



Plate-forme de
coordination et de
documentation pour
les personnes en
détresse en
Méditerranée centrale

S
A
R
S
N
e
w
s

N°15

Janvier
2025

ECHOES

De la Méditerranée centrale



Safira - Sauvetage de 79 personnes après une alerte d'Alarm Phone
Crédit Mediterranea, 29.11.24

P.1 - INTRODUCTION

10 ans après l'été de la migration : appel à des actions transnationales

P.9 - ANALYSE

La route des Comores

P.12 - FORCES DE DISPARAITRE

Un autre naufrage qui aurait pu être évité

P.15 - FRAGMENT JURIDIQUE

Le procès Salvini, un rapport d'Open Arms

P.16 - CRIMINALISATION

Nouvelles du procès des « El Hiblu3 » à Malte

P.17 - AMPLIFIER LES VOIX

Les réfugié.es en Libye poursuivent leur combat pour leur évacuation

10 ANS DE LUTTE !

En 2025, plusieurs organisations civiles de sauvetage en mer reviendront sur les dix dernières années de leur lutte pour une traversée sûre. 2025, c'est aussi le dixième anniversaire de l'été historique de la migration. Les souvenirs de ces mois de liberté de circulation durement gagnée, d'Athènes à Stockholm, et des manifestations d'accueil organisées dans toute l'Europe, apparaissent aujourd'hui comme des souvenirs d'un autre temps et d'un autre monde.

Pourtant, ces luttes se poursuivent à travers les mouvements actuels de réfugié.es et de migrant.es. En mer Méditerranée et en Atlantique, près de 200 000 personnes ont ainsi atteint les côtes du sud de l'Europe en 2024.

En 2024, en Méditerranée centrale :

- **65 474** personnes sont arrivées **en Italie** et à Malte par la mer, dont un grand nombre de manière autonome (chiffres du HCR jusqu'au 29 décembre).
- **12 410** personnes et **240 bateaux** en détresse ont été secourus par la **flotte civile** (chiffres du CMRCC jusqu'au 31 décembre).
- **21 470** personnes ont été refoulées en **Libye** après avoir été interceptées par les soi-disant garde-côtes libyens soutenus par l'UE (chiffres de l'OIM jusqu'au 28 décembre).
- **1 689** personnes ont été signalées comme **mortes ou disparues** (chiffres de l'OIM jusqu'au 28 décembre)

2025 : 10 ANS L'ETE DE LA MIGRATION...

... ET APPEL A UNE CHAINE D'ACTIONS TRANSNATIONALES!



Lors de l'été 2025, nous fêterons les 10 ans de la marche historique de l'espoir (March of Hope), expression de la lutte pour la liberté de circulation en mer Egée et le long de la route des Balkans. Au début du mois de septembre 2015, des milliers de réfugié.es et de migrant.es originaires principalement de Syrie se sont rassemblé.es dans la gare hongroise de Budapest-Keleti. L'accès aux trains étant refusé par les autorités, ils et elles ont décidé collectivement de marcher sur les autoroutes vers le nord, montrant leur détermination à atteindre leurs villes de destination dans le nord-ouest de l'Europe, même à pied si nécessaire.

Marche de l'espoir depuis Budapest

« Les images de cette marche trouveront certainement leur place dans l'iconographie de ce long été de migrations : une longue file de personnes qui, après une semaine d'attente, se réapproprient leur propre mobilité et quittent collectivement Budapest. Face à ces images et face à l'échec d'une stratégie répressive, l'Allemagne et l'Autriche ont annoncé l'ouverture de leurs frontières et l'accueil des réfugié.es, à la suite de quoi le gouvernement hongrois a organisé le transport de ces personnes en bus jusqu'à la frontière. Au cours du week-end, au moins dix mille réfugié.es ont atteint l'Allemagne. Les frontières étaient enfin ouvertes. » (1)

Dans les semaines qui ont suivi, les luttes pour la liberté de circulation se sont poursuivies partout où les gouvernements des Balkans ont tenté de bloquer les personnes en mouvement.

"Dublin" effondré et un corridor d'Athènes à Stockholm

Les arrivées massives entre la Turquie et la Grèce et la dynamique de ces semaines d'été n'ont pas seulement entraîné l'effondrement total du mécanisme de Dublin : pour la première fois, un nouveau couloir a été ouvert entre Athènes et Stockholm.

Pendant quelques mois, les réfugié.es et les migrant.es ont pu se déplacer librement en bus et en train dans de nombreuses régions d'Europe. En outre, ces personnes ont pu choisir librement l'endroit où elles souhaitent demander l'asile. La suspension forcée des contrôles aux frontières a également entraîné l'effondrement des activités des passeurs.

L'été de la migration a prouvé une fois de plus que les réseaux de passeurs ne peuvent exister que si les gardes-frontières et Frontex créent les conditions nécessaires à leur fonctionnement. Lorsque des passages sûrs ont été ouverts sur la route des Balkans, les gens n'ont plus eu à payer les coûts élevés liés au franchissement dangereux et clandestin des frontières.

Et si des personnes ont continué à mourir en mer en raison de la fermeture des frontières entre la Turquie et la Grèce, le taux de mortalité en Méditerranée a atteint lors de cette période son niveau le plus bas depuis 20 ans. Au total, environ deux millions de personnes ont pu rejoindre l'Europe en 2015/2016.

Chaîne d'actions en septembre 2025 ?

Divers réseaux de solidarité ont commencé à se demander, si et de quelle manière, le 10e anniversaire de l'été de la migration et de la marche de l'espoir pourraient devenir non seulement une occasion de se souvenir, mais aussi d'intervenir contre la brutalisation du régime frontalier.

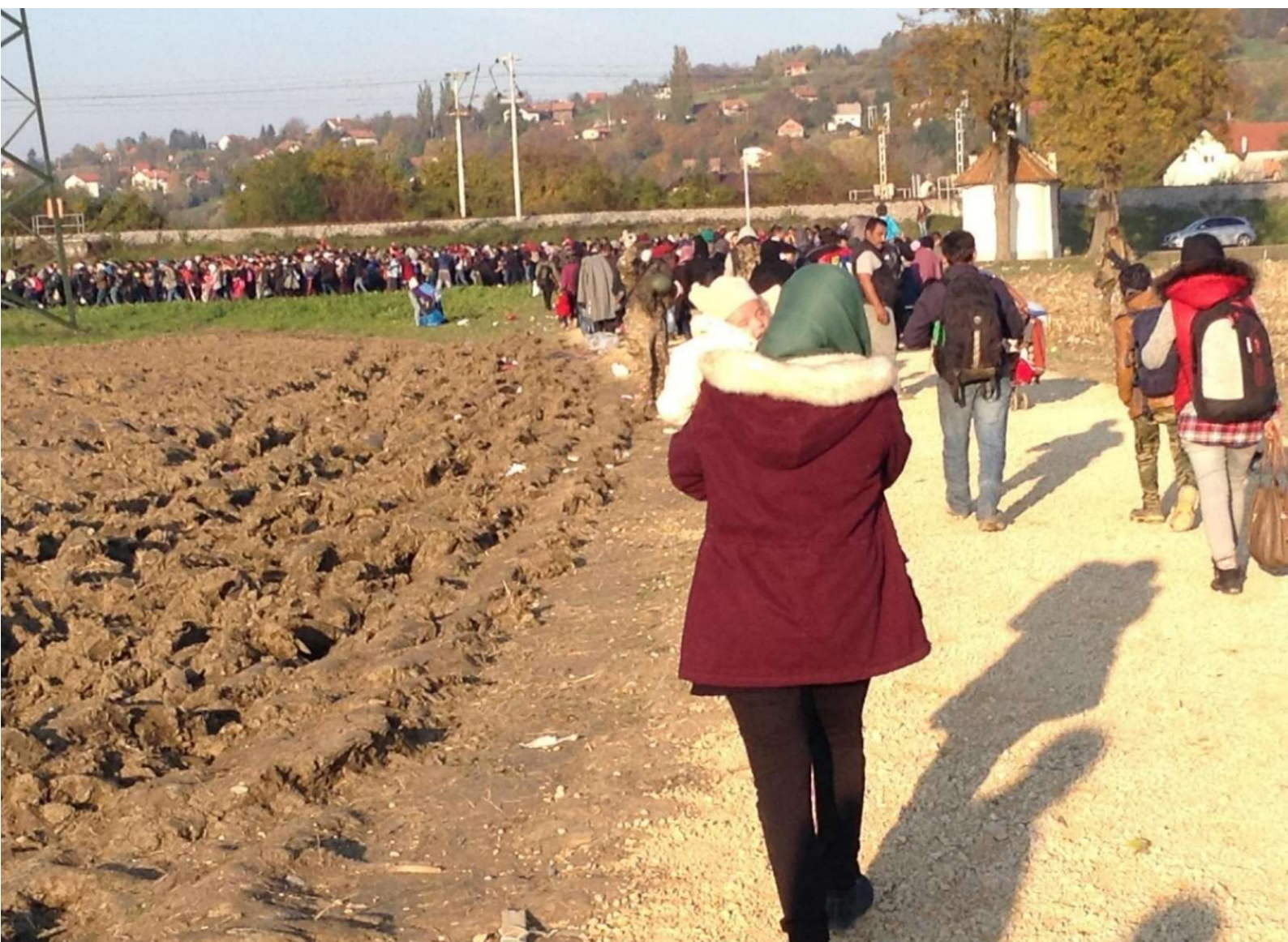
Pouvons-nous imaginer, en ces temps marqués par un recul de la liberté de circulation et une montée de la droite, rompre avec la normalisation de la mort et des refoulements ? Cela vaut-il la peine d'essayer de mobiliser des capacités supplémentaires pour une

chaîne d'actions transnationales en septembre 2025 afin de surmonter la posture défensive des mouvements de gauche quant à la question de la migration ? Et si oui, comment est-il possible d'organiser des activités interconnectées entre les 10 ans de sauvetage civil en mer et les 10 ans de l'été de la migration ?

