MIGRATION

Douze heures à la dérive… récit d'un sauvetage en Méditerranée

Le 5 août, Médecins sans frontières portait secours à 25 migrants pris par les vagues dans un petit bateau de pêche surchargé, à la dérive. Le navire a parcouru plus de 300 km pour les rejoindre car personne n'intervenait. « Le Soir » a assisté à cette opération de sauvetage.

Aujourd'hui encore, 25 rescapés, secourus le 5 août, attendent à bord du Geo Barents l'autorisation des autorités pour débarquer dans un port sûr. © VINCENT HAIGES/MSF.

Les secouristes tracent une inscription sur le bateau de pêche pour signaler qu'il a fait l'objet d'un sauvetage. © L.K.

REPORTAGE

LORRAINE KIHL
ENVOYÉE SPÉCIALE SUR LE GEO BARENTS
(AU MILIEU DE LA MÉDITERRANÉE)

Pris dans les vagues, quand je priais, je savais que j'allais mourir. Je pensais à ma famille que je ne verrais plus. Je me disais : "Je vais rester dans l'eau comme ça et qui va prendre soin de ma famille ?" » Sur le pont du Geo Barents, quelque part en Méditerranée, Mamady relate les jours passés en mer avant d'être secouru par une équipe de Médecins sans frontières, le 5 août dernier. Malgré les alertes, les 25 personnes à bord ont attendu pendant près de douze heures par mer agitée qu'un bateau leur porte secours. La zone, entre le port de Sfax, en Tunisie, et une plateforme pétrolière, est pourtant tout sauf un désert maritime. Un bateau est passé à proximité, un autre était stationné à quelques dizaines de kilomètres. Bon nombre auraient pu intervenir relativement vite. Le navire qui portera finalement secours se trouvait à plus de 300 km (165 miles marins) au moment de l'alerte. Le Geo Barents avait d'ailleurs changé de cap en sachant n'être qu'un dernier recours – « au cas où » –, une option bien trop dangereuse pour être sérieusement envisagée.

Flottant sans occupant, quelques minutes après le sauvetage, le petit bateau de pêche encore lesté par l'eau de la soute et tagué de l'inscription SAR050821 (pour signaler le sauvetage) ne paie pas de mine. Ce bateau, pourtant, c'était l'option « VIP » pour la traversée vers l'Europe, explique Romy Roméo, un Camerounais qui en était à sa quatrième tentative, les trois précédentes s'étant soldées par une détention arbitraire après une interception par des gardes-côtes libyens. « C'est le même moteur qu'on trouve sur des zodiacs sur lesquels on met une centaine de personnes. Là, à 25, on devait pouvoir rejoindre Lampedusa en 24 h. Il suffisait d'aller tout droit vers le nord. » Le but n'était pas de compter sur les secours pour sortir de ce que Romy Roméo appelle « l'enfer libyen ». La plupart des rescapés – dont la moitié est mineurs d'âge – ont déboursé près de 950 euros (5.000 dinars libyens) pour s'offrir ce ticket « VIP ».

Un à un, les occupants sont tirés de part et d'autre à bord des zodiacs, une manœuvre « en sandwich » pour éviter de déstabiliser le bateau de pêche. © VINCENT HAIGES/MSF.

Deux gilets pour 25

24 h pour rejoindre Lampedusa, le scénario n'est pas irréaliste. Des bateaux sont arrivés par leurs propres moyens sur l'île italienne depuis le début de l'année. La grande majorité depuis la Tunisie, certains depuis la Libye. Mais un scénario réaliste… sur mer d'huile.

