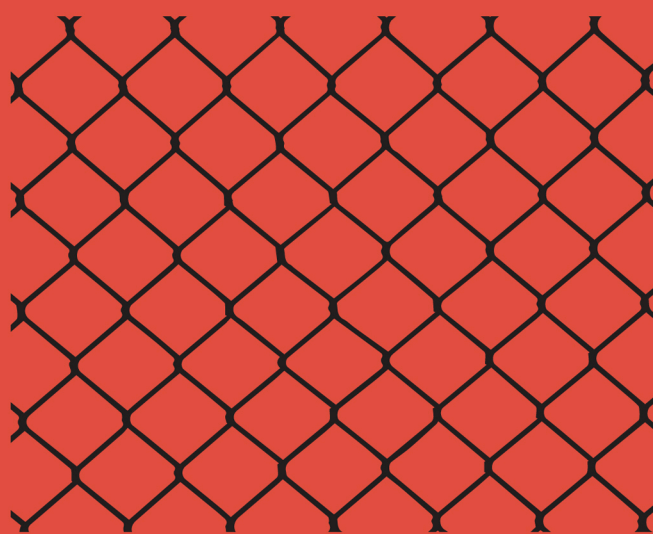


BIBLIOTHÈQUE DES FRONTIÈRES

**LA MORT AUX FRONTIÈRES
DE L'EUROPE** : RETROUVER,
IDENTIFIER, COMMÉMORER

BABELS



le passager clandestin

BIBLIOTHÈQUE DES FRONTIÈRES

LA MORT AUX FRONTIÈRES DE L'EUROPE
RETROUVER, IDENTIFIER, COMMÉMORER

BABELS

le passager clandestin

Le programme de recherche de l'EHESS Babels réunit une quarantaine de chercheurs en Europe sous la direction scientifique de l'anthropologue Michel Agier, assisté de Stefan Le Courant. Des rencontres mensuelles « Babels, l'atelier public des villes-frontières » sont le lieu de cette recherche collaborative, et permettent l'écriture des 7 titres de la collection « Bibliothèque des frontières » des éditions le passager clandestin.

Le programme Babels s'inscrit dans une démarche participative en associant les savoirs produits par les enquêtes de terrain et les connaissances fondées sur les expériences des acteurs des milieux associatifs, institutionnels et médiatiques concernés par les questions liées aux migrants. Son but est de contribuer à la compréhension des migrations et d'aider au renouvellement des politiques publiques à l'égard des migrants.

**Cet ouvrage a été coordonné par Carolina Kobelinsky et Stefan Le Courant.
Y ont contribué : Paola Diaz, Filippo Furri, Maël Galisson, Christine Moliner, Anaïk Pian et Sara Prestianni.**



Ce livre a reçu le soutien de l'Agence nationale pour la recherche

La collection « Bibliothèque des frontières » a reçu le soutien de la Région des Pays de la Loire

© Éditions le passager clandestin, 2017

Éditions le passager clandestin
1, rue de l'Église
72240 Neuvy-en-Champagne

Couverture : Xavier Sebillotte (xavier.sebillotte@free.fr)
Corrections : Anne Kraft

TABLE DES MATIÈRES

Introduction	7
Pourquoi compter les morts ?	11
Brève histoire de la fermeture des frontières européennes	16
Les risques de la traversée	23
À quoi les passeurs sont-ils utiles ?	26
L'identification des corps	37
L'itinéraire des corps retrouvés aux frontières espagnoles	38
Vers un protocole d'identification aux frontières italiennes	44
Mourir à Calais	48
Les commémorations des défunts	61
Des mères qui manifestent pour leurs fils disparus	66
Partager la douleur, manifester la colère aux frontières hispano-marocaines	67
Des objets de commémoration	74
Les morts arrivent	75
Les récits des morts	87
Histoires de morts et de la mort à la frontière de Melilla	90
Mises en mots de la violence et des morts dans l'espace transnational afghan et pachtoune	101
Conclusion : La violence des frontières	111
Pour aller plus loin	119
Articles et ouvrages	119
Sites internet	120
Films et documentaires	121
Liste des encadrés, cartes et illustrations	123

INTRODUCTION

Le 3 octobre 2013 une embarcation en provenance de Libye avec plus de 500 passagers à son bord sombre à deux kilomètres des côtes italiennes de Lampedusa ; 155 personnes sont secourues par des pêcheurs locaux et les garde-côtes, 368 corps sont retrouvés. Les cercueils sont alignés dans un hangar de l'aéroport où se rendent, une semaine plus tard, José Manuel Barroso, le président du Conseil européen, en compagnie du président du Conseil des ministres de l'Italie, Enrico Letta. Un deuil national est décrété. Le 15 octobre, Enrico Letta lance l'opération Mare Nostrum destinée à secourir les migrants¹ en mer. Peu après, le Conseil européen annonce le renforcement des moyens alloués à Frontex, l'agence européenne pour la gestion de la coopération opérationnelle aux frontières extérieures des États membres de l'Union européenne. Ces projets sont présentés comme les réponses de l'Europe au tragique naufrage. Finalement, au lieu du deuil national, une cérémonie officielle est organisée le 21 octobre. Cérémonie à laquelle les survivants,

1. Pour des raisons de facilité de lecture, il est fait usage du masculin « migrants », bien qu'il puisse s'agir indifféremment de personnes féminines ou masculines. Des études s'intéressant aux questions de genre ont abordé les expériences des femmes qui migrent au risque de la mort. Voir Jane Freedman, « Engendering Security at the Borders of Europe. Women Migrants and the Mediterranean “Crisis” », *Journal of Refugee Studies*, vol. 29, n° 4, décembre 2016, p. 568-582 ; Smaïn Laacher, *De la violence à la persécution. Femmes sur les routes de l'exil*, Paris, La Dispute, 2010 ; Anaïk Pian, « La migration empêchée et la survie économique. Services et échanges sexuels des Sénégalaises au Maroc », *Cahiers du genre*, vol. 2, n° 49, 2010, p. 183-202 ; Sharon Pickering et Brandy Cochrane, « Irregular Border-Crossing Deaths and Gender. Where, How and Why Women Die Crossing Borders », *Theoretical Criminology*, vol. 17, n° 1, 2012, p. 27- 48.

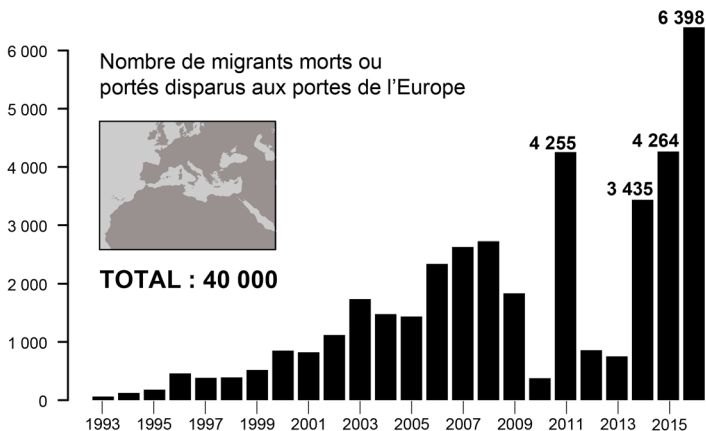
dont des membres des familles des défunts, ne sont pas conviés. Ce naufrage très largement médiatisé, les commémorations ainsi que les multiples manifestations à Lampedusa semblent marquer le tournant d'une visibilité des morts de la migration et d'une prise de conscience du caractère mortifère des frontières de l'Union européenne. Depuis, les naufrages massifs s'enchaînent. Le 14 septembre 2014, une embarcation coule au large de Tajoura, provoquant la mort d'au moins 224 personnes. Le 12 avril 2015, c'est encore au large des côtes libyennes que plus de 440 migrants trouvent la mort.