No one is illegal, Hanau

Pour en savoir plus sur l'été de la migration et la marche de l'espoir

- [https://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope-en/\(1\)](https://bordermonitoring.eu/ungarn/2015/09/of-hope-en/(1))
- <https://moving-europe.org/march-of-hope-3/>
- <https://moving-europe.org/still-moving-europe/>
- <https://urls.fr/8Ur932>



Personnes migrantes en septembre 2015 à la frontière entre la Croatie et la Slovénie. Crédit : Moving Europe

DERNIERS DEVELOPPEMENTS POLITIQUES

VOLER SOUS LE DECRET « FLUSSI » : LA DERNIERE ATTAQUE CONTRE LES OPERATIONS AERIENNES CIVILES EN MEDITERRANEE CENTRALE

Combattre la forteresse Europe n'a jamais été facile. Ces dernières années, la flotte civile a été contrainte d'opérer dans un espace de plus en plus réduit en Méditerranée centrale, faisant face aux interceptions des garde-côtes libyens, hautement militarisés et soutenus par l'UE, et d'autres milices libyennes.

Depuis des années, nous assistons parallèlement à une criminalisation des acteurs civils. L'une des dernières manifestations de cette criminalisation est la modification du décret Piantedosi, qui reprend la logique de l'externalisation des frontières afin de contrôler les actions et les mouvements des ONG dans les eaux internationales.

Aujourd'hui, en vertu du Décret « Flussi », publié le 11 octobre 2024 et voté par les deux chambres le 4 décembre 2024, le gouvernement italien étend les restrictions déjà en vigueur à l'encontre des bateaux d'ONG, aux opérations aériennes. Le décret contient des paragraphes exclusivement consacrés à l'adaptation du décret Piantedosi aux avions d'ONG qui décollent et/ou atterrissent en Italie et qui sont impliqués dans des opérations de surveillance aérienne. Avec le nouveau décret-loi n° 145, le gouvernement Meloni vise maintenant à restreindre les opérations aériennes. Cette nouvelle tentative suit exactement le schéma du décret Piantedosi s'appliquant aux navires des ONG : si certaines conditions ne sont pas respectées, l'avion peut être détenu.



Un membre de l'équipage du Seabird 2 utilise des jumelles pour rechercher des bateaux en détresse en Méditerranée centrale. Crédit : David Pichler / Sea-Watch.

Les conditions spécifiées sont les suivantes :

Premièrement, l'avion doit informer "immédiatement et en priorité" les centres de coordination de sauvetage (RCC) responsables de la zone dans laquelle se trouve un bateau en détresse, ainsi que les RCC des régions de recherche et de sauvetage adjacentes et l'autorité aéronautique compétente. Cette règle n'est pas en contradiction avec le droit international, mais élargit la liste des autorités à informer en cas de détresse.

Deuxièmement, les pilotes sont tenus de suivre les instructions opérationnelles des RCC. Alors que les autorités compétentes doivent coordonner les opérations de sauvetage conformément au droit international, ces traités établissent également des obligations claires pour tout acteur (également privé) qui se trouve être témoin d'un cas de détresse en mer. Par exemple, en vertu du droit international, un avion se trouvant sur les lieux d'un cas de détresse est tenu d'apporter son soutien en restant sur place et en guidant les moyens de secours maritimes. Avec le décret Flussi, un avion pourrait recevoir l'ordre de garde-côtes libyens de s'éloigner de la scène. Ainsi, la documentation de situations impliquant des violations de droit (en cas par exemple de naufrage ou d'interception illégale vers la Libye) pourrait être entravée, augmentant les risques de telles violations pour les personnes en détresse. C'est ici qu'apparaît le contraste le plus frappant entre le droit international et le décret Flussi.

En termes de sanctions, le décret prévoit la possibilité pour l'ENAC (l'autorité italienne de l'aviation civile) d'infliger au pilote une amende comprise entre 2 000 et 10 000 euros. En outre, l'ENAC a la possibilité de retenir l'avion concerné pour une durée minimale de 10 jours et maximale de 20 jours. En cas d'infractions répétées, la durée de détention passera d'un minimum de 30 jours à un maximum de 60 jours. A terme, l'avion peut être confisqué.

Ces sanctions progressives s'appliqueront également aux bateaux de sauvetage. Alors que sous le décret Piantedosi, aucun bateau n'avait été confisqué malgré de nombreuses sanctions, le décret Flussi prévoit une application des sanctions qui va augmenter le risque de confiscation. Si auparavant, seul le capitaine était considéré comme responsable des transgressions potentielles, c'est désormais l'armateur/opérateur du bateau qui pourra être tenu pour responsable. Or, il est plus aisé de changer de capitaine que d'armateur pour éviter une escalade des sanctions et éviter la confiscation.

Nous constatons donc que le décret Flussi a été adapté pour resserrer l'étau sur les navires et les bateaux des acteurs civils de la solidarité en mer.



Avion Sea Bird 2 en Méditerranée centrale. Crédit : Stefano Belacchi / Sea-Watch

" L'objectif du Decreto Flussi est clair : rendre la flotte civile inopérante et rendre les violations des droits humains invisibles. En fin de compte, cela ne fera qu'augmenter le nombre de morts en mer.

Au moins, nous pouvons peut-être considérer ce décret-loi visant les opérations aériennes de la société civile comme une sorte de victoire. Il est clair que les autorités italiennes essaient désespérément de se débarrasser de nous. Mais tant que des personnes migrantes paieront de leur vie, leur lutte contre ce régime frontalier, nous les soutiendrons. "

Sea Watch Airborne

SITE WEB

<https://sea-watch.org/en/mission/airborne/>

CELA FAIT LA DIFFERENCE !

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

La section suivante donne un aperçu du niveau de coordination entre les acteurs civils de la solidarité en Méditerranée centrale, à l'aide de rapports succincts et d'extraits du réseau social X.

OCTOBRE 2024

- 2 octobre** Grâce aux informations fournies par **Seabird**, le **Nadir** a pu trouver un canot pneumatique avec 43 personnes à bord. Comme le bateau était en train de couler, tout le monde a été évacué vers le **Nadir**. L'équipage a ensuite poursuivi les recherches avec **Trotamar III**. Plus tard dans la soirée, un canot pneumatique avec 35 personnes a été découvert et secouru par le **Nadir**. Peu après, le **Nadir** a recherché un autre bateau en détresse mais a été harcelé par les garde-côtes libyens. Le sort du bateau est toujours inconnu.
- 10 octobre** Pendant la nuit, 6 personnes sont directement récupérées de l'eau dans la SRR (région de recherche et de sauvetage) libyenne par l'équipage de l'**Ocean Viking**. Dans la matinée, 41 personnes sont sauvées d'un bateau surchargé dans la SRR maltaise. Plus tard dans l'après-midi, l'équipage sauve 36 personnes d'un bateau en plastique qui n'était pas en état de naviguer (1).
- 11 octobre** **Solidaire** sauve 41 personnes d'un canot pneumatique.
- 12 octobre** L'équipage du **Nadir** repère un bateau en métal en détresse avec 49 personnes à bord. Les personnes, dont 23 femmes et 3 enfants en bas âge, étaient parties de Tunisie la veille. À la suite d'un rapport d'**Alarm Phone**, **Mare Jonio** achève le sauvetage de 58 personnes en danger de mort, dans les eaux internationales de la SRR tunisienne.
- 14 octobre** Le même jour, **Sea Eye 4** sauve 22 personnes dans les eaux internationales. 26 personnes sur un bateau pneumatique, parti de Libye et ayant déjà passé 2 jours sur l'eau, sont repérées depuis le **Nadir**. L'équipage accompagne le bateau pendant environ deux heures avant de les prendre à bord. Les personnes sont ensuite débarquées à Lampedusa.
- 26 octobre** L'équipage du **Humanity 1** sauve une personne seule d'un bateau en détresse repéré dans les eaux internationales au large des côtes libyennes. La personne a déclaré s'être enfuie de Libye.
- 30 octobre** À la suite d'une alerte lancée par **Alarm Phone**, l'**Ocean Viking** sauve 25 personnes, dont 5 mineurs non accompagnés, d'un bateau en bois en détresse. Partis de Sabratha, en Libye, les personnes ont passé plus de 4 jours en mer avec seulement une bouteille d'eau par personne.
- 31 octobre** L'équipage du **Life Support** porte secours à 38 personnes dans les eaux internationales de la SRR de Malte après une alerte donnée par **Alarm Phone**. Le bateau dérivait et prenait l'eau (2). **Life Support** effectue plus tard un second sauvetage dans les eaux internationales, dans la SRR maltaise. 34 personnes sont secourues après avoir contacté **Alarm Phone**, dont 5 mineurs non accompagnés.



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

1
@SOSMedIntl performed 2 rescues in 12h. Last night, 6 people were directly recovered from the water in the Libyan SRR & this morning 41 people were rescued from an overcrowded fiberglass boat in the Maltese SRR.

EMERGENCY
@emergency_ong

2
#LifeSupport: 38 naufraghi soccorsi in acque internazionali della zona #SAR maltese. La barca era alla deriva e imbarcava acqua. Assegnato il POS di #Livorno. Leggi tutto su

NOVEMBRE 2024

6 novembre

Ocean Viking sauve 140 personnes, dont 5 femmes et 4 enfants, d'un bateau en bois à deux étages dans les eaux internationales au large de la Libye. Dans l'après-midi, l'équipage d'**Ocean Viking** effectue un second sauvetage de 38 personnes à bord d'un bateau en caoutchouc dans les eaux territoriales maltaises, après avoir entendu plusieurs Mayday Relays sur la radio VHF. Après une alerte donnée par **Alarm Phone**, un autre groupe de 7 personnes est secouru par l'**Ocean Viking** dans la SRR maltaise. Le même jour, l'équipage du **Nadir** rencontre un canot pneumatique en détresse avec 30 personnes à bord et l'accompagne jusqu'à Lampedusa.

7 novembre

Alarm Phone signale un cas de détresse concernant un bateau en bois surchargé avec 37 personnes à bord. L'équipage du **Nadir** trouve le bateau, fournit des gilets de sauvetage et stabilise la situation jusqu'à l'arrivée des garde-côtes italiens (1)
Sea Eye 5 sauve 110 personnes au large de Lampedusa.
Trotamar III sauve 72 personnes.

