plusieurs navires qui ont effectué des opérations de sauvetage pendant cette période. Nous avons été déçu.e.s par le manque de clarté des réponses des navires, qui ont notamment refusé de donner le nom des personnes qui se trouvaient à bord pour des raisons de sécurité, avant d'accepter de répondre qu'il n'y avait pas de Palestinien.ne.s, Syrien.ne.s ou Tunisien.ne.s à bord.*

*Nous avons contacté à nouveau les autorités tunisiennes mais à nouveau, elles ont refusé de partager des informations claires concernant les passager.ère.s du bateau mentionné. Le responsable de la communauté syrienne en Tunisie n'a fait aucune déclaration et lorsque nous l'avons contacté personnellement, sa réponse a été que toutes les personnes du bateau s'étaient noyées. Le ministère tunisien de l'Intérieur a indiqué sur son site web que 205 opérations d'immigration clandestine avaient été déjouées entre le 1er janvier et le 20 avril 2022 et que 3 160 personnes avaient été arrêtées, dont 2 249 de nationalité étrangère et 911 Tunisiens.ne.s. Cependant, nous n'avons pu obtenir aucune information sur les personnes disparues. Selon notre suivi de l'actualité, la plupart des personnes partant de Tunisie par bateau sont secourues, quelques-unes sont comptabilisées comme disparues et parfois, les corps apparaissent sur la plage.*

*Nous avons ensuite contacté les hôpitaux de Nabeul, qui nous ont demandé de leur fournir des échantillons ADN afin de les comparer aux échantillons prélevés sur les corps retrouvés. Là encore, nous avons été confrontés à d'innombrables difficultés financières, juridiques et procédurales, que ce soit en Syrie ou au Liban. Après un long effort, nous, les familles, avons réussi à collecter notre ADN. Cependant, l'hôpital ne nous a pas donné de moyen d'envoyer les échantillons, mais nous a plutôt traité.e.s avec un infini dédain et nous*

ont demandé de nous rendre en Tunisie ! De même, lorsque la famille d'une personne disparue a contacté l'hôpital pour obtenir la photo d'un corps afin de l'identifier, l'hôpital n'a jamais répondu.

Enfin, nous avons essayé d'appeler le numéro de mon frère (Jihad Waleed Hasan) le 13 mars à 18 heures à plusieurs reprises. Le téléphone sonnait mais il n'y avait pas de réponse. Les questions suivantes nous sont alors venues à l'esprit : le téléphone a-t-il été confisqué par des garde-côtes ? Les personnes disparues étaient-elles encore en vie à cette date et n'ont-elles pas été secourues ? Y a-t-il eu une disparition forcée de certaines personnes migrantes en Tunisie ? Nous avons également essayé de contacter les numéros de toutes les personnes disparues au mois de mai, et il y avait beaucoup de téléphones qui sonnaient, les numéros étant joignables pendant quelques secondes puis à nouveau injoignables.

Nous avons également cherché en Libye dans différentes zones, que ce soit à l'intérieur ou à l'extérieur des zones contrôlées par le gouvernement, par l'intermédiaire de nos connaissances. Plusieurs rumeurs ont circulé sur la présence des disparues dans une prison libyenne, mais aucun élément n'a permis de confirmer ou d'infirmes leur présence.

Nous, les familles des disparues, nous nous sommes mis spontanément à la recherche de nos proches avec nos propres moyens. Nous avons été soumis à des tentatives d'arnaque, mais nous avons encore une lueur d'espoir de trouver des nouvelles qui puissent guérir nos cœurs blessés. Nous demandons et lançons un appel à toutes celles et ceux qui peuvent nous aider ou au moins transmettre notre message aux parties pouvant nous permettre de retrouver nos enfants.



## REPOSE EN PAIX, ABDEL

Abdel Wahab Yousif est un jeune poète soudanais qui s'est noyé dans la Méditerranée en août 2020.

Tu vas mourir en mer.  
Votre tête est bercée par les vagues rugissantes,  
votre corps se balançant dans l'eau,  
comme un bateau perforé.  
Dans la fleur de l'âge, vous partirez,  
avant votre 30e anniversaire.  
Partir tôt n'est pas une mauvaise idée ;  
mais ça l'est sûrement si tu meurs seul,  
sans qu'aucune femme ne vous appelle dans ses bras :  
"Laisse-moi te serrer contre ma poitrine,  
J'ai beaucoup de place.  
Laisse-moi laver la saleté de la misère sur ton âme".

**Abdel Wahab Yousif**

Traduction de l'arabe par Adil Babikir

أن تموت في عرض البحر  
حيث الموج يصطّفق بصخب في رأسك  
والماء يأرجح جسدك  
كقارب مثقوب .

....

في مقتبل العمر  
دون أن تبلغ الثلاثين بعد .  
أبدأ، ليس سيناً أن تغادر باكراً  
السيء، أن تموت وحيداً  
دون امرأة  
لك : تعال إليّ، حضني يتسع لك تقول،  
دعني اغسل روحك من درن البؤس .