En dehors de ces tragédies, qui font événement par le nombre des défunts, la découverte de corps sur les rives de la Méditerranée et du détroit de Gibraltar, ainsi qu'aux frontières terrestres, est une réalité quotidienne déjà ancienne. Le 1^{er} novembre 1988, les corps de 9 migrants sont retrouvés près de la plage de Los Lances, à Tarifa, dans le sud de l'Espagne. Au large de Ceuta, enclave espagnole au nord du Maroc, 20 migrants sont retrouvés noyés le 15 mai 1989. Le 25 août 1995, un homme est découvert asphyxié dans un camion qui avait embarqué dans le ferry reliant Tanger à Algésiras. Le 11 septembre 1995, le bilan du naufrage d'une embarcation empruntant le canal d'Otrante entre l'Albanie et l'Italie est de 3 morts et 10 disparus. Le 30 juin 1996, 4 migrants meurent en tentant de traverser à pied un champ miné près d'Alexandroupolis, à la frontière entre la Turquie et la Grèce. Le 3 novembre 1996, un homme est écrasé par un train à Vintimille alors qu'il marchait le long des voies afin de franchir la frontière entre l'Italie et la France. Le 25 décembre 1996, un naufrage au large de Malte fait 283 morts, pour la plupart des migrants provenant d'Asie. Le 15 septembre 1997, 3 migrants meurent près du fleuve Evros. Ils tentaient de rejoindre la Grèce en traversant un champ miné. Le même jour, au large de Tarifa,

14 migrants perdent la vie et 10 autres personnes disparaissent lors d'un naufrage près de Tarifa en Espagne. Le 12 juin 1997, un naufrage au large de Tanger fait 23 morts et 20 disparus. Le 19 mai 1998, les corps de 10 personnes en route vers la Libye sont retrouvés dans le Sahara. Le 2 décembre 1999, au large de Laâyoune, au Sahara occidental, une embarcation coule, laissant un bilan de 5 morts et de 10 disparus. Le 11 mars 2000, 4 migrants sont retrouvés morts dans le Danube, entre la Slovaquie et l'Autriche.

Cette litanie pourrait s'allonger à l'infini. Elle montre cependant comment les deux rives de la Méditerranée, de la mer Égée, de la côte Atlantique, ainsi que les bordures terrestres de l'Europe et les frontières internes de l'Union (entre la France et l'Angleterre, la France et l'Italie, l'Italie et la Grèce) sont devenues des espaces de mort. La découverte de corps de migrants noyés, asphyxiés, intoxiqués, déshydratés est devenue une réalité quotidienne. Les tombes anonymes dans les cimetières des lieux-frontières – Lampedusa en Italie, Lesbos en Grèce, Tenerife ou Tarifa en Espagne – matérialisent la violence dont sont aujourd'hui porteuses les frontières européennes. À tous ces morts aux frontières il faut ajouter les décès survenus lors de procédures d'expulsion du territoire. Bien après les avoir franchies, les frontières conservent ainsi leur puissance mortifère. Au-delà des limites géographiques, c'est le régime frontalier dans son ensemble qui est aujourd'hui porteur de violence. Le 23 décembre 2016, William Spindler, porte-parole du Haut Commissariat des Nations unies pour les réfugiés (HCR), avançait le chiffre de 5 000 décès de migrants pour l'année écoulée, faisant de 2016 l'année la plus mortifère depuis que ce décompte macabre a commencé.

Bilan annuel : 1993 - 2016

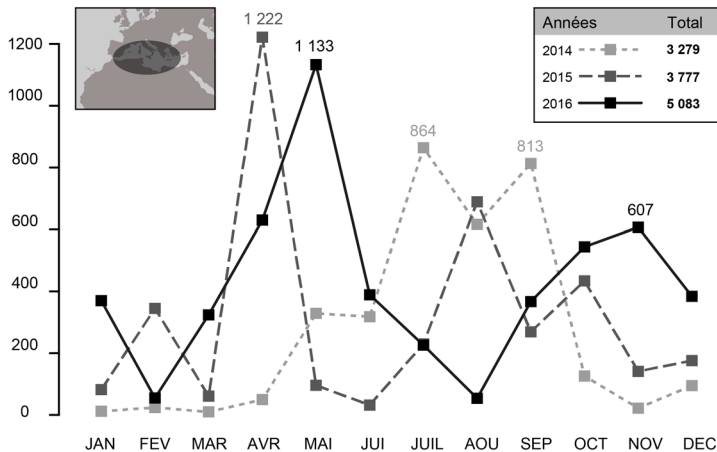


Nicolas LAMBERT, 2017

Sources : OIM, 2017

Bilan mensuel (Méditerranée) : 2014 - 2016

Nombre de migrants morts ou portés disparus en Méditerranée



Nicolas LAMBERT, 2017

Sources : OIM, 2017

Pourquoi compter les morts ?

Entre 1996 et 2016, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) estime à 60 000 le nombre de migrants ou disparus à travers le monde. Au niveau européen, il n'existe pas de dispositif officiel de décompte des morts de la migration. Pas plus que n'a été établi un protocole pour enregistrer et identifier les corps. À la frontière États-Unis-Mexique, depuis 1998, la United States Border Patrol, agence fédérale étatsunienne chargée de contrôler la frontière, établit et tient un registre des statistiques sur le nombre des décès. Les chiffres avancés par la Border Safety Initiative¹ restent partiels puisqu'ils ne prennent en compte que les morts retrouvés par les forces de l'ordre. En Europe, l'agence Frontex n'a pas reçu pour mission d'enregistrer les décès et les disparitions de migrants. Dans un rapport de 2016, l'agence note qu'il est extrêmement difficile d'estimer le nombre des décès et qu'il est « impossible d'avoir un compte précis des personnes disparues »². L'absence de dispositif officiel standard pose d'autant plus problème que les divergences et les conflits que suscitent ces morts et ces disparitions font de l'établissement des faits un enjeu politique majeur. En effet, c'est sur cette « vérité des faits »³, basée sur la possibilité de rendre compte des morts, que se fondent l'opinion, les débats et les interprétations. Mais, comme l'écrivait Hannah Arendt,

1. Fondé par la United States Border Patrol en juin 1998, ce programme a pour objectif d'accroître la sécurité aux frontières sud des États-Unis. Pour ce faire, quatre éléments sont développés : des campagnes éducatives à destination des candidats à la migration qui mettent en avant les risques du franchissement du désert ; la recherche des migrants disparus ; la mise en place de procédures d'identification des corps, et l'inscription dans une base de données des informations concernant les migrants morts et vivants retrouvés.

2. Frontex, *Risk Analysis for 2016*, Varsovie, 2016, p. 8 (consultable sur frontex.europa.eu/assets/Publications/Risk_Analysis/Annula_Risk_Analysis_2016.pdf).

3. Hannah Arendt (1961), « Truth and Politics », in *Between Past and Future. Eight Exercises of Political Thought*, New York, Viking Press, 1968.

dans les périodes sombres de l'histoire, la vérité appartient au domaine politique ; elle est alors susceptible d'être manipulée, occultée ou obliérée¹. Le commissaire aux Droits de l'homme du Conseil de l'Europe a depuis longtemps souligné la nécessité de disposer d'un système d'enregistrement de ces morts et de ces disparitions. De même, l'OIM recommande aux États membres de l'Union l'établissement de méthodes communes d'enregistrement de l'information, un protocole médico-légal commun, ainsi que la mise en place d'une base de données internationale fondée sur une procédure systématique de collecte de données sur les migrants morts et disparus².

Palliant cette absence de chiffres officiels, des associations, des militants, des universitaires comptent les morts. United for Intercultural Action, un réseau de plus de 500 associations à travers l'Europe, et Fortress Europe, fondée par le journaliste italien Gabriele Del Grande, ont été les premiers à tenir cette funeste comptabilité. United for Intercultural Action a répertorié et documenté 17 000 décès entre 1993 et 2012. Fortress Europe comptabilise quant à elle 27 382 décès entre 1988 et le 2 février 2016. The Migrants' Files, consortium de journalistes qui a compilé entre 2000 et juin 2016 les données de ces deux réseaux afin de créer une base de données unifiées sur les morts de migrants, et qui s'appuie également sur des informations provenant d'un projet de recherche de l'Université d'Helsinki, avance le chiffre de 34 861 décès.