11 novembre

43 personnes sont secourues par le voilier du Blue Lab, **Nihayet Garganey VI** et débarquées à Lampedusa.

12 novembre

Life Support sauve 49 personnes d'un bateau en détresse. Parmi les personnes secourues se trouvent 6 femmes et 6 enfants non accompagnés.

19 novembre

Aita Mari sauve 53 personnes à la suite d'une alerte donnée par **Alarm Phone**. Il s'agit principalement de jeunes et de mineurs. Ils rapportent avoir passé trois jours en mer.

21 novembre

L'équipage de **SOS Humanité 1** sauve 70 personnes en détresse en mer, dont plus de 25 mineurs non accompagnés et plusieurs femmes qui avaient quitté la Libye deux jours auparavant.

22 novembre

L'équipage du **Sea-Watch 5** sauve 49 personnes en détresse en mer après qu'elles aient appelé **Alarm Phone** (2)

26 novembre

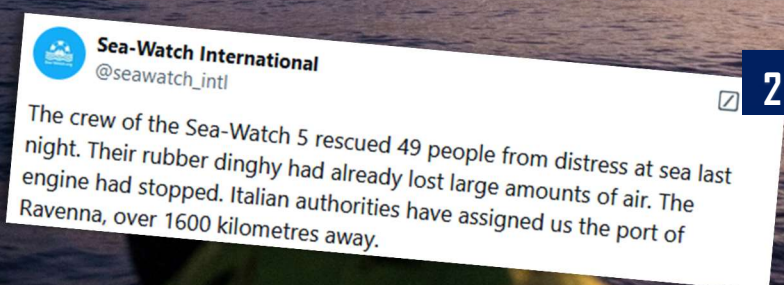
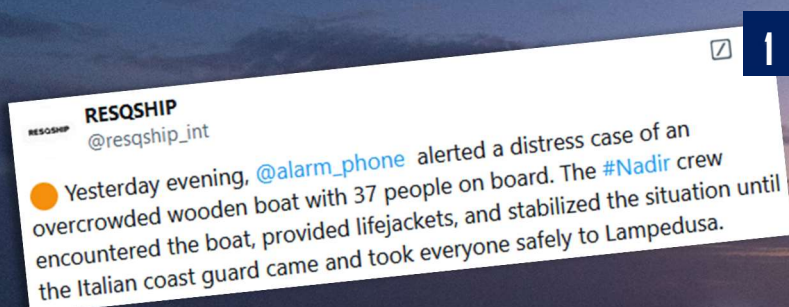
À la suite d'un message radio VHF émis par un avion de l'OTAN, l'**Ocean Viking** sauve 48 personnes d'un canot pneumatique. 90 % des survivant.es sont des mineurs non accompagnés. Vers la fin de l'opération de sauvetage, les garde-côtes libyens s'approchent de la scène à toute vitesse, manœuvrant dangereusement. Malgré cette tension inutile, les équipes de SOS Méditerranée parviennent à ramener tout le monde sain et sauf à bord de l'**Ocean Viking**.

28 novembre

L'équipage de **Humanity 1** sauve 47 autres personnes en détresse en mer et, plus tard, un autre bateau avec 46 personnes, retrouvé par l'équipage à la suite d'un appel de détresse lancé par **Alarm Phone**. L'équipage du **Geo Barents** assiste à une tragédie alors qu'il porte secours à des personnes en détresse sur un bateau en caoutchouc en train de se dégonfler. Alors que des hommes armés se tiennent à proximité, ces derniers tirent en l'air, provoquant la panique. Plus de 70 personnes se jettent à l'eau. L'équipage du **Geo Barents** sauve toutes les personnes tombées dans l'eau, mais les hommes armés repartent avec 29 femmes et enfants.

29 novembre

Le même jour, **Aita Mari** sauve 33 personnes qui ont contacté **Alarm Phone**.
Le voilier **Safira** sauve 77 personnes dans les eaux internationales.



DÉCEMBRE 2024

3 décembre

L'équipage du **Humanity 1** sauve plus de 80 personnes en détresse en mer. L'équipage active un plan d'urgence médicale en raison de l'état critique dans lequel se trouvent les survivant.es. Le même jour, 45 personnes sont secourues dans la nuit par l'équipe du **Geo Barents**. Le bateau prenait beaucoup d'eau en raison des mauvaises conditions météorologiques, ce qui le rendait instable et risquait de le faire chavirer (1).

11 décembre

Une fillette de 11 ans est sauvée en mer par le voilier **Trotamar III**. Le bateau sur lequel elle voyageait avec 45 autres personnes a coulé 3 jours auparavant et elle s'accrochait à une chambre à air. Les sauveteurs ont entendu ses cris et ont miraculeusement pu la retrouver. Lors de cette période, **Alarm Phone** a signalé la disparition de trois bateaux au départ de la Tunisie, dont le sort reste inconnu.

12 décembre

Alors qu'il patrouille dans les eaux internationales au large de la Libye, l'**Ocean Viking** entend plusieurs appels de détresse VHF indiquant un bateau en détresse nécessitant une assistance immédiate. L'équipage sauve 34 personnes d'un bateau en caoutchouc. (2).

14 décembre

Lors d'une opération de sauvetage complexe en collaboration avec les garde-côtes italiens, l'**Ocean Viking** sauve 129 personnes, dont 43 femmes (1 enceinte) et 43 enfants, d'un navire de pêche de 15m dans la mer Ionienne, à 76NM des côtes italiennes

19 décembre

L'**Aurora** sauve 47 personnes en détresse qui ont été repérées et signalées par l'avion **Seabird** quelques heures plus tôt. Les personnes signalent qu'elles étaient en mer depuis 2 jours (3).

28 décembre

L'**Aurora** stabilise un bateau de 56 personnes signalé par **Alarm Phone** et repéré par **Seabird** jusqu'à ce que les garde-côtes italiens arrivent pour les prendre à bord et les ramener à Lampedusa.



MSF Sea
@MSF_Sea

x1

1

45 people, including unaccompanied children, were rescued last night by @MSF team from an overcrowded boat in distress in international waters.

The boat was taking on significant amounts of water due to bad weather conditions, making it unstable and at high risk of capsizing.



SOS MEDITERRANEE
@SOSMedIntl

2

1/2 This morning, while patrolling international waters off Libya, #OceanViking overheard several VHF mayday relays indicating a boat in distress requiring immediate assistance. @SOSMedIntl team rescued 34 ppl from a rubber boat. The main claimed nationalities are Syria & Gambia.



Sea-Watch International
@seawatch_intl

x1

3

Last night, we rescued 47 people in distress. Their boat was already taking on water. It has been spotted and reported by our aircraft Seabird hours earlier. The people reported they had been at sea for 2 days. By the time of rescue, they were showing signs of hypothermia.

ANALYSE

LA ROUTE DES COMORES : UN CIMETIERE DANS L'OCEAN INDIEN

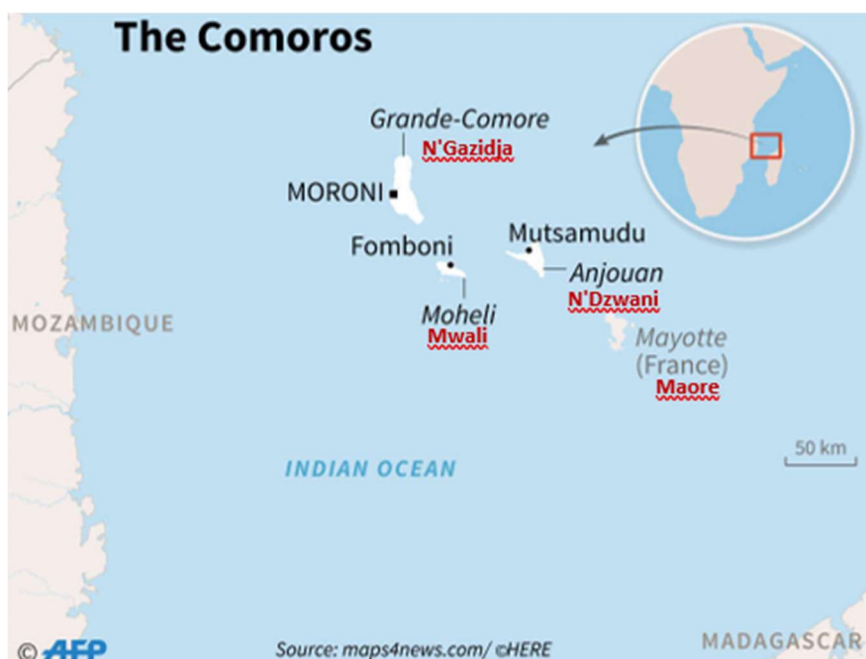
Catherine Benoît

La route de la Méditerranée centrale est a priori la plus mortelle au monde. Il est cependant une autre route peu connue mais tout aussi mortelle, celle des Comores à l'origine depuis le milieu des années 1990 de la transformation du Nord du canal du Mozambique en un cimetière marin. Cette route se déploie depuis Nosy Be, île sur la côte nord-ouest de Madagascar, les trois îles de l'Union des Comores, à savoir N'Gazidja (Grande Comore), N'Dzwani (Anjouan) et Mwali (Mohéli), et la côte de l'Afrique orientale vers Maore (Mayotte en français), quatrième île de l'archipel des Comores devenue, en violation du droit international, collectivité territoriale puis cinquième département des outre-mers français en 2011. L'Union des Comores est à la fois le lieu de départ des Comoriens à destination de Maore mais également l'espace de convergence des ressortissants originaires des régions environnantes. Depuis les côtes de l'Afrique de l'Est, les nationaux de pays africains (région des Grands Lacs, Somalie mais aussi Afrique de l'Ouest) sont amenés en bateau à N'Gazidja d'où ils continuent leur itinéraire par N'Dzwani à moins d'être transbordés en pleine mer dans des *kwasa-kwasa* (nom donné aux frêles embarcations qui font les trajets entre l'Union des Comores et Maore), qui les emmènent à destination. Les ressortissants malgaches, quant à eux, se rendent soit directement à Maore par bateau soit transitent par N'Dzwani, sans qu'on leur signale ce détour, où ils

attendent plusieurs jours avant de pouvoir attaquer la partie la plus dangereuse de leur itinéraire, les traversées se faisant dans les *kwasa-kwasa* au lieu des barques aux moteurs plus puissants au départ de Nosy Be.