« Quand on nous a lancés de Zouara, en Libye, on s'est inquiétés des vagues, mais les passeurs nous ont dit d'y aller, que la météo était OK », évoque Tom*, un Nigérian d'une trentaine d'années. D'autres évoquent un sentiment d'absence de choix, soit en raison de la pression des passeurs, soit devant la crainte de perdre son ticket pour l'Europe. Il est plus de 23 heures, ce 4 août, quand le bateau de pêche prend la direction du nord ou, à tout le moins, essaie. La mer agitée pousse l'embarcation vers l'est entre les côtes libyennes et tunisiennes, racontent les rescapés. Les migrants font demi-tour pour se rapprocher de leur point de départ, Zouarah, avant de retenter de mettre le cap vers Lampedusa quand la mer se calme, vers 5 h du matin. « Toute la journée, on a roulé, roulé », raconte Roméo Romy. Seabird, l'avion de l'ONG Sea Watch, repérera le bateau cet après-midi-là, aux alentours de 18 h 30, et fera un premier signalement. « Mais de nouveau, vers 22 h, la météo s'est gâtée. On voyait les lumières des plateformes pétrolières et celles de la Tunisie, alors on s'est rapprochés un peu de la côte pour se protéger. » L'inquiétude monte. Vers 23 h 15, toujours à l'arrêt, les passagers appellent pour la première fois Alarm Phone, une ONG menant une veille continue pour relayer les appels de détresse de migrants, pour signaler leur position. « Mais il semble qu'ils ont pu redémarrer le moteur et reprendre leur route », explique Yubi K, qui assurait la permanence, depuis l'Allemagne. Le bateau, qui est effectivement reparti pour une dernière tentative vers Lampedusa, se retrouve piégé par la houle. Les migrants coupent le moteur que les vagues menacent de noyer. « Les vagues battaient le bateau et nous tapaient contre le rebord », raconte Jacob, 31 ans, en montrant une plaie à son bras. « A chaque fois que l'eau nous recouvrait, j'avalais de l'eau. Ça me tordait l'estomac et je me retenais de vomir. » Dans la panique, certains se mettent à vider les bidons de fuel, espérant s'en servir comme flotteurs en cas de naufrage. « J'ai dû leur dire d'arrêter parce que du fuel, on pourrait en avoir besoin pour démarrer le moteur si personne ne venait et que le temps se calmait », explique Tom*. Un des deux seuls passagers à porter un gilet de sauvetage.

Batterie faible

« On a reçu un nouvel appel à 5 heures du matin. C'est là que le bateau a commencé à dériver », poursuit Yubi K. « La priorité, c'était de comprendre dans quelles conditions se trouvait le bateau et où il était. Ce qui était difficile car leur appareil ne marchait pas bien, il fallait l'éteindre et relancer. On leur a dit qu'on essayait de contacter le tanker. » Pendant les onze heures qui suivront, Alarm Phone recevra une quinzaine d'appels, relançant régulièrement ses alertes avec une position actualisée du bateau de pêche. « A la fin, c'était surtout un travail de soutien psychologique parce qu'ils étaient épuisés et paniqués. Je me sentais impuissant, pouvant seulement leur dire qu'on alertait, qu'il fallait être patient. Je ne pouvais rien leur promettre. Et en même temps, j'essayais de ne pas trop parler car on sait d'expérience que les batteries ne durent pas longtemps. Et le pire c'est quand on perd le contact parce qu'on ne peut plus les localiser. »

A bord de la petite embarcation, des hommes demandent à Sidiki, 9 ans, de se rapprocher de sa sœur à l'avant du bateau. Au milieu, il était mieux protégé mais il faut vider l'eau qui s'accumule dans la soute à chaque rincée. On déchire des bidons d'eau pour en faire des écopes de fortune. A partir de là, il faudra continuellement vider, vider, vider. Et prier. Tous les rescapés interrogés témoignent de la même conviction qu'ils ne survivraient pas, s'en remettant à Dieu.

Imbroglio méditerranéen

Pendant la première demi-heure de sa dérive, le bateau est en zone de recherches et sauvetage (SAR) maltaise avant d'être poussé vers la zone tunisienne. Alarm Phone prévient les autorités maltaises et italiennes – « pas la Tunisie à ce stade car ce n'était pas leur zone et les personnes nous suppliaient de ne pas le faire » –, les bateaux alentour et les navires d'ONG, même lointains, comme le Nadir – un voilier effectuant une mission d'observation, sans capacité de prise en charge – et le Geo Barents de MSF. Les alertes suivantes seront ensuite systématiquement transmises aux autorités tunisiennes. « Le centre de coordination tunisien nous a répondu qu'ils allaient les chercher mais après, on n'a plus rien reçu de leur part », précise Yubi K. « L'Italie a dit que ce n'était pas sa responsabilité et Malte a répondu qu'ils étaient occupés. Il est devenu difficile de comprendre comment les autorités fonctionnent. » Contacté par mail, le ministère de la Défense tunisien n'a pas répondu à nos sollicitations, les gardes-côtes maltais non plus.

Quant aux deux bateaux à proximité – le Maridive 521, un navire offshore stationné au niveau d'une plateforme pétrolière un peu plus au sud, et Hope A, un tanker qui passe près de l'embarcation au moment où l'alerte est lancée –, aucun ne répondra ni aux messages radio relayés sur le canal 16 (détresse) ni aux messages qui leur seront directement adressés par Alarm Phone. Contactée par la suite par mail, la maison mère du Maridive n'a pas répondu à nos sollicitations. Le groupe Ancora Investment, propriétaire du tanker Hope A, a décliné, ayant pour politique de ne répondre qu'aux requêtes émanant des autorités.