Chacun de ces dispositifs se réfère à des catégorisations différentes de la frontière, définissant chacun à sa manière

1. Cette question des enjeux autour de l'enregistrement des morts et des disparus est abordée dans Paola Díaz, « Documentation and Identification of the Dead and the Disappeared Migrants in the Borders of United-States and Europe » (à paraître en 2017).

2. Tara Brian et Frank Laczko (dir.), *Fatal Journeys. Volume 2. Identification and Tracing of Dead and Missing Migrants*. Genève, OIM, 2016, p. 94-95.

l'étendue de leurs effets mortifères. Par ailleurs, tous n'accordent pas le même statut aux personnes disparues et ne font pas reposer leurs données sur les mêmes sources. Selon le pays, les acteurs qui participent à la prise en charge des migrants morts et les objectifs sociaux et politiques assignés aux registres et à l'identification des corps, le nombre de décès diffère. Au niveau international, l'OIM a mis en place, à la fin de l'année 2013, le Missing Migrant Project afin de comptabiliser le nombre de migrants morts et disparus, à partir de sources secondaires, notamment des articles journalistiques et des informations provenant des associations, sans créer un dispositif général et standardisé d'enregistrement. Fortress Europe recense les morts apparaissant dans les articles de presse locale et internationale. Le programme Human Costs of Border Control de l'Université d'Amsterdam propose quant à lui de produire le « décompte officiel » des morts aux frontières en ne s'appuyant que sur les certificats de décès délivrés par les autorités compétentes. Les chercheurs de ce programme aboutissent à un décompte, très en dessous de la réalité, de 3 188 morts entre 1990 et 2013¹.

Mais, combien sont les disparus de la migration dont le nombre et le nom ne seront jamais connus ? La plupart des associations européennes venant en aide aux migrants estiment qu'il faudrait multiplier par deux, voire par trois les chiffres les plus pessimistes pour prendre en compte tous ceux qui disparaissent sans laisser de trace. En 2006, plus de 600 cadavres ont été retrouvés échoués sur les côtes canariennes. Le responsable local des services d'immigration notait alors qu'il fallait multiplier par dix ce chiffre pour avoir une estimation plus précise du nombre de morts au large de ces îles espagnoles².

1. Les liens vers les différents sites internet stockant les bases de données se retrouvent à la fin de l'ouvrage.

2. Emmanuel Blanchard, Olivier Clochard et Claire Rodier, « Compter les morts », *Plein Droit*, vol. 2, n° 77, 2008, p. 30-33.

À travers la disparité de ces estimations apparaît la difficulté à établir un décompte précis du fait de l'invisibilité d'un grand nombre de morts de la migration. Une infime fraction des décès fait l'objet d'une procédure et d'un enregistrement officiels. Le Sahara est actuellement devenu un espace où meurent des migrants. Il n'est pas un récit de migrant ayant dû traverser ces étendues de sables à perte de vue qui ne rende compte d'un compagnon épuisé qu'il a fallu laisser au bord du chemin, de convois abandonnés par ceux qui étaient censés les acheminer ou de refoulements par les autorités qui s'achèvent au milieu du désert. La traversée du Sahara est une épreuve qui laisse des marques chez tous ceux qui l'ont endurée et, pour beaucoup, le désert, transformé en un gigantesque cimetière à ciel ouvert, est bien plus effrayant que la traversée de la mer. Les associations et les chercheurs travaillant sur les parcours migratoires s'accordent à dire que le Sahara est probablement bien plus mortel que la Méditerranée. Se pose alors une question de définition : jusqu'à quelle distance de l'Europe les personnes en migration doivent être considérées comme mortes à la frontière, mortes à cause des frontières ? Les petites villes frontalières, comme Tinzaouatine entre l'Algérie et le Mali, ont désormais, elles aussi, leurs cimetières de migrants.

À l'invisibilité de ces morts, il faut ajouter les pratiques d'invisibilisation des institutions chargées du contrôle des frontières. En 2005, les assauts coordonnés des grillages des enclaves espagnoles de Ceuta et Melilla donnent lieu à une répression féroce de la part des forces de l'ordre. De nombreux migrants subsahariens succombent sous leurs coups. Le réseau Migreurop tente alors de compter et d'identifier les victimes. Malgré la grande médiatisation de cet évènement et l'existence de nombreuses vidéos, il se heurte à l'absence totale de collaboration des autorités locales, qui se réfugient derrière

l'hypothèse de la « mort naturelle ». Il identifie néanmoins un jeune Camerounais décédé le 29 août 2005 suite au tir, à bout portant, d'une balle en caoutchouc¹. Sur le mont Gourougou, petite montagne au Maroc à quelques kilomètres de Melilla où s'organise la vie des migrants qui attendent là une opportunité de franchir les grillages de cette enclave espagnole, tout le monde parle et peut nommer des disparus. Des personnes parties un soir à l'assaut du grillage et que l'on n'a jamais revues, ni du côté espagnol, ni nulle part au Maroc.

Malgré la fragilité des chiffres, enregistrer et quantifier les morts et les disparus de la migration constitue un enjeu politique majeur. Chiffrer permet de rendre visible une réalité difficilement saisissable par la litanie des faits dramatiques. Les chiffres deviennent alors un instrument d'interpellation de l'opinion publique ; ils donnent dans le même temps une existence et une dimension politique à ces morts. Chiffrer permet de sortir de la logique du fait divers tragique pour faire de ces morts l'enjeu d'un problème public, tant au niveau national qu'international. Ces chiffres soulèvent la question de la responsabilité de ces décès et des moyens mis en œuvre pour venir en aide aux migrants en détresse. Ainsi, au-delà du chiffre fétichisé, auquel serait attribuée la capacité de décrire avec la plus grande exactitude la réalité des migrations contemporaines, l'usage militant de la statistique donne à lire, sous un jour nouveau, la liste des naufrages accidentels, des pannes tragiques au milieu de la mer, des asphyxies causées par un moteur défaillant. Dénombrer vise à *déchiffrer* les effets d'une politique. Compter permet ainsi de saisir l'étroite corrélation entre le renforcement des contrôles aux frontières européennes et l'accentuation de leur létalité. Ces chiffres per-

1. Migreurop, *Guerre aux migrants. Le livre noir de Ceuta et Melilla*, Paris, Migreurop, 2006.

mettent également de saisir la réalité des immenses espaces-frontières qui entourent l'Europe. La politique européenne en matière de contrôle de l'immigration déconnecte et repousse chaque jour un peu plus loin les frontières géographiques des espaces où se font sentir ses effets. Certains voient ainsi leur quête d'un avenir meilleur s'arrêter en plein désert, aux portes de l'Europe.

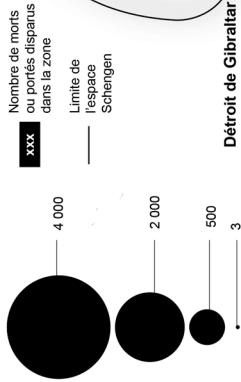
Brève histoire de la fermeture des frontières européennes

Depuis le début des années 1980, les pays européens se sont engagés dans un processus conjoint de « maîtrise des flux migratoires ». Pendant que certaines frontières s'abaissaient, laissant passer les marchandises, les capitaux et les personnes bénéficiant de nouvelles possibilités de déplacements, de nouvelles frontières s'érigaient. Ce régime différentiel des frontières accentue dès lors la séparation entre celles et ceux autorisés à circuler, et tous ceux, pour la plupart issus des anciennes colonies, faisant l'objet de contrôles accrus à la frontière et de politiques d'immobilisation par la frontière¹. Les accords de Schengen – en 1985 et 1990 – entérinent cette logique en instituant la libre circulation des personnes à l'intérieur de l'Union européenne, tout en organisant dans le même temps la coordination policière à ses frontières extérieures. Dans ce contexte de régulation de la circulation et de diminution des délivrances de visas par les États européens, les migrations dites illégales ont été érigées en sujet prioritaire dans les débats des pays membres de l'Union. La politisation de l'immigration, lue à travers le prisme de la sécurité, fait des migrants irréguliers une des principales menaces – dans

1. Voir, dans la même collection, *De Lesbos à Calais. Comment l'Europe fabrique des camps*, Neuvy-en-Champagne, Le passager clandestin, 2017.

