

Sauvetage en Méditerranée

Une embarcation précaire à la dérive depuis des heures, des migrants terrifiés par les garde-côtes refusant tout secours, des Bengladais happant l'air après des heures à étouffer dans la soute... Pendant 40 jours, du 31 juillet au 8 septembre, « Le Soir » était à bord du Geo Barents, le bateau affrété par Médecins sans frontières pour mener des opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée centrale, partageant le quotidien de l'équipage et des rescapés. Ce reportage a été réalisé avec le soutien du Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles.

Sauvetage ou interception ? La course entre ONG et garde-côtes libyens

Boudées par les autorités en charge de la coordination des secours en mer, les ONG opèrent en partie à l'aveugle pour tenter de trouver les bateaux de migrants ayant besoin de secours en Méditerranée. Plus rapides et mieux informés, les garde-côtes libyens enchaînent parfois les interceptions. A d'autres moments, des bateaux sont laissés à la dérive sans plus d'explication.



Sea-Watch a repéré trois bateaux, signalant leur présence aux autorités et au Geo Barents. De nombreuses interceptions des garde-côtes libyens ont été rapportées. Alors que quelques jours plus tôt personne ne bougeait pour venir en aide à une embarcation à la dérive, les opérations de recherche et de sauvetage prennent une tournure de course au bateau face à des garde-côtes libyens mieux équipés et mieux informés.

Peu importe le temps passé à bord, la crainte d'un retour forcé en Libye ne disparaît jamais vraiment parmi les rescapés. La question revient régulièrement sur le pont, parfois posée par la même personne pour la énième fois. Juste pour être sûr. « No Libya, right ? » La même réponse patiente : « Non pas de Libye. Vous êtes en sécurité ici. » Mais parce qu'il y a eu des précédents, la menace de l'utilisation de la force par les garde-côtes pour récupérer des migrants n'est jamais totalement exclue. Sea-Watch a récemment publié un enregistrement où l'on peut entendre distinctement un garde-côte libyen menacer l'équipe de l'ONG d'utiliser « tous les moyens disponibles » pour lui faire quitter la zone de secours. Quelques semaines plus tôt, Sea-Watch, de nouveau, partageait une vidéo filmée depuis un de ses avions de patrouille montrant des manœuvres dangereuses et l'utilisation d'armes à feu pour stopper un bateau de migrants.

Alors sur le pont, les radios ne tardent pas à grésiller : « Fermez les rideaux. » Après deux jours de beau temps, l'équipe est en « phase active » de recherche, renforçant les effectifs mobilisés sur la passerelle pour l'observation aux jumelles et la surveillance radio. Un des avions de reconnaissance de l'ONG

Après deux jours de beau temps, l'équipe est en « phase active » de recherche, renforçant les effectifs mobilisés sur la passerelle pour l'observation aux jumelles et la surveillance radio. © DR

tissant sa course devant le Geo Barents. Des dizaines de personnes sont visibles sur le pont, après une probable interception. Depuis la passerelle, on relève la trajectoire étrange du bateau, « il a fait un détour pour passer devant nous... Ils nous narguent », souffle un membre de l'équipe de sauvetage. Il y a la frustration d'être arrivé trop tard. La conscience que les personnes qu'ils aperçoivent au loin sur le pont sont bonnes pour un aller simple en centre de détention, où elles risquent mauvais traitement et extorsion (voir ci-contre). Si les ONG, mais aussi l'ONU, parlent d'interception lorsque les garde-côtes libyens récupèrent des migrants en mer plutôt que de sauvetage, ce n'est pas tant pour pointer le caractère souvent dangereux des manœuvres, mais parce que légalement un sauvetage implique de débarquer les rescapés dans un « port sûr », où les personnes peuvent être prises en charge et accéder à une procédure d'asile. Ce que la Libye n'offre pas.