La base de données du projet « Migrants disparus » hébergée par l'Office international des migrations (OIM) comptabilise pour cette région 293 morts depuis 2014. Un rapport d'information du Sénat publié en 2012 estime que le nombre de personnes décédées serait entre 7,000 et 10,000 pour les années 1995-2012, chiffres certainement sous-estimés et de toute façon caducs en 2024. Le nombre de 70,000 morts serait certainement plus vraisemblable si l'on estime que pour une population d'environ 800,000 personnes, chaque famille élargie comprenant une douzaine de personnes a perdu au moins quelqu'un depuis 1995. L'invisibilisation des accidents, des morts et des disparitions règne car aucune organisation internationale, nationale ou de la société civile ne s'est penchée sur cette route. Seule La Cimade en liaison avec des organisations comoriennes a publié une brochure et des capsules vidéo pour informer les familles sur les possibilités de localisation, d'identification des morts et des disparus et de leur transfert vers les pays d'origine ⁽¹⁾.

Comment ce bras de mer de soixante-dix kilomètres de distance entre N'Dzwani et Maore et fréquenté depuis des siècles par les populations environnantes



est-il devenu une route mortelle ? En 1995, anticipant le processus politique qui engendrera la départementalisation de Maore, le gouvernement français décide de couper définitivement les liens ancestraux familiaux et politiques qui lient les quatre « îles de la lune » en exigeant des ressortissants comoriens un visa pour se déplacer vers cette île. Ce visa rarement octroyé, aussi connu sous le nom de visa « Balladur » du nom du premier ministre français de l'époque, est également qualifié de « visa de la mort » : ne pouvant plus voyager en empruntant des lignes aériennes ou maritimes régulières, les ressortissants comoriens sont réduits à avoir recours au *kwasa kwasa* que ce soit pour se rendre à une fête de famille ou religieuse, retrouver des amis, fêter un événement, éventuellement se faire soigner ou y travailler.

Les traversées se passaient sans encombre et connaissaient peu de naufrages, semble-t-il, jusque vers 2002, année où Nicolas Sarkozy devenu ministre de l'Intérieur met en place une politique musclée d'arrestation des étrangers à terre et en mer et de reconduites à la frontière, montrant si besoin est que cette frontière mortifère est de nature politique et non géographique. Les pilotes des *kwasa-kwasa* partent lorsque les conditions météorologiques sont des plus défavorables estimant que les patrouilles des garde-côtes ou de la PAF ne seront pas de sortie. Au fil des années ils prennent des itinéraires de plus en plus dangereux, allongeant le temps de la traversée qui de deux heures dans de bonnes conditions peut durer jusqu'à vingt-quatre heures selon la fréquence des patrouilles aux larges des côtes de Mayotte.

Le renforcement de cette frontière maritime française et européenne s'est accéléré depuis 2018 avec : (1) la création du groupe d'enquête et de lutte contre l'immigration clandestine (Gelic) entré fonction le 1^{er} septembre 2018, (2) l'opération Shikandra initiée en 2019 qui a multiplié les moyens de surveillance et d'arrestation sur terre et en mer et finalement (3) la signature d'un accord-cadre entre les deux pays signé le 22 juillet 2019 qui formalise un nouveau partenariat entre les gouvernements français et comoriens en matière de lutte contre l'immigration irrégulière avec, par exemple, la mise en place d'un dispositif de prévention des départs depuis N'Dzwani depuis la fin 2020 et le financement de vedettes pour les gardes-côtes comoriens. Les chiffres publiés par la préfecture en 2021 et 2022 montrent que le nombre d'interceptions de *kwasa-kwasa* est en augmentation : soit 459 *kwasa-kwasa* interceptés sur 862 détectés en 2021 et 571 sur 772 détectés en 2022. Ces chiffres ne donnaient pour autant aucune idée du nombre d'arrivées ni de celui

des départs, c'est chose faite maintenant depuis qu'en juin 2023, la gendarmerie de Maore a annoncé qu'en saison haute (avril-septembre) ce sont environ cinq à dix *kwasa-kwasa* par jour qui cherchent à accoster soit entre 1210 et 2420 par an. Cela ne nous renseigne pas pour autant sur le nombre de départs ni sur ce qui se passe avant l'arrivée dans les eaux territoriales françaises, mais donne une idée du nombre d'embarcations qui chaque semaine tentent cette traversée devenue mortelle. En février 2024, le ministre de l'Intérieur annonce qu'un « rideau de fer sur l'eau » va être déployé au large de l'île ; fin décembre les modalités sont encore à définir.

Au contraire des morts en Méditerranée, les morts du canal du Mozambique sont généralement identifiés lorsque les corps sont retrouvés sur les rivages de N'Dzwani ou de Maore. A N'Dzwani, les corps trop décomposés et méconnaissables sont enterrés sur les plages où l'océan les rejette. Une pierre, une branche d'arbre signalent le lieu d'inhumation à celui qui les a recueillis, sinon nulle trace dans le paysage ne permet de repérer ces sites. Du fait du climat de terreur, entretenu par le gouvernement comorien pour que les accidents ne soient pas signalés, et la criminalisation des secours, les familles se taisent mais sont alertées en toute discrétion par ceux qui découvrent les corps s'ils les reconnaissent. A Maore, le devenir et l'identification des corps diffèrent suivant s'ils ont été découverts par des habitants de l'île, par la gendarmerie et s'il a fallu, en cas de mort suspecte, l'intervention du procureur de la République puis d'un médecin légiste et la prise en charge ou non par une agence de pompes funèbres. Un système informel fonctionne au gré de la volonté des forces de l'ordre d'associer les associations et les notables comoriens à l'identification des morts via la diffusion de photos ou d'appeler sur les radios locales à la reconnaissance des corps. L'inhumation, en conformité avec les règles de l'Islam, a lieu le jour où le corps est découvert sur une plage ou le lendemain s'il est découvert en fin d'après-midi, sans que la question du transfert vers les Comores ne se pose car une personne décédée se doit d'être inhumée là où elle meurt. Les associations de résidents propres à chaque commune qui gèrent les cimetières s'opposent à l'inhumation des ressortissants comoriens, en particulier pour ceux morts en mer. Des propriétaires terriens comoriens en sont venus à développer des cimetières de taille conséquente pour permettre l'inhumation des corps retrouvés sur leurs propres terres mais les associations exigent maintenant qu'un lien de parenté soit établi entre le mort et au moins une famille de la commune. Les cimetières musulmans n'ont pas de stèle permettant de repérer les morts, la mémoire du propriétaire du

cimetière ou de ceux qui ont réalisé l'inhumation et des témoins y palliant.

Les autorités françaises et comoriennes taisent et font taire toute velléité de communication sur les naufrages, les morts et les disparitions, et leur recensement. Les conséquences en sont la non-déclaration des décès et donc des problèmes administratifs et juridiques infinis pour les familles, l'impossibilité du travail de deuil. De surcroît des campagnes de prévention des départs et de distribution de gilets de sauvetage par des organisations comoriennes sont empêchées. Si tout projet de recensement officiel semble exclu – alors que méthodologiquement possible, le recueil des témoignages, la création d'une ligne d'écoute telle que celles développées par *Alarm Phone* permettraient d'inventorier les situations de détresse, de rendre compte des techniques d'interception des *kwasa-kwasa* et d'évaluer la possibilité de développer des secours dans les deux zones SAR des Comores qui sont sous la responsabilité de Madagascar et du Mozambique. La France, quant à elle, est responsable de la zone SAR au Sud de Madagascar et de La Réunion, et depuis 2019, le

Centre régional opérationnel de secours et de sauvetage (CROSS), intervient en partenariat avec la Société nationale de secours en mer (SNSM) basée à Maore dans les eaux territoriales de l'île. Selon le bilan annuel du CROSS, l'année 2023 marque une baisse de 26% des opérations de secours par rapport à 2022 soit un total de 136 opérations de secours. 99 d'entre elles (soit 58%) concernaient des *kwasa-kwasa* et ont nécessité 89 assistances médicales, soit près de deux interventions par semaine pour des *kwasa-kwasa* arrivés dans les eaux territoriales françaises (faute d'observation systématique, on ne sait pas ce qui se passe dans les eaux internationales ou le long des côtes comoriennes où nombreux sont les naufrages qui se produisent dès le départ).

En attendant, un collectif d'associations de la société civile et de personnalités comoriennes s'est constitué à Marseille. « La Parole aux morts » se donne pour objectif de recenser les naufrages, les morts et disparus.es. Des témoignages peuvent être postés ou envoyés sur la page Facebook du collectif à l'adresse suivante :

<https://www.facebook.com/profile.php?id=61556731565274>

[1] Cf. Cimade 2020 *Morts et disparitions dans l'archipel des Comores. Accompagner les proches de personnes mortes ou disparues en mer*, Paris.