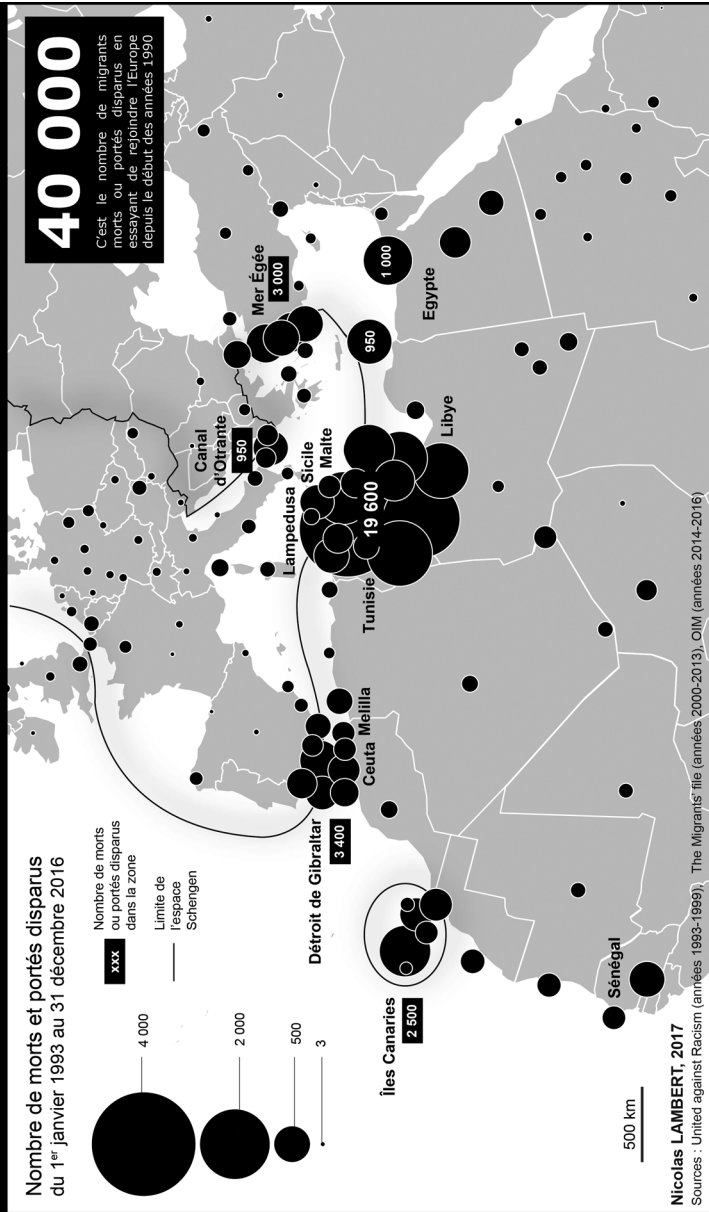
Hécatombe migratoire aux portes de l'Europe : 1993 - 2016

Nombre de morts et portés disparus du 1^{er} janvier 1993 au 31 décembre 2016



40 000

C'est le nombre de migrants morts ou portés disparus en essayant de rejoindre l'Europe depuis le début des années 1990



Nicolas LAMBERT, 2017

Sources : United against Racism (années 1993-1999), The Migrants' file (années 2000-2013), OIM (années 2014-2016)

un continuum de menaces qui s'étend jusqu'au terrorisme – à laquelle l'Europe en formation doit faire face. Construit comme un problème sécuritaire, la réponse à la migration doit être celle de la sécurisation. Vingt ans après les accords de Schengen, la rhétorique est restée la même. Les réfugiés qui fuient la guerre en Syrie sont systématiquement soupçonnés de dissimuler des terroristes dans leurs rangs. Dans le même temps, les discours criminalisent les migrants, et les réglementations font de ces derniers des malfaiteurs en puissance puisqu'ils sont contraints d'enfreindre la loi pour accéder à l'Europe et se maintenir sur son territoire.

En vingt ans, la coopération des États européens n'a cessé de se renforcer. L'objectif reste inchangé : empêcher les arrivées de migrants, en interceptant les embarcations en mer, et renforcer les contrôles aux frontières terrestres. Depuis 2005, c'est à Frontex qu'est déléguée la coordination de la surveillance des frontières extérieures de l'Union. Cette agence européenne assiste les États pour la formation des garde-frontières et effectue des analyses de risques de vulnérabilités des frontières extérieures en compilant et analysant les données recueillies aux différentes frontières européennes sur les passagers réguliers, les arrestations et les refus d'entrée. Frontex suit également les mouvements des personnes en amont de ces frontières afin d'anticiper les arrivées de migrants, traitées en termes de « flux » à contenir et repousser. Aujourd'hui, ce sont les frontières maritimes, jugées les plus poreuses, qui font l'objet de l'attention la plus soutenue. La plupart des ressources opérationnelles de Frontex sont attribuées à la surveillance de la Méditerranée. Des technologies militaires sophistiquées y sont déployées. Les navires de l'armée, les radars thermiques font de la Méditerranée le théâtre d'un genre nouveau de guerre, une bataille quotidienne contre les migrants dans laquelle s'est engagée l'Europe.

En décembre 2013, Eurosur, nouveau système de surveillance des frontières, est entré en vigueur. Il articule dans ses intentions affichées la réduction du nombre de migrants irréguliers entrant clandestinement dans l'Union européenne à la diminution du nombre de décès par le sauvetage des vies en mer. Pour ce faire, le dispositif prévoit d'améliorer la coopération entre différentes autorités nationales, de veiller à un échange rapide des informations entre les autorités de surveillance des frontières et les autorités de recherche et de sauvetage, ainsi que de développer une coopération coordonnée avec les pays voisins de l'Europe.

Le 1^{er} novembre 2014, l'opération Mare Nostrum, plan de sauvetage en mer s'étendant jusqu'aux côtes de la Libye, annoncé par Enrico Letta au lendemain du naufrage d'octobre 2013 au large de Lampedusa, prend fin. Elle est remplacée par le programme européen Triton, présenté également comme « Frontex plus », qui renonce à s'afficher comme un programme de sauvetage pour ne revendiquer qu'une action de lutte contre les passeurs opérant en Méditerranée. La première tentative d'instauration d'un dispositif européen de sauvetage en mer s'arrête donc, après un an d'exercice, durant lequel il n'aura pas empêché le décès de 3 000 personnes, selon les chiffres du HCR. La fin de Mare Nostrum marque la reprise des logiques sécuritaires et répressives et, avec elle, la disparition des tentatives de penser autrement le traitement des migrants aux frontières.

Plusieurs organismes non gouvernementaux interviennent pour compenser cette diminution de l'assistance offerte par l'Union européenne et sauver des vies en mer. Médecins sans frontières, association humanitaire travaillant de longue date auprès des personnes en détresse, a lancé en mai 2015 des opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée.

L'ONG estime que plus d'une personne sur sept secourues en mer l'est par ses équipes¹. SOS Méditerranée, association européenne de sauvetage en mer, fondée en 2015 par un capitaine de marine marchande allemand, a mis en place une opération de sauvetage au large des côtes libyennes, dans un premier temps, en partenariat avec Médecins du Monde. Des initiatives philanthropiques ont également vu le jour : MOAS (Migrant Offshore Aid Station), fondée à Malte après le naufrage d'octobre 2013, a organisé des missions de sauvetage en Méditerranée, mais également en mer Égée et en mer d'Andaman. SeaWatch, fondée à Berlin à la fin 2014, opère pour sa part en Méditerranée et travaille, en coopération avec le Humanitarian Pilots Initiative, à un projet de détection des embarcations en détresse par des avions survolant les eaux méditerranéennes. Ces opérations humanitaires privées et non gouvernementales ne remettent pas fondamentalement en cause les politiques déjà à l'œuvre.