« Un bateau a besoin d'aide »

Iasonas Apostolopoulos demande de changer de cap. Outre les outils de navigation classiques, le responsable de l'équipe de recherche et sauvetage garde un œil sur son téléphone où une application open source traçant les transports aériens lui permet de surveiller le drone « Heron 1 » de Frontex. L'appareil est passé plusieurs fois au-dessus de la position du Geo Barents, comme pour surveiller l'activité du bateau, soupçonne Iasonas Apostolopoulos. L'appareil tourne désormais autour d'un même point, à une dizaine de miles. « Il y a peut-être une "cible" là-bas. »

Son intuition est confirmée peu après

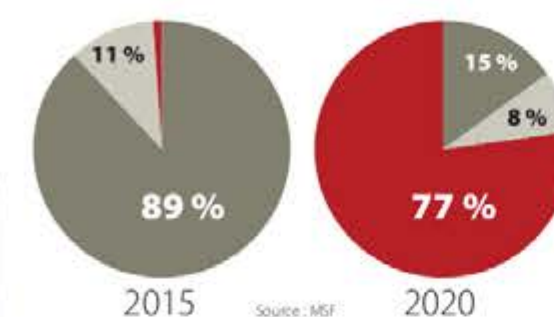
par un mail d'Alarm Phone, une ONG relayant les appels de détresse de migrants. Il briefe l'équipe : « Un bateau en bois avec une centaine de personnes à bord a besoin d'aide. On se trouve à environ une heure de sa position. »

La combinaison « bateau en bois », « 100 personnes » fait frémir la chargée de communication de MSF. Ces bateaux de pêche, très utilisés il y a quelques années mais qui avaient été presque complètement remplacés par les pneumatiques, ont fait leur retour en Méditerranée depuis le début de l'année. Surchargés – comme tous les bateaux envoyés depuis la Libye – ils sont associés aux naufrages de masse qui ont marqué l'histoire récente. Un des gros risques tient au fait que des personnes dangereuses des manœuvres, mais parce que « voyageant » dans la soute où le manque d'aération et les rejets du moteur peuvent provoquer des suffocations.

Jusqu'en 2018, la majorité des secours opérés par MSF portaient des informations transmises par les autorités via les centres de coordination et de sauvetage, celui de Rome dans la plupart des cas, qui coordonnait l'ensemble des secours et attribuait un port de débarquement. Mais avec la montée en puissance des garde-côtes libyens et la mise au ban des ONG, les autorités ont cessé de coopérer avec les bateaux affrétés par la société civile, à de rares exceptions près. De sorte que le Geo Barents opère en partie à l'aveugle, sans les informations recueillies par les vols de reconnaissance de Frontex – qui repèrera 11 bateaux ce jour-là, communiquant avec Tripoli, Rome et Malte, – et sans celles des centres de coordination maltais ou libyens. Ne restent que le « réseau » de l'ONG : Alarm Phone qui tient une garde téléphonique permanente pour relayer les appels de bateaux en détresse et les

Les centres de sauvetage ne se tournent plus vers les ONG

- Un centre de coordination et de sauvetage maritime (en ce compris les garde-côtes ou les bateaux militaires) donne l'alerte à MSF
- MSF repère elle-même le bateau en détresse
- MSF est prévenu par un autre navire (souvent une autre ONG)



« On a laissé trop d'espace aux Libyens »

« Le système a été clairement organisé pour faire en sorte que les migrants soient secourus par les garde-côtes libyens et pas européens. C'est grave », analyse Flavio Di Giacomo, le porte-parole de la section italienne de l'Organisation internationale de l'ONU pour les migrations. « Créer un corps de garde-côtes libyen était nécessaire car beaucoup de naufrages se déroulaient au bord des côtes, là où les navires internationaux ne pouvaient pas accéder. » Les garde-côtes libyens sont désormais les principaux acteurs des sauvetages/interceptions dans la zone dépendant désormais directement de Tripoli, mais les ONG rapportent de nombreuses interventions bien plus au nord, en zone de recherche et de sauvetage maltaise. « On leur a laissé beaucoup trop d'espaces sans travailler à améliorer la prise en charge des gens et le respect des droits de l'homme. C'est inacceptable. On a vu comment les garde-côtes libyens opéraient, ce ne sont pas des sauvetages. Vous ne pouvez pas donner la responsabilité de sauver des vies à un pays qui n'est pas un port sûr. Tous les migrants secourus dans les eaux internationales – y compris la zone de recherche et de sauvetage libyenne –, devraient être sauvés par des bateaux internationaux et envoyés en Europe. » L.K.

vols de reconnaissances menés par Pilotes Volontaires et Sea-Watch. Dans tous les cas, les informations sont systématiquement transmises aux autorités.

Et puis... rien

Le Geo Barents avance à pleine vitesse (20 km/h), pour rejoindre la position tandis que les sauveteurs s'équipent et qu'on aménage le pont. Il s'agit de prévenir les rescapés déjà à bord, sortir les kits d'arrivée, se tenir prêt en cas d'urgence médicale.