Photo : *Marché Volo-Volo, Moroni (NGazidja/Grande-Comore) 2021. Crédit : Catherine Benoit.*

FORCES DE DISPARAITRE

02.09.2024 NAUFRAGE : UNE TRAGEDIE QUI AURAIT PU ETRE EVITEE

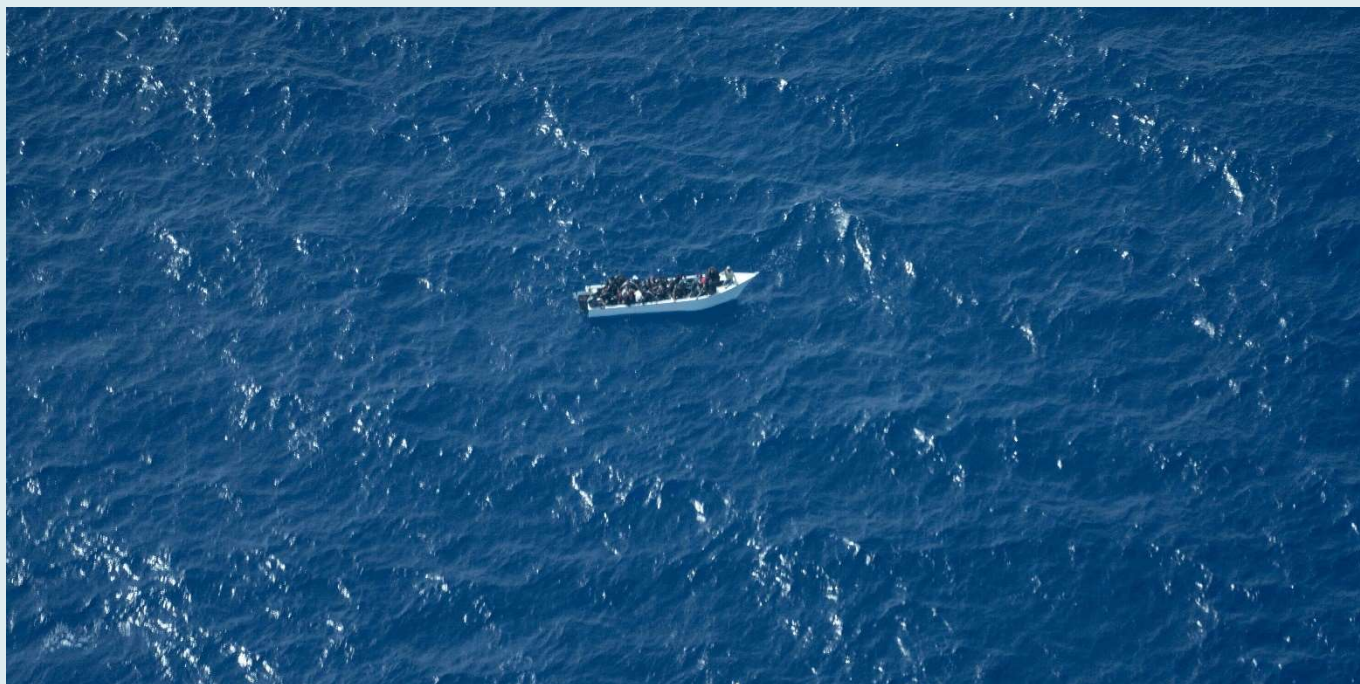


Photo : Sea Watch

Appel à la justice

Le 12 novembre 2024, l'organisation non gouvernementale Sea-Watch, ainsi que trois survivants et un parent de l'une des victimes, ont déposé une plainte auprès du parquet d'Agrigente, afin de faire la lumière sur les allégations de négligence institutionnelle dans l'un des récents et tragiques naufrages survenus aux portes de la Forteresse Europe. L'événement, qui s'est produit entre le 2 et le 4 septembre 2024, au large des côtes de Lampedusa, a coûté la vie à 21 personnes, dont trois enfants. La plainte au pénal vise à fournir des preuves de non-assistance face aux alertes de détresse de la part des autorités italiennes et maltaises et de tout autre acteur potentiellement impliqué.

Une tragédie prévisible

Le cas de détresse a été repéré pour la première fois le 2 septembre 2024 par Seabird 2, un avion exploité par Sea-Watch en partenariat avec l'Initiative des pilotes humanitaires (HPI) pour surveiller les violations des droits humains perpétrées quotidiennement en Méditerranée centrale contre les personnes qui tentent d'atteindre le rivage de l'UE. L'avion a identifié une embarcation en situation de détresse transportant environ 30 personnes à bord

d'un petit bateau surpeuplé, qui n'était pas en état de naviguer et qui ne disposait pas d'équipement de sécurité. Malgré trois alertes envoyées aux autorités italiennes et maltaises et un mail d'Alarm Phone, aucune mesure n'a été prise jusqu'au 4 septembre. Ce jour-là, les garde-côtes italiens ont sauvé sept survivants d'un bateau partiellement submergé. Les survivants ont raconté qu'ils avaient quitté la Libye le 1er septembre et que 21 des personnes à bord s'étaient noyées en raison des conditions précaires de l'embarcation et de la mer agitée.

Preuves

La plainte est étayée par des images aériennes, des analyses techniques, des témoignages de survivants et une simulation réalisée par des experts maritimes, qui soulignent les lacunes de l'intervention de sauvetage. L'étude démontre que la trajectoire du navire était bien documentée et sa situation de détresse indéniable. Le spécialiste Luca Kunz qui a simulé la dérive a révélé que le bateau était déjà entré dans la zone italienne de recherche et de sauvetage (SAR) le 3 septembre, un jour avant le lancement de toute opération de sauvetage. Un autre expert, Luca Viviani a confirmé la correspondance entre le bateau repéré par Seabird 2 et celui qui a été secouru par les garde-côtes.

En outre, les survivants se sont reconnus sur les photos prises par le *Seabird 2*, ce qui confirme le lien entre l'appel de détresse initial et le sauvetage tardif.

Les récits des survivants brossent un tableau déchirant : le bateau a chaviré à plusieurs reprises à cause des vagues, obligeant les passagers à prendre des mesures désespérées pour rester à flot. La situation s'est aggravée au cours de la nuit, avec le froid et la mer agitée, ce qui a entraîné la mort de trois enfants et de nombreuses autres personnes.

Les situations de non-assistance qui se répètent

La plainte montre que les autorités italiennes et maltaises n'ont pas réagi à une situation de détresse, violant ainsi les lois internationales sur la sécurité maritime. En effet, comme le démontrent les naufrages précédents, tels que, parmi tant d'autres, le "massacre des enfants" de 2013 et le naufrage de Cutro en 2023, il s'agit d'un modèle récurrent et systématique d'inertie institutionnelle conduisant à des morts qui auraient pu être évitées. Les plaignants demandent une enquête approfondie afin de déterminer les responsabilités et de garantir un meilleur respect des obligations en matière de recherche et de sauvetage à l'avenir.

Appel aux autorités

Les autorités compétentes sont désormais tenues de :

- Étudier les causes du retard des secours ;
- Évaluer les responsabilités pénales possibles en cas de non-recours, à savoir le naufrage par négligence (article 449 du code pénal italien), l'homicide multiple (article 589 du code pénal) et la non-assistance ;
- Veiller à ce que de telles tragédies ne se répètent pas en respectant les obligations internationales en matière de sauvetage maritime.

Ce naufrage prévisible soulève une fois de plus des questions cruciales sur les conséquences des politiques de gestion migratoires et d'externalisation de l'UE sur la vie des personnes en déplacement. Derrière chaque chiffre se cache une vie qui aurait pu être sauvée. Alors que la Méditerranée reste la frontière la plus meurtrière à traverser pour les personnes en déplacement, cette plainte rappelle le coût humain d'une gouvernance défailante et le besoin urgent de changement.

Sea-Watch

Communiqué de presse et témoignages

<https://sea-watch.org/en/sea-watch-files-charges-against-italian-authorities/>



RAPPORT

DETENTION, CRIMINALISATION ET REFORME DU REGIME D'ASILE EUROPEEN COMMUN DANS LE SUD DE L'ITALIE



Porto Empedocle : Migrant.es en attente de transfert vers des centres fermés ou ouverts. Crédits : Maldusa

SUIVI DE LA SITUATION DES REFUGIES A LA LUMIERE DU PACTE EUROPEEN SUR LES MIGRATIONS

« Ces dernières années, l'Europe s'est caractérisée par des attaques croissantes contre les droits humains en général et le démantèlement massif du droit d'asile en particulier. Le "régime d'asile européen commun" (RAEC), qui vise à faire des centres de détention aux frontières extérieures de l'UE la norme standardisée, en est un exemple. Les refoulements illégaux sont devenus une réalité-quotidienne- à laquelle font face les réfugié.es et les migrant.es, en particulier en Méditerranée orientale et centrale. Les tentatives continues d'externalisation du régime frontalier sont visibles dans les accords conclus par l'UE avec la Turquie, la Libye, la Tunisie, la Mauritanie, l'Égypte et le Liban.

La Sicile, frontière extérieure méridionale de l'UE et point d'arrivée des migrant.es par la mer, est un terrain d'essai pour la mise en œuvre de la nouvelle politique européenne en matière d'asile et de migration. A travers son récent accord avec l'Albanie, l'Italie est l'un des premiers États de l'UE à tenter d'extraterritorialiser les procédures frontalières, la détention, l'accès à l'asile et la détermination du statut de réfugié.

Il est essentiel de continuer à surveiller cette complexité, en soulignant le rôle essentiel des acteurs

de la société civile, ainsi que les actions et les voix essentielles des personnes en déplacement. »

Contenu du rapport :

- La mise en œuvre de nouvelles procédures frontalières en Italie après le "décret Cutro". Principaux défis et champs de bataille juridiques en cours
- État des lieux de la mise en œuvre des nouvelles procédures frontalières
- Les décisions de la Cour de justice de l'UE sur la rétention dans les centres de tri aux frontières
- La politique d'extraterritorialisation à travers l'accord signé entre l'Albanie et l'Italie
- Les "pays d'origine sûrs" et l'accord entre l'Albanie et l'Italie dans la continuité des politiques migratoires italiennes
- Ce qui pourrait se passer dans le futur

Chiara Denaro et Judith Gleitze

Rapport complet

<https://www.maldusa.org/fr/detention-illegalisation-and-the-so-called-ceas-reform-in-southern-italy-monitoring-the-situation-of-refugees-in-the-light-of-the-european-migration-pact2/>

FRAGMENT JURIDIQUE

LE PROCES SALVINI

Après trois ans de procédure, 24 audiences et 45 témoignages, le procès de Matteo Salvini à Palerme, pour son rôle dans l'affaire Open Arms, s'est achevé le 20 décembre. La sentence a été prononcée à 9h30 au tribunal situé dans la prison "Pagliarelli" de Palerme. Malheureusement, le procès s'est terminé par un verdict d'acquittement de l'accusé Matteo Salvini.

M. Salvini, ancien ministre de l'Intérieur et actuel ministre des Transports, était accusé d'enlèvement et de manquement à ses devoirs pour les actes qu'il a commis en août 2019. Il était accusé d'avoir empêché le débarquement de 147 personnes, dont des mineurs, qui avaient été secourues en mer par l'ONG Open Arms lors de trois opérations de sauvetage distinctes. Pendant 19 jours, le navire a été maintenu en mer sans autorisation d'accoster, malgré les besoins médicaux urgents des personnes à bord.