Le 6 octobre 2016, une nouvelle agence, remplaçant Frontex, est inaugurée à la frontière entre la Bulgarie et la Turquie. Pour la première fois l'Europe se dote d'un corps de garde-frontières disposant de moyens propres. Contrairement à Frontex, qui consistait à coordonner les opérations entre les États, cette nouvelle agence dispose d'un corps d'intervention rapide de 1 500 gardes et d'un équipement dédié. Cette agence peut intervenir sur décision du Conseil de l'Europe, sans attendre la demande d'un État membre, lorsque les difficultés à « gérer » une frontière extérieure « menace » l'Union.

En l'espace d'une quinzaine d'années, l'Europe a investi des moyens colossaux dans le contrôle de ses frontières qui sont ainsi devenues des lieux d'exposition et d'expérimentation

1. Information disponible sur le site de l'ONG (www.msfr.fr/actualite/dossiers/operations-recherche-et-sauvetage-migrants-en-mediterranee).

de nombreux dispositifs de surveillance, de contrôle et de maintien de l'ordre. Multiplication de barrières et des lignes de barbelés, miradors, recours à des hélicoptères ou des drones, vidéosurveillance, systèmes de détection infrarouge et caméras thermiques sont autant de dispositifs disséminés aux portes de l'Europe, avec pour objectif d'empêcher les potentiels réfugiés de mettre le pied dans l'espace Schengen.

Le marché de la sécurisation des frontières est devenu florissant et voit affluer chaque jour des investissements croissants¹, au bénéfice des fleurons de l'industrie de l'armement et de l'aéronautique tels que Thales (France), Finmeccanica (Italie), Indra (Espagne) ou encore Airbus. Depuis 2011, Frontex avait la capacité d'acquérir ses propres équipements et, entre 2015 et 2016, son budget annuel a été augmenté de 67,3 %, passant de 142,6 millions à 238,7 millions d'euros. Et si l'on compare avec le budget de l'agence en 2005, à savoir 6,3 millions d'euros, l'augmentation représente 6 388 %. Un business en plein essor aux enjeux économiques majeurs. Dès 2008, Robert Havas, le vice-président du pôle Security Business Development d'Airbus, avait identifié l'enjeu commercial de se positionner sur ce marché ; il estimait qu'avec « le processus d'élargissement de l'Union européenne, la sécurité de la frontière est devenue un champ important pour la recherche/développement et un marché prometteur »².

Paradoxalement, ces groupes industriels qui sécurisent les frontières participent activement à créer les conditions de

1. Claire Rodier, *Xénophobie business. À quoi servent les contrôles migratoires ?*, Paris, La Découverte, 2012 ; Ruben Andersson, *Illegality Inc. Clandestine Migration and the Business of Bordering Europe*, Berkeley, University of California Press, 2014.

2. Robert Havas, « Coping with Border Security Challenges », ASD, Focus 02, été 2008 (consultable sur www.asd-europe.org/fileadmin/user_upload/Client_documents/ASD_Content/2_COMMUNICATION/2.5_Publications/2.5.4_FOCUS_magazine/ASD_FOCUS_-_Issue_2.pdf).

l'émigration en fournissant des armes aux principaux conflits armés actuels. Dans un rapport publié en juillet 2016¹, le réseau international d'experts militants Transnational Institute (TN) indique que « les exportations mondiales d'armes vers le Moyen-Orient ont crû de 61 % entre la période 2006-2010 et



la période 2011-2015 », et que « les licences d'exportations d'armes des pays européens vers des pays du Moyen-Orient et d'Afrique du Nord s'élèvent à plus de 82 milliards d'euros sur la période 2005-2014 ». Les auteurs du rapport pointent ainsi que « certains bénéficiaires des contrats de sécurisation des frontières sont parmi les plus gros vendeurs d'armes au Moyen-Orient et en Afrique du Nord ». Et le rapport de conclure : « Les entreprises qui créent la crise sont celles qui en profitent ».

1. Mark Akkerman, *Guerras de fronteras. Los fabricantes y vendedores de armas que se benefician de la tragedia de los refugiados en Europa*, Amsterdam, Transnational Institute, Stop Wapenhandel et Centre Delàs d'Estudis per la Pau, 2016.

Les risques de la traversée

Les moyens matériels et policiers déployés n'ont jusqu'à présent pas arrêté la circulation des personnes voulant rejoindre l'Europe. Le durcissement croissant des frontières européennes depuis les années 1980 n'a pas découragé les candidats à la migration. Il a, par contre, entraîné un accroissement massif des risques de la migration. Quand il n'y a aucun espoir d'obtenir un visa d'entrée, il ne reste plus que les embarcations de fortune, les grillages à escalader. Les dangers auxquels les migrants sont confrontés sont d'abord liés aux conditions du voyage. Les embarcations sont le plus souvent précaires, en mauvais état, peu adaptées au nombre de passagers à bord. Les pannes de moteurs sont régulières, les intoxications fréquentes. Le 16 août 2015, 40 migrants morts asphyxiés, vraisemblablement intoxiqués par les émanations de carburants, sont découverts dans la cale d'un bateau de pêche surchargé au large de la Libye. Les opérations de sauvetage ne sont pas, elles non plus, sans risque. La découverte d'une embarcation peut aussi devenir un moment fatal. La moindre collision avec le bateau de sauvetage peut être à l'origine d'un naufrage. De nombreux bateaux ont chaviré lorsque ses occupants se pressaient, tous sur le même bord, pour monter sur les navires des garde-côtes. Dans les faits, les moyens déployés pour les opérations de sauvetage s'avèrent souvent insuffisants pour venir en aide à toutes les personnes à secourir.

Sur terre, les frontières européennes se renforcent, des barrières s'érigent. Autour des enclaves espagnoles au Maroc, ces *vallas* (barrières) ont déjà une longue histoire. Fluides et sans entraves, les frontières autour de Ceuta et Melilla ont commencé à voir l'érection de clôtures après l'adhésion de l'Espagne au traité de Schengen en 1991. À Ceuta, la construction de la barrière a commencé en 1995 et s'est achevée en 2000.

Elle consiste désormais en un double grillage de 3 mètres de hauteur et une maille de *concertinas* (fil de fer barbelé), tout au long des 8,3 kilomètres de frontière. À Melilla, la clôture « anti-immigrés » s'étend sur 12 kilomètres et couvre la totalité de la frontière terrestre. Une première barrière, construite en 1998, est rapidement complétée par une deuxième, de 3 mètres de hauteur. En 2005, une troisième barrière est ajoutée. Le grillage atteint désormais 6 mètres de haut. Entre les grillages, un réseau souterrain de détecteurs de mouvements alerte la Guardia Civil, qui patrouille le long de la *valla*. Des gardes postés dans des miradors et des caméras surveillent jour et nuit les tentatives d'intrusion. De son côté, le Maroc a creusé des fossés devant la barrière pour augmenter encore la difficulté de franchissement, des effectifs de la gendarmerie royale marocaine effectuent également des rondes. Pour les migrants, « frapper la barrière », « sauter les grillages » en présence de forces de l'ordre nombreuses et déterminées à empêcher les passages, se fait au risque de graves blessures causées par les barbelés, de chutes ou de coups parfois mortels. De nombreux témoignages font état des violences subies par les migrants lors des tentatives de franchissement.