Et puis... rien. Le Geo Barents ralentit. Ce qui ressemble à un navire de garde-côte arrive droit dessus. Il s'agit d'un « navire de guerre tunisien », tels que se présentent les militaires par radio. Ils exigent une série d'informations : des éléments d'identification, les ports d'arrêts depuis le début de l'année, le nombre de passagers, de membres du staff, de rescapés, la liste des nationalités groupe par groupe. Ils répètent, ont mal compris, il faut tout recommencer. Iasonas Apostolopoulos et le second se plient au jeu : « Un Français, deux Espagnols... » « C'est bizarre de nous demander tout cela. Ils nous ralentissent », lâche le responsable de l'équipe de recherche et de sauvetage. Faute de réelle communication avec les autorités, tout est ouvert à interprétation. Le « navire de guerre » passe son chemin.

Une fois sur place, il fait nuit noire. On scrute la zone au projecteur. Le responsable de l'équipe de recherche et de sauvetage essaie de déduire une nouvelle position en tenant compte du courant et du temps écoulé. Les garde-sees renforcées jusqu'au matin sur la passerelle. Il s'agit d'être attentif aux petites lumières clignotantes qui pourraient provenir des torches des télé-

Comment Frontex opère

« Depuis le début de l'année, les outils de surveillance aérienne de Frontex ont contribué à sauver 17.321 vies en Méditerranée centrale, au cours de 329 événements. » Les drones et avions de l'agence, qui n'a plus aucun bateau en Méditerranée centrale, sont censés surveiller la zone de « préfrontière » et s'assurer de la sûreté des vies en mer en alertant les centres de coordination lors de détection de cas de détresse. Concrètement, lorsqu'un bateau est repéré, Frontex fait remonter ses observations aux centres de coordination responsables de la zone (Tripoli, Rome ou Malte). Un « Mayday » n'est envoyé par radio aux bateaux environnants qu'en cas de danger imminent, précise l'agence. Interrogée sur la légalité des renvois vers la Libye auxquels elle participe indirectement, l'agence renvoie vers les autorités : « Frontex ne coordonne et ne planifie pas ses activités avec les garde-côtes libyens. Frontex partage seulement les détections avec le centre de coordination de recherche et de sauvetage libyen lorsque nos avions repèrent une situation en mer se trouvant dans la région de recherche et de sauvetage libyenne. Ces communications visant à sauver des vies en mer sont fondées sur et suivent le droit international. » L.K.

phones et aux points qui apparaissent brièvement sur le radar. Alarm Phone corrigera par deux fois la position du bateau avant de perdre le contact avec les passagers, faisant courir le Geo Barents : les GPS sont difficiles à lire et un écart d'un chiffre peut fausser la donne de dizaines de kilomètres.

La nouvelle ne tombera qu'au petit matin : un bateau correspondant à la description a été pris en charge par les garde-côtes tunisiens dans la nuit.

Pendant les deux semaines et demie de patrouille, les alertes concernant des bateaux laissés totalement à la dérive alternent avec les annonces d'interceptions en série. Avec une constance : l'absence de communication (et de coopération) des autorités avec l'ONG. « Pour le dire simplement : ça ne fonctionne pas », résume Barbara Deck, la coordinatrice du projet de MSF. « Selon le droit maritime international, les autorités maritimes compétentes devraient relayer le "mayday" à tous les bateaux dans la zone pour que ceux-ci répondent, puis coordonner ensuite les secours. Dès qu'on entre dans la zone de recherche et de sauvetage, on prévient les autorités compétentes de notre présence. On dit qu'on est certifiés et équipés pour la recherche et le sauvetage et qu'on est disponible pour porter assistance. Ils devraient nous informer à chaque fois qu'ils ont connaissance d'un bateau en détresse. Mais ça n'arrive tout simplement pas. »

NORVÈGE Le pétrole au cœur des élections

Les travaillistes sont les favoris du scrutin de ce lundi, mais certains de leurs alliés potentiels demandent l'arrêt de la production d'hydrocarbures.