L'affaire remonte à la mission 65, au cours de laquelle l'Open Arms a effectué trois sauvetages en Méditerranée, sauvant des personnes dans une situation critique. Malgré cette situation d'urgence, le navire s'est vu refuser l'accès aux ports italiens, laissant les personnes à bord bloquées en mer.

Lors de l'audience du 14 septembre 2024, les procureurs du parquet de Palerme ont demandé une peine de six ans d'emprisonnement pour Salvini, en plus d'autres sanctions. Au moment des faits, M. Salvini était ministre de l'Intérieur de l'Italie et supervisait les politiques migratoires du pays. Les accusations portent sur son rôle dans le refus de laisser les migrant.es à bord du navire Open Arms débarquer lors de la crise de 2019.

L'enquête a débuté en novembre 2019, à la suite d'une demande du parquet de Palerme fondée sur des informations recueillies par le parquet d'Agrigente. Elle s'est concentrée sur diverses accusations criminelles liées aux événements d'août 2019, lorsque le navire Open Arms est arrivé au large de la côte de Lampedusa avec des migrant.es à bord. Les procureurs de Palerme ont fait valoir que Salvini avait agi avec un mépris intentionnel du droit international et des libertés personnelles des personnes impliquées, commettant ainsi les crimes d'enlèvement et de refus d'exercer des fonctions officielles.

Ce procès est remarquable car c'est la première fois qu'un ministre en exercice en Italie a fait l'objet de poursuites pénales pour des actes commis dans l'exercice de ses fonctions. Les procureurs de Palerme ont cherché à affirmer la responsabilité pénale de M. Salvini, arguant que ses actions ont sciemment violé les droits des 147 migrant.es. En août 2019, le tribunal administratif régional (TAR) du Latium avait décidé de suspendre l'interdiction gouvernementale d'entrée de l'Open Arms dans les eaux italiennes. Alors que le parquet d'Agrigente avait ordonné la saisie du navire, et le tribunal des ministres de Palerme a mené l'enquête et demandé l'autorisation d'engager des poursuites contre M. Salvini. Le Sénat de la République a autorisé le procès et le juge de Palerme a ordonné que Salvini soit jugé.

Notre objectif était de faire en sorte que la vérité sur ce qui s'est passé au cours de cette mission soit révélée. C'est pourquoi, malgré l'acquittement de Salvini, nous sommes très satisfaits de la manière dont les choses se sont déroulées.

Open arms

SITE WEB <https://www.openarms.es>

Open Arms, rotation 65



CRIMINALISATION

EL HIBLU 3 : NOUVEAU SITE WEB, VIDEO EMOUVANTE ET SEANCE DU TRIBUNAL LE 22.01.25

Quelques jours avant une nouvelle audience au tribunal le 6 novembre à La Valette, la Coalition pour les 3 d'El Hiblu - une coalition de groupes et d'individus à Malte et au-delà qui demandent l'abandon des charges contre Abdalla, Amara et Kader - a lancé un nouveau site web. Les informations et le matériel comprennent une chronologie, des archives concernant le cas des 3 d'El Hiblu, ainsi qu'un compteur de jours, soulignant les limbes de la criminalisation, dans lesquels les trois amis sont coincés depuis longtemps.

Une vidéo incontournable mettant en scène les défenseurs des droits humains

Le site web propose une vidéo émouvante de 10 minutes (ainsi qu'une version courte de 2 minutes) de la cérémonie de remise du prix qui s'est déroulée le 13 avril 2024, quelques semaines après le cinquième anniversaire de cette scandaleuse affaire de criminalisation. Abdalla, Amara et Kader ont reçu ce jour-là le prix des défenseurs des droits humains à l'université de Malte. Sept intervenants d'organisations maltaises et internationales de défense des droits humains ont célébré la bravoure et la solidarité des trois jeunes hommes, avant que Marie-Louise Coleiro Preca, ancienne présidente de Malte, au nom de la Coalition pour les 3 d'El Hiblu, ne

leur remette le prix. Après plusieurs éloges, Amara a remercié tout le monde et a conclu : *"J'accepte ce prix non seulement en mon nom, mais aussi au nom de tous ceux qui continuent à lutter courageusement pour les droits humains dans le monde entier. Saisissons ce moment pour nous rappeler le pouvoir de l'action collective et la possibilité d'un avenir meilleur pour les générations à venir."*

Prochaine audience le 22 janvier 2025

Pendant ce temps, le procès grotesque contre Abdalla, Amara et Kader se poursuit. Le compteur affichera 2126 jours de temps volé lorsqu'ils reviendront devant le tribunal le 22 janvier 2025. Lors de cette importante séance, les trois magistrats se prononceront sur la question de la compétence qui a été soulevée lors de la dernière audience avec de solides arguments de la part des avocats de la défense. La séance débutera à 9 heures au tribunal de La Valette et tout le monde est invité à s'y joindre et à manifester sa solidarité avec Abdalla, Amara et Kader - jusqu'à ce que tous les trois soient libres !

Coalition pour l'El Hiblu 3

<https://elhiblu3coalition.org>

eh3coalition@gmail.com

X : @FreeTheEH3



Prix des défenseurs des droits humains à La Valette, Crédit : Coalition pour El Hiblu 3

AMPLIFIER LES VOIX

DE TRIPOLI A BERLIN, A MAZARA DEL VALLO ET A FRANCFORT

LES REFUGIE.ES EN LIBYE DEMANDENT A ETRE RECONNU.ES ET EVACUE.ES

La série d'événements visant à amplifier les voix et les demandes des réfugié.es de Libye s'est poursuivie au cours des derniers mois. Les 18 et 19 octobre à Berlin, un panel et plusieurs ateliers ont été organisés en collaboration avec le Centre européen pour les droits constitutionnels et les droits de l'Homme (ECCHR). Organisé par la "Convention sur les droits de la Méditerranée", un autre événement de deux jours a eu lieu les 29 et 30 novembre dans la ville sicilienne de Mazara del Vallo. Une autre discussion publique a eu lieu le 10 décembre, à l'occasion de la journée internationale des droits de l'Homme.

L'événement de Berlin

L'événement s'est déroulé sur deux jours. Le panel du vendredi était intitulé "Evacuation, not Externalisation ! Le droit de circuler contre une UE pour quelques-uns" et le samedi entièrement consacré à trois ateliers différents :

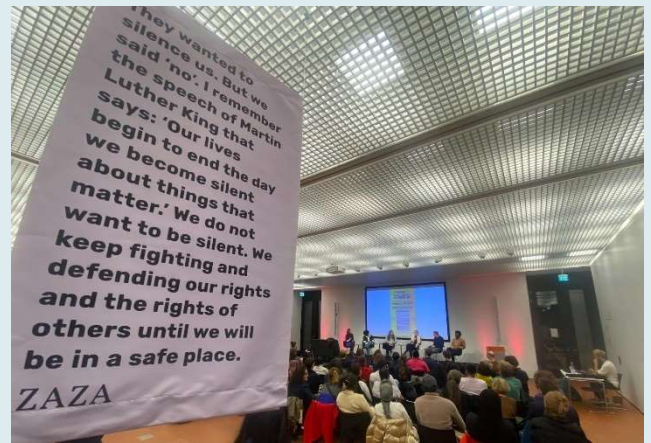
- Hotline collective : Limites et perspectives d'un outil indispensable ;
- Possibilités et défis en matière de responsabilité pour les crimes internationaux commis contre les personnes en déplacement en Libye ;
- Lutter pour la liberté de circulation : Relier les luttes et échanger des stratégies.

Des représentant.es de Refugees in Libya (RiL), de l'Alliance with Refugees in Libya (ARiL), de l'ECCHR, un membre du Parlement allemand, des membres de la flotte civile et d'autres organisations ainsi que des divers activistes se sont réunis dans le but de faire la lumière sur la situation actuelle des réfugié.es et des migrant.es en Libye et de proposer de nouvelles solutions pour les mécanismes d'évacuation vers l'Allemagne.

L'exposition mobile, qui met en valeur des témoignages écrits et vidéo de personnes enfermées dans le centre de détention de Ain Zara et de défenseurs des droits humains en Libye, a également été présentée. Cette puissante collection documente la répression subie par les manifestant.es et leur lutte permanente pour leurs droits et pour l'évacuation. Elle a également été présentée lors des événements de Mazara del Vallo et de Francfort.

Un rapport plus détaillé sur l'événement de Berlin est disponible à l'adresse suivante :

<https://www.refugeesinlibya.org/post/from-tripoli-to-berlin>



Evènement organisé par Refugees in Libya à Berlin, Crédit : ARiL

L'événement Mazara del Vallo

La municipalité de Mazara del Vallo a une histoire ancienne liée aux communautés établies autour de la Méditerranée. Le choix d'organiser la conférence dans cette ville, où résonnent les cloches des églises et le chant du muezzin à l'heure de la prière, a été dicté précisément par les caractéristiques de Mazara. Son centre historique abrite des quartiers aux noms de Kasbah et de Giudecca, qui témoignent de ses racines multiculturelles et multireligieuses.

Lors de la session d'introduction, des activistes de Refugees in Libya (RiL) ont souligné les conditions de vie des réfugié.es en Libye, la violence qu'ils et elles subissent quotidiennement et le risque d'être arrêté.es à tout moment ou kidnappé.es par des gangs de trafiquants. La campagne "Evacuer les défenseurs des droits humains de Libye" vise à faire sortir le plus grand nombre de personnes possible de Libye.

Lors de la table ronde suivante, un évêque, plusieurs maires et acteurs institutionnels siciliens ainsi qu'un membre du Parlement européen ont présenté leurs approches et leurs formes de solidarité pour soutenir le droit à la mobilité des personnes en déplacement.

Le deuxième jour, plusieurs ateliers ont été organisés avec des activistes impliqués dans des organisations

civiles de sauvetage en mer, dans des groupes de solidarité aux frontières terrestres et des communautés de migrant.es.