En janvier 2017, le procès contre 16 membres de la Guardia Civil accusés d'avoir causé la mort de migrants est réouvert. Le 6 février 2014, les forces de l'ordre avaient tiré des balles de caoutchouc et des fumigènes sur des personnes qui tentaient de rejoindre Ceuta à la nage, provoquant des noyades : 15 corps avaient été repêchés et on déplora des dizaines de disparus. Lors du premier jugement, le tribunal avait relaxé les inculpés, considérant que les migrants avaient « pris le risque d'entrer illégalement sur le territoire espagnol, par la mer, à la nage ».

En mer, en dehors des sauvetages qui tournent au drame, on relate de nombreuses exactions des garde-côtes. Le 26 août

1999, à Melilla, un homme poursuivi par la Guardia Civil se jette à la mer pour échapper à son arrestation. Il meurt en s'écrasant sur des rochers. Le 28 avril 2008, 3 migrants racontent comment la marine royale marocaine a provoqué le naufrage de leur embarcation pneumatique en la perçant à coups de couteau. À bord, sur les 80 personnes originaires pour la plupart d'Afrique subsaharienne qui tentaient de gagner l'Espagne, 36 sont mortes ce jour-là. Le 20 janvier 2014, un bateau des garde-côtes grecs repère et intercepte en pleine nuit, au large de l'île de Farmakonisi, une embarcation de pêcheurs avec 28 migrants à son bord. L'embarcation est remorquée sans ménagement vers les eaux turques. Au cours de cette opération illégale d'expulsion collective, l'embarcation des migrants chavire. Le corps d'une femme et d'un enfant de cinq ans seront retrouvés sur les côtes turques. Au total, ce sont 12 personnes, dont 9 enfants, qui trouvent la mort cette nuit-là. Le 14 août 2015, dans les eaux territoriales turques, 2 pêcheurs turcs portent secours à des migrants dont l'embarcation semblait juste après un contact avec des garde-côtes grecs. Ils accusent ces derniers d'avoir délibérément percé les boudins de flottaison du bateau pneumatique. Le sauvetage *in extremis* des 47 personnes à bord opéré par les pêcheurs et les garde-côtes turcs, intégralement filmé, rencontre un important écho dans les médias. La vidéo montre le navire grec s'approchant, sur une mer calme, d'un bateau pneumatique surchargé. Quelques instants après le contact entre les deux embarcations, le bateau des migrants commence à couler. Une bonne partie de ses passagers est déjà à l'eau quand le navire grec regagne à vive allure ses eaux territoriales¹.

1. On peut par exemple voir cette vidéo ici : www.youtube.com/watch?v=ELehbrM7fAk.

Dans les discours politiques et médiatiques dominants, les migrants morts aux frontières sont moins présentés comme une conséquence du régime contemporain des frontières que renvoyés à leur responsabilité individuelle ou plus exactement leur irresponsabilité. Ce sont les candidats à la migration qui sont accusés de prendre des risques démesurés. Cette vision simpliste occulte tout d'abord les circonstances de cette prise de risque. Fuyant des guerres, la famine ou l'effrayante perspective de n'avoir aucun avenir chez eux, les candidats à la migration acceptent de prendre des risques pour ne pas en subir d'autres, qu'ils estiment bien plus périlleux. Prendre un risque, c'est se projeter là où un avenir dans un *temps* et un *ailleurs* semble possible, quand le *ici* et le *maintenant* ne l'est pas ou ne l'est plus. Les candidats à la traversée sont tous conscients de mettre leur vie en péril. Tous ont entendu parler de naufrages, beaucoup ont perdu ou ont une connaissance qui a perdu un proche pendant la traversée.

À quoi les passeurs sont-ils utiles ?

Dans les discours entourant les risques de la migration, une figure se détache, celle du passeur, parfois qualifié de passeur-criminel. Le passeur est accusé de mettre les vies en danger en faisant embarquer bien trop de migrants sur des bateaux vétustes.

Le 29 novembre 2005, devant la commission d'enquête du Sénat, Nicolas Sarkozy, ministre de l'Intérieur, déclare : « Le prix d'un passage d'Afrique noire en Europe serait de 15 000 euros. Le revenu de ce trafic atteindrait, selon les estimations, un quart à un tiers de celui du trafic international de stupéfiants. La réalité de cet odieux trafic est, hélas, bien connue. Des personnes vendent tous leurs biens, s'endettent à vie dans la quête d'un eldorado et, à l'arrivée, ces mêmes

personnes trouvent l'enfer et non le paradis promis par des passeurs criminels ». En juin 2007, Brice Hortefeux, alors ministre de l'Immigration et de l'Identité nationale, prononce un discours à Toulon au moment d'accueillir les corps de 18 migrants, morts au large de l'île de Malte, dont les corps avaient été repêchés par un navire de la Marine française. Il qualifie les passeurs « d'esclavagistes de notre temps » et revient sur le parcours de ces migrants venus d'Afrique qui s'est achevé dans la tragédie parce qu'ils ont croisé le chemin d'un passeur leur proposant « une embarcation vers la mort ». En avril 2009, Éric Besson, successeur à Brice Hortefeux au ministère de l'Immigration, déclare : « La lutte contre les filières d'immigration clandestine, qui sont aussi celles de la traite des êtres humains, du proxénétisme, de la servitude et de l'exploitation, est la priorité de mon action ». En août 2015, le ministre de l'Intérieur socialiste, Bernard Cazeneuve signe avec son homologue britannique un accord afin de renforcer « la lutte conjointe et résolue contre les filières criminelles de passeurs, les trafics d'êtres humains et l'immigration clandestine ». Ainsi, le passeur, accusé d'« exploiter la misère des clandestins », est désigné comme principal responsable de l'augmentation des « flux de clandestins » et de l'accroissement du nombre des morts aux frontières.

Cette représentation du « passeur criminel », à qui la responsabilité des morts aux frontières est si souvent attribuée, tend à masquer la complexité de la figure du passeur. Ne parler que de personnes sans scrupules n'hésitant pas à spolier, tromper et à mettre en danger la vie de celles et ceux cherchant, *à tout prix*, à rejoindre l'Europe occulte la diversité des profils. Dans les faits, il n'y a pas nécessairement de distinction ou de séparation rigide entre ceux qui passent et ceux qui font passer. Il n'est pas rare que ceux qui font passer essaient ou

aient essayé eux-mêmes de passer¹. C'est le cas par exemple de ces « *thiamen* » ou « *chairmen* » (« présidents »), au Maroc, qui sont un pilier et un relais clé dans l'organisation des passages clandestins des migrants subsahariens vers l'Europe². On peut également penser à ces capitaines de pêche sénégalais chargés de conduire les pirogues partant des côtes sénégalaises vers les îles Canaries, avec fréquemment à leur bord plus d'une centaine de passagers. On peut aussi remonter quelques décennies en arrière, à une histoire qu'on tend à oublier : celle des passeurs portugais et espagnols guidant à travers les montagnes, dans les années 1950-1960, les Portugais fuyant la dictature salazariste pour leur permettre d'entrer clandestinement en France ; passeurs à la figure profondément ambivalente et plurielle, ne pouvant se résumer à l'image du simple « héros » ni à celle du simple « escroc »³.

Alors, certes, il ne s'agit pas de dire que, dans la traversée clandestine des frontières, les rapports de domination et d'exploitation n'existent pas. Détenir (en partie du moins) l'information et une expertise sur l'organisation des passages procure du pouvoir. Et du pouvoir à l'abus de pouvoir, le glissement n'est jamais très loin. Mais dans bien des cas, il existe des contre-pouvoirs puisant leur source dans la structuration interne des réseaux migratoires. Et, si les passeurs veulent continuer à exercer dans le milieu, ils doivent, à terme, veiller à leur réputation.

1. Lire à cet égard le témoignage d'un « passeur connecteur » recueilli par Lily Boillet, « Comment je suis devenu "passeur" », *Plein droit*, vol. 2, n° 81, juillet 2009, p. 30-34.

2. Anaïk Pian, *Aux nouvelles frontières de l'Europe. L'aventure incertaine des Sénégalais au Maroc*, Paris, La Dispute, 2010.