# ENTRE ZARZIS ET LAMPEDUSA

De l'autre coté de la mer,  
Tu enterres les corps de mes frères,  
Je sais, je sais ce que tu ressens,  
A force de l'avoir fait souvent.  
C'est dur, très dur, mon ami,  
D'être témoin de cette infamie,  
Avec un sentiment d'impuissance,  
Devant cette cynique violence.  
Moi aussi sur le littoral sud,  
Ce sont Mamadou, Ali et Oualid,  
Que j'ai humblement accompagné,  
Avec des prières au ciel criées,  
Pour faire parvenir leur calvaire,  
A Dieu l'immense de l'univers.  
Tu n'as pas seulement enterré les corps,  
Mais l'âme de toute l'humanité.  
Tu étais seul devant chaque naufragé.  
Il était seul quand tu l'as enterré.  
Chacun était seul sur les vagues de la mer.  
Chacun a quelque part un père et une mère.  
J'étais seul à les mettre sous terre,  
Ils étaient seuls arrosés par mes sueurs.  
Un oiseau seul survolait la scène,  
De deux hommes qui s'enterrent sans haine.  
Oui, mon ami Vincenzo Lombardo de Lampedusa,  
Moi, de Zarzis, Mohsen surnommé Boughmiga,  
Nous sommes certainement les seuls amis des  
Harraga,  
Que nous avons bien traités vivants, bien traités  
morts,  
Que nous avons respecté, comme des frères,  
Dans ton cimetière de Lampedusa,  
Et sur mon monticule de Ras Lemsa.

Extrait d'un poème de Lihidheb Mohsen,  
Eco artiste et poète vivant à Zarzis

# CRIMINALISATION DE LA MIGRATION

## RESEAU DE SOUTIEN AUX CAPITAINES DE BATEAUX

Les personnes en mouvement sont souvent arrêtées et emprisonnées pour avoir conduit des bateaux amenant des personnes en Europe. Elles sont accusées de trafic d'êtres humains, souvent sans avoir accès à une assistance juridique adéquate ou à des informations sur leurs droits fondamentaux.

Le réseau "Captain Support" est une plateforme fondée par des activistes en solidarité avec les personnes accusées de conduire les bateaux vers l'Europe, et pour les mettre en relation avec des réseaux de soutien et des avocats et avocates locaux.

Sur nos canaux, vous pouvez trouver des informations utiles sur la criminalisation. Vous pouvez demander un soutien juridique alternatif en nous envoyant un message privé.

Les activistes et les bénévoles vous répondront en vous fournissant des informations utiles et en vous mettant en contact avec des avocats et un soutien social si nécessaire.



**LIBERTE DE MOUVEMENT POUR TOUTES ET TOUS !**

**COURRIEL** : [captain.support@proton.me](mailto:captain.support@proton.me)

**PAGE FACEBOOK** : <https://www.facebook.com/CaptainSupportLegalAid/>

**PAGE INSTAGRAM** : <https://www.instagram.com/captain.support/>

**YOUTUBE** : [https://www.youtube.com/channel/UCES\\_TV6dvT1U77mphyHcDhg](https://www.youtube.com/channel/UCES_TV6dvT1U77mphyHcDhg)



# MOBILISATIONS

## CAMP D'ETE TRANSFRONTALIER II



Dessin de George.tte.s

### ÉTENDRE LES INFRASTRUCTURES POUR LA LIBERTÉ DE MOUVEMENT !

En juillet dernier, plus de 700 activistes d'Afrique du Nord et de l'Ouest et de toute l'Europe ont participé au deuxième camp d'été transfrontalier près de Nantes en France. Une nouvelle fois celui-ci a suivi sa devise : "construire et étendre les infrastructures pour la liberté de mouvement et l'égalité des droits". L'événement a débuté par une " foire sans frontières " (espace permettant à chaque collectif de se présenter) et, pendant les quatre jours suivants, plus de 40 ateliers et plénières ont été organisés sur différents thèmes liés aux migrations.

Ces quatre jours ont été caractérisés par une atmosphère très productive et respectueuse. Les participant.e.s ont échangé leurs multiples formes de solidarité sur les routes ainsi que leurs luttes et actions quotidiennes contre les déportations et les camps, contre l'externalisation et la criminalisation...

Un atelier impressionnant a été consacré à CommemorAction, dans lequel plusieurs proches ayant perdu des membres de leur famille à cause du régime frontalier de l'UE, ont présenté leurs luttes pour le droit à la vérité, la reconnaissance et la justice. Ils ont également décidé d'exposer au centre de l'espace du camp de nombreux portraits et photos de leurs proches disparu.e.s, noyé.e.s et tué.e.s aux frontières européennes.

SITE INTERNET : <https://trans-border.net>





Plateforme de coordination et de documentation pour les personnes en détresse en Méditerranée centrale

CONTACTS

Site web - <https://civilmrcc.eu>  
Courriel - [political-moderator@civilmrcc.eu](mailto:political-moderator@civilmrcc.eu)