Un rapport détaillé est disponible à l'adresse suivante : <https://www.refugeesinlibya.org/post/from-tripoli-to-sicily-evacuate-human-rights-defenders-from-libya-mazara-del-vallo-29-30-november>

L'événement de Francfort

L'adjoint au maire Vert de Francfort a ouvert l'événement organisé sous le titre "Pas de démocratie sans droits humains - Droit de fuir, sauvetage en mer, et évacuation de Libye". L'ancien président du club de football Eintracht Frankfurt a prononcé un discours de bienvenue en référence à la journée internationale des droits humains. Cette allocution a été suivie d'une table ronde réunissant des représentant.es de Refugees in Libya, Pro Asyl et Seebrücke Frankfurt. Cet évènement marque la création d'une nouvelle alliance pour une campagne d'accueil à l'échelle européenne en utilisant l'exemple spécifique des défenseurs des droits humains en Libye. Un groupe de travail correspondant a été formé à Francfort.

Extrait de leur appel : "Francfort, ville refuge, devrait accueillir 20 défenseurs des droits humains de Libye ! Le conseil municipal a déclaré Francfort ville refuge en septembre 2021 - un signe important de solidarité. Toutefois, cette déclaration doit être suivie de mesures concrètes. Nous attendons de Francfort qu'elle se déclare prête à accueillir 20 défenseurs des droits de l'homme originaires de Libye. Cela constituerait un exemple important pour d'autres villes qui prendraient des mesures similaires. Notre objectif est d'obtenir que dix autres villes européennes acceptent d'accueillir des défenseurs des droits humains [...] Défendons une société ouverte à la migration ! Soutenons les personnes en mouvement !"



CONTACT evacuatnow ffm@gmx.net

Evènement organisé par Refugees in Libya à Mazara Crédit : ARiL



UNE CARAVANE POUR LES PERSONNES DISPARUES AU SENEGAL

Chaque année, l'association Boza Fii organise une nouvelle édition de la Caravane des disparu.es. Du 1er au 10 novembre 2024, Boza fii a visité cinq destinations : Rufisque, Fass-Boye, Joal-Fadiouth, Kafountine et Ziguinchor. Ces villes ont été choisies en raison de leur lien avec la migration.

L'équipe de la caravane a organisé des activités dans chacune des villes visitées. Nous avons rendu visite aux diverses associations, aux familles de disparu.es et aux responsables municipaux pour discuter de l'initiative de la Caravane.

Tous les soirs, des projections de films et de vidéos ont eu lieu pour montrer les politiques frontalières et leurs conséquences meurtrières, les cimetières d'inconnus et les méthodes utilisées pour rechercher les personnes disparues aux frontières.

L'objectif de la Caravane des disparus est de promouvoir le droit à l'identité et à la dignité pour toutes les victimes des frontières.

SITE

<https://bozafii.org>



Crédit : Boza Fii

VIDEO

<https://youtube.com/watch?v=3tercDaCIJs&si=R7P1sbNBtjNe1CeH>



L'ORGANISATION TRANSNATIONALE - LIMITES, DEFIS ET PERSPECTIVES

En novembre 2024, le site web **trans-border.net** a publié un entretien entre des activistes de Precarious Disconnection à Bologne/Italie – engagé.es dans la plateforme pour une grève sociale transnationale (TSS) - et de no one is illegal à Hanau/Allemagne - engagés dans le réseau transnational Alarm Phone (AP).

Les deux groupes évoluent en permanence dans les perspectives des luttes sociales mondiales, avec un lien étroit avec les mouvements migratoires. Tous deux sont convaincus que l'organisation transnationale permet de remettre en question le système et offre des solutions pour le surmonter. L'exposé est structuré autour de neuf questions permettant de réfléchir et de rediscuter des différentes expériences et perspectives. En guise d'introduction, nous reproduisons ici la première question et les deux réponses :

QUESTION : *Vous évoluez en permanence dans des réseaux transnationaux, à la fois TSS et AP, depuis près de 10 ans. Où voulez-vous être en 2034 ?*

DIJCONNEXIONS PRECAIRES (P.D.) : *Dix ans, c'est énorme en termes politiques. Mais la question montre clairement que dix ans se sont déjà écoulés depuis le début de l'initiative TSS. L'imagination de l'avenir doit donc se confronter au fait que la continuité de l'initiative politique est un défi permanent. Il est difficile de formuler une attente lorsque les choses changent si rapidement. Depuis le début, l'objectif du TSS a été de mettre en lien des événements qui étaient aussi importants qu'indépendants les uns des autres - des grèves isolées sur les lieux de travail, comme la lutte dans les fast-foods américains pour un salaire minimum, les luttes des migrant.es, les protestations nationales comme celle contre la Loi travail en France - comme des parties d'un "mouvement de grève" transnational. Cette tentative a coïncidé, tout d'abord, avec une redéfinition de la grève au-delà de l'idée traditionnelle d'une interruption de la production, souvent monopolisée par les syndicats.*

En tant que mouvement social et transnational, la grève est devenue pour nous le nom d'une capacité collective à refuser les conditions sociales et politiques de l'exploitation. Par conséquent, le mouvement de

grève a mis en évidence la nécessité d'organiser ce mouvement pour le soutenir et l'encourager au-delà des événements spécifiques.

Ainsi, si l'on nous demande d'imaginer l'avenir, nous n'imaginons pas tant une grande action coordonnée, mais plutôt l'amélioration et la consolidation d'une organisation qui nous permette à la fois d'être prêts.es à affronter des changements rapides et à les transformer en opportunités, et de consolider la force subversive des mouvements sociaux qui risquent autrement de se dissoudre lorsque les mobilisations individuelles arrivent à leur terme.

PERSONNE N'EST ILLEGAL/HANAU (NDII) : Oui, en octobre 2024, Alarm Phone a eu dix ans et c'est toujours une histoire incroyable. Un exemple : lorsque nous avons commencé en octobre 2014, nous l'avons fait principalement en référence à la situation en Méditerranée centrale. Mais nous ne pouvions pas imaginer comment notre ligne d'urgence allait également intervenir dans la mer Égée, qui était dominée - déjà à l'époque - par des refoulements permanents de la part des garde-côtes grecs.

Mais en 2015, la situation a complètement changé et les mouvements migratoires ont dépassé les frontières maritimes et terrestres, ils ont ouvert progressivement la route des Balkans et cela s'est

produit de manière inattendue au cours de ce que nous appelons l'été de la migration. Alarm Phone a alors reçu - en contact avec les communautés syriennes, irakiennes et afghanes en mouvement - des centaines d'appels et a pu soutenir ces personnes. Ce que nous voulons dire et ce que nous avons appris à nouveau en 2015 c'est que la dynamique des mouvements sociaux peut défier et changer une situation répressive apparemment "stable" en quelques semaines ou quelques mois. De 2016 à aujourd'hui, nous avons subi un retour en arrière avec une "normalisation" insupportable de la mort en mer et une brutalisation du régime. Mais il ne faut jamais exclure que des évolutions contraires peuvent se produire.

Ainsi, notre rêve pour 2034 est bien sûr une nouvelle percée à plus long terme à travers et contre le régime des frontières et des visas de l'UE - avec "Ferries not Frontex" (des ferries, pas Frontex) comme slogan. En même temps, nous savons que cela ne sera possible que dans le cadre d'un cycle plus large de luttes pour la justice mondiale.

Interview complète disponible en 3 langues (anglais, italien, allemand) :

<https://trans-border.net>



MOBILISATIONS

LE PROTOCOLE ITALIE-ALBANIE EST UN ECHEC A TOUS POINTS DE VUE !

LE MANIFESTE DU RESEAU CONTRE LA DETENTION DES MIGRANT.ES



Malgré la décision du gouvernement italien de suspendre la déportation des personnes migrantes vers l'Albanie, nous avons décidé, en tant que **Réseau contre la détention des migrants**, de maintenir notre mobilisation du 1er et 2 décembre à Tirana, ainsi que devant les centres de Gjadër et Shëngjin, afin d'exprimer notre désaccord avec le système de déportation établi par le Protocole. Si cet échec représente une impasse temporaire, nous sommes bien conscien.tes que la logique qui sous-tend ces politiques est loin d'être vaincue.

Quelques semaines seulement après la mise en œuvre du protocole, l'utilisation du hotspot et des centres de détention en Albanie a été suspendue, au moins jusqu'à ce que la Cour de justice de l'Union européenne rende ses arrêts. Le mécanisme a buté sur la définition d'un "pays d'origine sûr", temporairement remise en cause par l'arrêt du 4 octobre 2024 de la Cour de justice de l'Union européenne. L'arrêt précise qu'un pays ne peut être considéré comme sûr que s'il l'est sur l'ensemble de son territoire et pour tout le monde. En pratique, chaque cas doit être évalué individuellement et les juges doivent examiner si le pays en question est réellement sûr pour la personne concernée au moment de la décision. Grâce à cette décision, les juges italiens ont à plusieurs reprises ignoré les décrets d'application imposés par le gouvernement Meloni par le biais de décrets législatifs d'urgence.

Si cette victoire partielle est le reflet d'un cadre juridique européen qui résiste encore aux coups portés par les forces de droite illibérales et les gouvernements de toutes tendances politiques, elle a été obtenue grâce à des luttes, avant tout celles des personnes migrantes elles-mêmes, affirmant le droit d'asile et leur droit à la liberté de circulation. C'est pourquoi nous pensons qu'il ne suffit pas de s'appuyer sur le système judiciaire pour mettre un terme à ces politiques. L'horizon vers lequel se dirige le protocole est la mise en œuvre du **nouveau pacte sur les migrations et l'asile** prévue pour juin 2026. Celui-ci introduira de nouveaux critères pour définir les pays d'origine sûrs, élargissant ainsi le champ d'application des procédures accélérées aux frontières. À ce moment-là, la conception de l'externalisation incarnée par le protocole Italie-Albanie pourrait ne plus rencontrer d'obstacles et servir de modèle à reproduire dans d'autres États membres de l'UE.