3. Victor Pereira, « Ni héros ni escrocs. Les passeurs portugais (1957-1974) », *Plein droit*, vol. 1, n° 84, mars 2010, p. 12-16.

Il est utile, à double titre, que le passeur soit « criminel » dans les discours des politiques. D'abord parce que cela permet de l'accuser des tragédies de la migration. Ce ne sont plus les frontières, leurs fermetures qui tuent, ce sont ceux qui les font traverser. Blâmer les passeurs comme les uniques responsables permet d'occulter les responsabilités d'une Europe qui préfère ne pas regarder en face les effets de sa politique migratoire. Depuis plusieurs années, en France comme plus largement au niveau européen, les législations sanctionnant et criminalisant les passeurs ne cessent de se renforcer. Pourtant, une réalité toute simple devrait s'imposer : en restreignant les possibilités légales d'accès aux territoires européens, la politique crée les conditions propices à l'apparition et à la prospérité de ces « passeurs ». Car plus les frontières sont difficiles à franchir, plus la migration devient un « marché » lucratif où se développe, notamment, l'implication d'intermédiaires spécialisés dans leurs transgressions. La boucle est bouclée et un cercle vicieux est enclenché. Le régime contemporain des frontières se donne pour tâche de combattre un processus qu'il contribue lui-même à fabriquer. Il criminalise ce que lui-même produit.

Ensuite, le discours humanitaire qui entoure les victimes de la migration permet de justifier les renforcements sécuritaires et répressifs à l'égard des migrants. En juin 2007, alors qu'il s'apitoie sur la destinée des migrants morts au large de Malte, Brice Hortefeux annonce son intention de renforcer le dispositif de contrôle de la migration. Déjà en 2000, quand les corps de 58 chinois avaient été retrouvés dans un camion à Douvres, les dirigeants de l'Union européenne s'étaient émus et avaient annoncé leur intention de redoubler leurs efforts pour lutter contre ceux qui s'enrichissent sur la misère des migrants. C'est donc afin d'envoyer un message ferme aux « passeurs » et aux

filières de l'immigration irrégulière qu'on justifie la lutte contre les « clandestins ».

Cette association de l'humanitaire et du sécuritaire trouve son accomplissement dans les pratiques de répression et de sauvetage à la frontière. Derrière l'apparente contradiction d'une politique qui tente de sauver *in extremis* la vie de personnes qui sont par ailleurs considérées et traitées comme des indésirables une fois sur le territoire européen se dessine la singularité des politiques contemporaines. Humanitaire et sécuritaire sont les deux faces complémentaires d'un même gouvernement¹. L'assistance et la compassion affichées permettent d'occulter les responsabilités tout en renforçant le contrôle et la répression. Les mesures devant assurer la capacité de sauver des vies – les « *life-saving powers* » de l'Union – sont devenues le leitmotiv de tous les programmes de durcissement des conditions d'entrée légale en Europe. Sauver les vies à la frontière est un moyen de ne pas avoir à remettre en cause en profondeur les politiques de la frontière. L'articulation de l'humanitaire et du sécuritaire autorise à ne pas interroger la violence engendrée par ces politiques. Les difficultés liées aux enquêtes d'identification des corps retrouvés, les questions que soulèvent les cérémonies de commémoration de ces morts ainsi que la portée et la signification des discours des personnes ayant fait l'expérience

1. Voir Michel Agier, *Gérer les indésirables. Des camps de réfugiés au gouvernement humanitaire*, Paris, Flammarion, 2008 ; Paolo Cuttitta, « Mare Nostrum e la retorica umanitaria », *Intransformazione. Rivista di storia delle idee*, vol. 4, n° 1, 2015, p. 128-140 ; Polly Pallister-Wilkins, « The Humanitarian Politics of European Border Policing. Frontex and Border Police in Evros », *International Political Sociology*, vol. 9, n° 1, 2015, p. 53-69 ; Martina Tazzioli, « The Desultory Politics of Mobility and the Humanitarian-Military Border in the Mediterranean. Mare Nostrum Beyond the Sea », *REMHU. Revista Interdisciplinar da Mobilidade Humana*, vol. 23, n° 44, 2015, p. 61- 82 ; Jill Williams, Williams, « The Safety/ Security Nexus and the Humanitarianisation of Border Enforcement », *The Geographical Journal*, vol. 182, n° 1, mars 2016, p. 27- 37.

de la traversée permettent justement de questionner le régime contemporain des frontières. Régime dans lequel frontière et mort sont imbriquées.

Le bateau « abandonné à la mort »

Charles Heller et Lorenzo Pezzani¹, février 2017

Dans la nuit du 26 au 27 mars 2011, un bateau pneumatique chargé de 72 personnes, dont trois enfants, originaires du Nigeria, du Ghana, du Soudan et d'Erythrée, quitte les côtes libyennes et navigue en direction de Lampedusa. Après moins de vingt-quatre heures, n'ayant plus de carburant, l'embarcation dérive. Malgré plusieurs appels de détresse via téléphone satellitaire ainsi que des interactions directes avec plusieurs acteurs civils et militaires, ils sont abandonnés à une mort lente. Leur embarcation s'échoue le 10 avril 2011 (soit quatorze jours plus tard) à Zliten, ville côtière à l'ouest de la capitale libyenne. À leur arrivée sur la plage, seules 9 personnes auront survécu.

Cette tragédie, qui a causé la mort de 63 personnes, s'est déroulée dans le contexte particulier de l'opération militaire connue sous le nom de Unified Protector et coordonnée par l'Organisation du traité de l'Atlantique-nord (Otan). Des moyens conséquents avaient été déployés dans l'objectif de surveiller et contrôler tout mouvement sur la Méditerranée, afin d'imposer un embargo militaire sur la Libye. Quatre jours seulement avant ce départ nocturne vers Lampedusa, le 23 mars 2011, l'Otan avait établi une zone de surveillance maritime. Pendant deux semaines, ce bateau de migrants a dérivé au gré des courants, alors que des drones, des

1. Charles Heller est chercheur postdoctoral au Centre d'études et de documentation économiques, juridiques et sociales du Caire et à l'Université américaine du Caire, en Égypte. Lorenzo Pezzani est architecte. Au cours de leur doctorat en Research Architecture à Goldsmiths, University of London, ils ont créé le projet Forensic Oceanography, qui vise à développer des méthodes pour documenter les conditions qui conduisent à la mort de migrants aux frontières maritimes de l'Europe. Ils ont fondé ensemble la plateforme Watch the Med.

hélicoptères, des systèmes de radars aéroportés Awacs (*Airborne Warning and Control System*) surveillaient tous les mouvements à la surface de l'eau et que 38 navires militaires des pays de la coalition étaient déployés au large des côtes libyennes. Le 11 juin 2011, le Groupe d'information et de soutien aux immigrés (Gisti) annonce son intention de porter plainte contre l'Otan, l'Union européenne et les pays de la coalition en opération en Libye. Le Gisti considère qu'avec un tel déploiement de moyens de surveillance la coalition internationale et les forces de l'Otan « ne peuvent pas ne pas voir les bateaux des exilés originaires d'Afrique subsaharienne qui cherchent à fuir la Libye. Ils ne peuvent pas ne pas voir lorsque, de Tunisie, du Maroc ou d'Algérie, des jeunes sans espoir s'entassent dans une embarcation fragile pour gagner l'Italie ou l'Espagne »¹. Alors que chaque année, depuis le début de la décennie 1990, un nombre important de morts était enregistré, il était jusque-là très difficile de demander des comptes pour les pratiques des acteurs impliqués dans des situations qui mènent de manière structurelle aux morts aux frontières. Quand le Gisti a annoncé son intention de porter plainte, nous avons proposé notre aide, notre centre de recherche à Londres – Centre for Research Architecture at Goldsmiths – ayant développé des méthodologies permettant de documenter des formes de violence et de violation du droit dans des situations diverses. Notre travail a donné lieu à un rapport qui retrace le plus précisément possible les conditions dans lesquelles ce bateau a été « abandonné à la mort »².