FREDÉRIC FAUX
CORRESPONDANT À OSLO

Tous les sondages convergent : la Norvège ne devrait pas accorder de troisième mandat à la conservatrice Erna Solberg, qui a déjà battu le record de longévité de la droite au pouvoir, et semble se diriger vers l'alternance au profit de son rival travailliste Jonas Gahr Store. « Les inégalités ont augmenté depuis huit ans, explique le politologue Franck Orban, et cela s'est encore plus vu après la crise du covid... On sent qu'il y a une envie de passer à autre chose ». Une impression bien visible à Oslo, où jour après jour les plus de dix-huit ans font la queue devant une série de préfabriqués, répartis dans toute la ville. Non pas pour se faire vacciner... mais pour voter : cette année, plus d'un tiers des Norvégiens ont accompli leur devoir civique avant ce lundi, jour officiel du scrutin.

Premier producteur européen d'hydrocarbures

La nouvelle coalition qui se forme à gauche reste cependant tarabudée par une question encore irrésolue : celle du pétrole, et du gaz, extraits massivement en mer du Nord et dans l'Arctique par le premier producteur européen d'hydrocarbures. Cette manne a permis à la Norvège d'absorber sans dommage toutes les crises de l'après-guerre, et de garder depuis un quart de siècle un taux de chômage oscillant autour des 4 %. C'est elle aussi qui alimente le fonds souverain norvégien, un bas de laine de 1.200 milliards d'euros. Mais c'est aussi cet or noir qui plombe le bilan carbone de la Norvège et divise les deux camps politiques, notamment à gauche. « De petits partis comme les Verts, la Gauche socialiste, veulent la fin programmée de l'industrie pétrolière norvégienne le plus vite possible, alors que l'Arbeiderpartiet (travaillistes), autour duquel doit se former la coalition, plaide pour une transformation graduelle de cette industrie », explique Johannes Bergh, de l'Institut pour la recherche en sciences sociales d'Oslo.

Adolf, rencontré à l'une des nombreuses stations de recharge de voitures électrique d'Oslo, est bien représentatif du gouvernement. « L'équilibre des forces sera donc crucial pour déterminer la ligne qui l'emportera, et les concessions qui seront faites. « Le système norvégien, avec sa proportionnelle intégrale à un tour, ressemble un peu à l'italien, conduit Franck Orban... Toutes les forces en présence sont bien représentées, mais on ne sait jamais qui au final rejoindra le gouvernement ».



Les plateformes en mer du Nord ont fait la richesse du pays. © AFP

de ce dilemme norvégien. Comme nombre de ses concitoyens, il a bénéficié d'avantages fiscaux conséquents pour acheter un véhicule sans émission de CO₂, faisant de ce pays un recordman mondial de leur utilisation... Mais il voit pourtant d'un mauvais œil la fermeture du robinet pétrolier. « Les Verts veulent que la production s'arrête en 2030-2035, mais on ne peut pas d'un coup éteindre la lumière et voir ce qui va arriver, s'inquiète-t-il. Le climat me préoccupe, mais si la Norvège ne produit pas ce pétrole, d'autres pays vont le faire dans des conditions environnementales beaucoup moins bonnes ».

Une coalition encore inconnue

Autour des stands des partis politiques, qui accueillent sur toutes les places du pays les potentiels électeurs, les anti-pétrole ont quoi qu'il en soit le vent en poupe. « Avec le dernier rapport du Giec, puis les catastrophes climatiques de cet été, les gens commencent à se réveiller, ils réalisent que la crise a commencé », se félicite Aaron, militant pour la Gauche socialiste. « Alors que nous voulons la fin du pétrole en 2035, les travaillistes nous disent qu'on a besoin de plus de temps. Mais l'Accord de Paris est clair : nous n'avons pas... plus de temps », abonde Beatriz, pour les Verts.

L'équilibre des forces sera donc crucial pour déterminer la ligne qui l'emportera, et les concessions qui seront faites. « Le système norvégien, avec sa proportionnelle intégrale à un tour, ressemble un peu à l'italien, conduit Franck Orban... Toutes les forces en présence sont bien représentées, mais on ne sait jamais qui au final rejoindra le gouvernement ».

Bo2Arc
Abris de terrasse et carports en aluminium
— Créateur d'abri depuis 1999 —

• PORTES OUVERTES •
18 & 19 septembre 2021 | 10h-17h
— Planifiez votre visite* —



ABRIS DE TERRASSE



CARPORTS



PANNEAUX LATÉRAUX
PROTECTIONS SOLAIRES & ACCESSOIRES

Découvrez votre futur abri dans notre showroom ! Dévis personnalisés gratuits. Munissez-vous de photos et dimensions.
CHAUSSEE DE TIRLEMONT 75-77E • 5030 GEMBOUX • 02/384.36.36 • WWW.BOZARC.BE