C'est pourquoi plus de 200 militant.es italien.nes, albanais.es et grec.ques se sont rassemblé.es ce week-end à Tirana, organisant des manifestations devant le hotspot du port de Shëngjin, le centre de détention de Gjadër, le siège du gouvernement albanais, l'ambassade d'Italie et la Maison de l'Europe.

Notre objectif est de jeter les bases d'une vaste mobilisation paneuropéenne et transnationale

capable de s'opposer à ces politiques sur le long terme.

En tant que membres du Réseau contre la détention des migrant.es, nous demandons :

- Le démantèlement des centres de détention italiens sur le territoire albanais, en refusant toute autres formes de détention.
- L'abolition de toute forme de détention administrative pour les migrant.es et les demandeur.euses d'asile.
- L'abolition du concept de "pays d'origine sûr", qui ne sert qu'à restreindre la protection internationale.
- Le retrait des forces militaires italiennes du territoire albanais et leur retour immédiat en Italie.
- L'ouverture de voies sûres, légales et accessibles, le droit à la mobilité et à l'autodétermination pour toutes les personnes migrantes, et l'octroi du droit de circuler librement, indépendamment des motivations et de la reconnaissance du statut.

Le Réseau contre la détention des migrant.es se fixe les objectifs suivants :

- S'opposer au protocole Meloni-Rama et au modèle qu'il représente à l'aide de divers outils politiques, notamment des campagnes d'information, des mobilisations publiques, des litiges stratégiques et des pressions exercées par des politicien.nes de l'opposition en Italie et en Europe, en créant un mouvement large, intersectoriel et interdisciplinaire.

- Faire obstacle à la construction de nouveaux centres de détention et d'expulsion et au renforcement des centres existants en Italie et en Europe, en promouvant un contre-récit à la rhétorique populiste qui exploite la peur pour justifier des formes militarisées de sécurité. Il s'agit notamment de dénoncer l'industrie de la détention administrative, de mettre en lumière les violations des droits fondamentaux dans les centres de détention et de proposer un modèle d'accueil centré sur la dignité, l'autonomie et le développement de projets de vie des personnes migrantes.
- Construire un mouvement transnational et transeuropéen qui fasse de la lutte pour la liberté universelle de circulation une condition fondamentale de la démocratisation radicale de cet espace politique. Ce mouvement s'oppose à la fois à la montée du conservatisme nationaliste et illibéral en Europe et à l'institution néolibérale de l'UE. Tous deux, dans la continuité, renforcent les systèmes violents de rejet et de sélection des personnes migrantes.
- Établir des liens au-delà des territoires européens avec celles et ceux qui s'opposent aux politiques d'externalisation des frontières de l'UE, en rejetant la coercition néocoloniale imposée par les accords avec les pays tiers en échange de l'intégration européenne et du soutien économique.

Réseau contre la détention des migrant.es

SITE WEB - <https://municipiozero.it/en/the-italy-albania-protocol-is-a-failure-from-every-perspective/>



Manifestation à Shengjin, décembre 2024. Crédit : Réseau contre la détention des migrant.es

LE SENAT ITALIEN APPROUVE LE "DECRET SUR LES FLUX" : UNE APPROCHE PUNITIVE A L'EGARD DES PERSONNES EN DETRESSE ET DES ONG

Déclaration commune

Les organisations de la société civile engagées dans des activités de recherche et de sauvetage (SAR) en Méditerranée centrale expriment leur vive inquiétude face à une nouvelle tentative du gouvernement italien de punir l'assistance aux personnes en détresse en mer et de criminaliser les ONG.



Photo : Wanda Proft / SOS Humanité

« Le véritable objectif du décret-loi n'est pas de mieux gérer les opérations de sauvetage en mer, mais plutôt d'entraver la présence et l'action des ONG humanitaires en criminalisant leur action. De cette manière, la Méditerranée sera vidée de ses navires de recherche et de sauvetage ». C'est en ces termes que les organisations engagées dans les activités de recherche et de sauvetage commentent l'approbation par le Sénat du décret-loi 145/2024, également connu sous le nom de "décret sur les flux".

Ce nouvel ensemble de règles prévoit davantage de sanctions, à la fois des détentions administratives et des amendes pouvant aller jusqu'à dix mille euros, y compris la possibilité de confisquer les navires de sauvetage. En outre, l'action des avions des ONG chargés de la surveillance est également visée, alors qu'ils ont contribué de manière cruciale au sauvetage des bateaux en détresse et qu'ils ont documenté des violations graves et systématiques des droits humains. Ces violations incluent des omissions de sauvetage, des retards injustifiés d'intervention, et la facilitation de refoulements forcés à la suite d'interceptions violentes. Selon les ONG signataires, cette législation vise à affaiblir l'obligation légale de signaler la présence de bateaux en détresse. Il est également à craindre que ces mesures juridiques soient une tentative de transformer à terme ces mêmes avions en outils au service du système d'interception maritime des garde-côtes libyens.

En outre, les mesures punitives prévues par le décret Piantedosi à l'encontre des navires de recherche et de sauvetage des ONG sont encore aggravées. Tout d'abord, bien que la durée de la première détention administrative du navire puisse désormais être modulée entre 10 et 20 jours en fonction de la gravité de l'infraction, une interdiction de naviguer est toujours prescrite en attendant l'adoption de l'arrêté préfectoral. Cela ajoute en effet des jours supplémentaires d'inactivité pour le navire, sans possibilité de recours. En outre, la réitération de l'infraction commise au cours des cinq années précédentes entraîne un renforcement des sanctions, non seulement si la réitération est le fait du même capitaine, mais aussi du même armateur.

Il s'agit d'une loi qui aggrave considérablement la situation actuelle : il est arrivé à plusieurs reprises que des navires d'ONG soient détenus sur la base de fausses déclarations des garde-côtes libyens sans même vérifier tous les enregistrements de conversations et d'échanges de courriels et de messages radio transmis par les ONG elles-mêmes. Deuxièmement, l'extension de la réitération à l'armateur rend l'effet des sanctions plus sévère, car sur les navires des ONG, le capitaine a tendance à changer plus souvent que l'armateur. Enfin, le décret raccourcit les délais de recours contre les détentions imposées aux navires des ONG, qui avaient été établis par le décret Piantedosi.

Une fois de plus, il semble que l'objectif soit de rendre la vie impossible à celles et ceux qui sauvent des vies et qui sont témoins des violations du droit international commises quotidiennement en Méditerranée centrale. Il s'agit d'une nouvelle loi néfaste, propagandiste et inhumaine, ainsi que d'une illégitimité flagrante. Le gouvernement continue d'essayer de contourner le droit international par des lois, des décrets, des règlements et des pratiques administratives ordinaires, en multipliant les obstacles à l'encontre de celles et ceux qui traversent la mer et à celles et ceux qui les sauvent. Nous nous attendons à une augmentation du nombre de morts en mer, mais une fois de plus, ce décret n'arrêtera pas la solidarité.

SIGNATAIRES

<https://searchandrescue.msf.org/news/flows-decree-approved-in-italian-senate-punitive-approach-towards-distressed-people-and-ngos.html>

APPEL A LA SOLIDARITE AFRICAINE ET INTERNATIONALE

LIBERTÉ POUR LES MILITANTS QUI DÉFENDENT LES DROITS DES MIGRANTS ET DES RÉFUGIÉS



Depuis le 7 mai 2024, des militant.es tunisien.nes sont arrêté.es et placé.es en détention provisoire. Leur soi-disant crime ? S'engager dans des actions légales et transparentes d'aide aux migrant.es, souvent en collaboration directe avec l'État lui-même.

La Tunisie a longtemps été un carrefour de rencontres et un refuge. Pourtant, aujourd'hui, ce pays solidaire semble se perdre sous le poids de crises multiples : géopolitique, économique, climatique et sociale.

Nous, les #Peuples_du_Sud, sommes soumis aux formes les plus insidieuses de domination. Nos régimes, souvent complices, contribuent au pillage de nos ressources, au bradage de nos biens communs, à l'appauvrissement des systèmes productifs, à la perpétuation des mécanismes d'échanges inégaux et des guerres qui dévastent nos territoires.

Ces injustices historiques, combinées aux crises mondiales du capitalisme et du changement climatique, exacerbent les souffrances de nos populations. Les déportations, les déplacements forcés et les migrations vers le Nord - considérées comme une menace par les puissances du Nord - sont les conséquences directes de ces systèmes destructeurs. Ces migrations sont en réalité des actes de survie et de liberté de la part des peuples opprimés.

La souveraineté des peuples, indissociable de leur liberté, est aujourd'hui bafouée par ces systèmes oppressifs. La reconquête de cette souveraineté passe non seulement par la défense de notre droit à contrôler nos territoires, mais aussi par le maintien des valeurs fondamentales de solidarité et

d'hospitalité qui définissent notre humanité commune.

En réponse, des citoyen.nes tunisien.nes courageux.euses ont choisi la solidarité plutôt que l'indifférence. Mais aujourd'hui, leur engagement se heurte à la répression. Ces arrestations visent non seulement à punir des individus mais aussi à écraser tout mouvement de solidarité avec des populations vulnérables et en mouvement.

Nous appelons les communautés africaines, méditerranéennes et mondiales à se mobiliser et à exiger :

- La libération immédiate et inconditionnelle des militant.es emprisonné.es ;
- La reconnaissance et la protection des droits des migrant.es ;
- La défense de la souveraineté des peuples, condition essentielle pour garantir leur liberté et leur dignité ;
- Une lutte unie contre les systèmes de domination et d'exploitation, qu'ils soient économiques, environnementaux ou politiques.

Ensemble, affirmons notre rejet de l'injustice et notre engagement en faveur de la dignité humaine. Faisons entendre notre voix pour que la solidarité - une valeur universelle - soit protégée et non punie. Rejoignez la campagne et partagez les photos des militant.es détenu.es !

LIEN - <https://ftdes.net/en/non-a-la-criminalisation-de-la-solidarite/>

18 décembre 2024



CONTACTS

Site web - <https://civilmrcc.eu/>

Courriel - political-moderator@civilmrcc.eu

Echoes - civilmrcc.eu/echoes-from-the-central-mediterranean/

ÉQUIPE EDITORIALE

Sophie-Anne Bisiaux
Hagen Kopp
Ileana Maria