1. Gisti, « Des centaines de boat people meurent en Méditerranée. Le Gisti va déposer plainte contre l'OTAN, l'Union européenne et les pays de la coalition en opération en Libye » (consultable sur www.gisti.org/spip.php?article2304). Voir aussi Charles Heller et Lorenzo Pezzani, « Traces liquides. Enquête sur la mort de migrants dans la zone-frontière maritime de l'Union européenne », *Revue européenne des migrations internationales*, vol. 30, n° 3-4, 2014, p. 71-107.

2. Charles Heller, Lorenzo Pezzani et Situ Studio, Report on the « Left-To-Die Boat », Forensic Oceanography, 2012 (consultable en français sur www.fidh.org/IMG/pdf/final_draftfrench_public_light.pdf). Par ailleurs, toutes les informations sur la reconstitution minutieuse des faits autour du « *Left-to-die boat* » sont

À partir des témoignages détaillés des survivants de l'embarcation et en les corroborant avec différents éléments de preuve – dont ceux révélés par une enquête du Conseil de l'Europe, mais aussi les signaux de détresse contenant des coordonnées géoréférencées, une modélisation de la dérive produite par un océanographe et l'identification de la localisation de navires à proximité à l'aide d'images satellitaires –, il a été possible de retracer le parcours précis du bateau. Le 27 mars, il quitte le port de Tripoli pendant la nuit. Le jour même, en début d'après-midi, il est survolé par un avion de patrouille français qui photographie l'embarcation et transmet sa position exacte au Centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) de Rome. Après quinze à dix-huit heures de traversée, à 16h52, les passagers envoient un signal de détresse grâce à leur téléphone satellitaire. Constatant qu'ils ne disposent presque plus de carburant, ils contactent le père Mussie Zerai à Rome. Presque tous les Érythréens migrants voyagent avec son numéro de téléphone. La position du bateau est alors connue, donnée par l'opérateur de téléphone satellite Thuraya. Suite à ce signal, les garde-côtes italiens avertissent de l'existence d'un bateau en détresse et envoient ses coordonnées géographiques à tous les navires présents dans la zone. Ces appels seront renouvelés toutes les quatre heures pendant dix jours. Le Centre de coordination de sauvetage maritime de Malte et le quartier général de l'Otan établi à Naples sont également informés. Quelques heures plus tard, un hélicoptère survole le bateau. À 19h08, un signal détecté par l'opérateur satellitaire donne la position du bateau. Les bateaux de pêche présents non loin ne se portent pas à leur secours. Un nouvel hélicoptère survole l'embarcation et largue de l'eau et des biscuits en direction de ses passagers. Le 28 mars au matin, aux alentours de 7 heures, l'embarcation se trouve dans la zone de recherche et de secours maltaise. En panne de carburant, le bateau commence à dériver. Entre le 3 et le 5 avril, après une semaine

disponibles sur le site internet Forensic Architecture (www.forensic-architecture.org/case/left-die-boat/).

de dérive, l'embarcation croise un navire militaire qui s'approche suffisamment pour être en mesure de constater la détresse à bord : la moitié des occupants a déjà péri. Ce navire quitte la zone sans apporter son secours. Les 63 passagers morts durant la dérive ont ainsi été tués par une forme de violence exercée collectivement et « à distance », transformant, par l'inaction même des acteurs, la mer en un liquide mortel.

Contrairement à ce que laisserait penser l'impunité qui prévaut pour les milliers de vies de migrants perdues en mer, celle-ci n'est pas une zone de non-droit. L'espace maritime est traversé par une multitude de structures légales définissant les droits et les obligations des acteurs étatiques qui y opèrent. Cette gouvernance maritime s'est construite sur une tension entre la volonté de maintenir une ouverture propice aux échanges et des clôtures garantissant l'exclusivité des droits sur des zones déterminées. Les espaces maritimes sont ainsi découpés, suivant des lignes parallèles aux côtes, en espaces où s'exercent des formes de souveraineté plus ou moins partielles. En 1982, la Convention des Nations unies sur le droit de la mer a instauré les bases légales du découpage actuel. Au sein des « eaux territoriales » (jusqu'à 12 milles nautiques des côtes), la souveraineté étatique est entière ; dans les « zones contiguës » (jusqu'à 24 milles nautiques), les États peuvent exercer des fonctions de police des frontières ; dans les « zones économiques exclusives » (jusqu'à 200 milles nautiques), les États ont l'exclusivité sur l'usage des ressources naturelles ; au-delà s'étend la « haute mer » où aucun État ne peut exercer une souveraineté pleine. Cette « haute mer » est divisée en zones de recherche et de sauvetage (Search and Rescue – SAR) au sein desquelles les États côtiers sont légalement responsables de la coordination des opérations de sauvetage. Enfin, le droit maritime stipule que l'assistance incombe au capitaine de navire croisant à proximité d'un bateau en détresse. Cette assistance est obligatoire, le droit français sanctionne son absence au même titre que tout type de « non-assistance à personne en danger » à terre.

Au cours de son trajet vers Lampedusa et de la longue dérive qui l'a ramené sur les côtes libyennes, le « *Left-to-die boat* » a navigué dans de nombreuses zones d'assistance, a croisé plusieurs bateaux. En mettant en rapport les données de positions du bateau avec les images satellitaires donnant la position des différents navires à proximité, Rossana Padeletti, spécialiste des systèmes d'information géographiques et de la télédétection, a montré que 78 navires de plus de cinquante mètres entouraient le bateau des migrants pendant sa dérive. Les États comme les capitaines étaient dans l'obligation légale de porter secours à cette embarcation. Se rétractant derrière ce quadrillage de législations qui se superposent, chaque acteur engagé sur cette zone peut se défaire sur le voisin. Alors que l'embarcation était sur le point d'entrer dans la zone SAR italienne et maltaise, les garde-côtes ont transmis l'information au commandement de l'Otan, qui s'est contenté d'apporter une aide minimale (de l'eau et des biscuits), espérant sans doute que cela suffirait à permettre au bateau d'entrer en zone SAR des États côtiers, et que ceux-ci seraient chargés de l'assister. Mais personne ne s'est assuré que les passagers étaient effectivement secourus.

Les signaux de détresse, les transmissions radio entre garde-côtes ainsi que les détections de radars recueillis dans le cadre de l'enquête sur ce bateau sont devenus des preuves que la position de l'embarcation était connue et qu'elle a été abandonnée à la mort. Les moyens de surveillance se sont ainsi transformés en preuves tangibles de responsabilité dans la non-assistance. La collecte de ces preuves a ainsi ouvert à la possibilité de reconnaissance de culpabilité. Soutenus par Migreurop, la Fédération internationale des droits de l'homme, la Ligue des droits de l'homme et le Gisti, deux survivants de ce bateau abandonné à la mort ont finalement déposé plainte, en 2012, à l'encontre de l'armée française, pour « non-assistance à personne en danger ». Le 6 décembre 2013, la justice française a rendu un premier jugement. Se fondant sur les affirmations de l'armée indiquant qu'aucun bâtiment militaire ne se trouvait à proximité de l'embarcation à la dérive, un « non-

lieu » était prononcé. Grâce notamment au rapport et au modèle de dérive, le non-lieu est infirmé le 24 juin 2014, et le dossier est renvoyé au juge d'instruction. Des plaintes ont également été déposées en Espagne, Belgique et en Italie.

La justice n'a pas encore été rendue. Cette action a cependant permis de dépasser la seule dénonciation pour engager une procédure de reconnaissance de culpabilité pour la mort de migrants en mer. La société civile s'est par ailleurs emparée de la méthodologie que nous avons développée, ce qui permettra de documenter d'autres cas de violations – à travers la plateforme Watch the Med – ou de tenter de les empêcher en mettant en place une ligne téléphonique d'alerte citoyenne – l'*Alarm Phone* – pour soutenir les migrants au cours de leur traversée.