« Il y a beaucoup de navires marchands dans les environs : des tankers, de gros porte-containers… », relève Yubi K. « On essaie de mettre la pression sur les autorités pour qu'elles requièrent explicitement le sauvetage parce qu'autrement, ils ne répondent jamais. Ils ont peur que personne ne les laisse débarquer et de perdre des millions. » C'est un des effets pervers de l'imbroglio méditerranéen actuel : si un navire remet des personnes aux gardes-côtes libyens, il enfreint le droit car un sauvetage n'est achevé qu'une fois les personnes débarquées dans un « port sûr », qualificatif auquel aucun port libyen ne peut prétendre (pas de procédure d'asile, détention arbitraire, défaut de prise en charge…). Le navire prend par ailleurs un risque d'ordre sécuritaire en suscitant une potentielle panique chez les rescapés, souvent terrifiés à l'idée de rentrer en Libye (même à bord des bateaux d'ONG, la question est quotidienne et plus pressante à mesure que le séjour dure : « Vous n'allez pas nous ramener en Libye, n'est-ce pas ? »). D'un autre côté, si le navire décide de ramener les rescapés vers le port européen le plus proche, il risque de se retrouver bloqué pendant des jours, les pays se défaussant pour ne pas avoir à prendre en charge des migrants supplémentaires. En 2020, le tanker Etienne, du groupe Maersk, a attendu… 40 jours avant de pouvoir débarquer 27 personnes secourues à la demande des autorités maltaises.

« Pas de réponse »

Au moment de la première alerte, en début de soirée, le 4 août, seuls deux navires d'ONG sont actifs en Méditerranée : Nadir, un voilier s'étant fixé une mission de monitoring et participant aux recherches, le cas échéant, et le Geo Barents, un cargo affrété par Médecins sans frontières qui vient tout juste de quitter la Sicile après des semaines bloqué à quai. Deux autres bateaux (Ocean Viking et Sea Watch 3) ont quitté la zone pour trouver un port de débarquement pour les quelque 800 personnes secourues les jours précédents.

Le Geo Barents est à plus de 300 km (165 miles marins) à l'est du bateau, stationné dans une des rares zones de beau temps pour mener une série d'exercices de préparation. Un sauvetage maladroit peut s'avérer plus dommageable dans une situation de détresse, ce qui implique de roder un maximum des équipes, recomposées entre deux rotations, avant de mener des opérations en conditions réelles. A minuit, le cargo informe cependant qu'il change de cap pour rejoindre la zone. Lorsqu'au petit matin, Alarm Phone rend le cas public en relayant l'alerte sur Twitter, le discours transmis à l'équipe reste inchangé : l'heure est à la préparation, les autorités doivent s'en charger, de nombreux bateaux sont beaucoup plus proches pour intervenir si nécessaire.

Sur la passerelle où se trouve l'équipe de navigation – dont le capitaine – et le responsable de l'équipe de recherche et de sauvetage, on suit la situation d'heure en heure. « Quand il est apparu que les autorités ne faisaient rien et ne répondaient pas, on a pris la décision d'intervenir », explique Iasonas Apostolopoulos, responsable de l'équipe MSF de recherches et sauvetage. « Il faut imaginer les conditions d'un bateau à la dérive avec des vagues d'un mètre cinquante. Une tragédie peut se produire à tout moment. » A chaque étape, le Geo Barents contacte par mail les autorités tunisiennes censées coordonner les sauvetages dans la zone. « Lorsqu'on décide d'intervenir : pas de réponse. Lorsqu'on arrive à proximité, prévenant que le bateau était totalement équipé pour la prise en charge et demandant des instructions de leur part : pas de réponse. Lorsqu'on a pu établir un contact visuel pour partager notre évaluation de la situation – jugée hautement dangereuse – dans l'attente, de nouveau, de leurs instructions : pas de réponse. Après le sauvetage pour les prévenir : pas de réponse. »

Tout peut chavirer

Il est plus de 17 h 30 lorsque l'opération de sauvetage est lancée. Les rescapés dérivent depuis plus de douze heures. Le voilier Nadir arrivé un peu plus tôt a pu apaiser les 25 passagers, leur annonçant l'arrivée des secours. Mais impossible de distribuer des gilets de sauvetage : trop risqué. Lorsque le premier zodiac de MSF approche, Leo Southall, qui dirige l'opération de sauvetage, se rend compte que la première évaluation – « hautement dangereuse » – est en deçà de la réalité. Le bateau prend tellement l'eau que l'arrière semble affleurer la surface. Il est légèrement déséquilibré à tribord, menaçant de chavirer à tout moment. Le simple fait d'enfiler les gilets fait tanguer l'embarcation. Et ce alors que la houle ne cesse de pousser le zodiac qui doit s'y reprendre à plusieurs fois pour être suffisamment proche pour faire passer de main à main les gilets de sauvetage – surtout pas de mouvement brusque – tout en évitant de toucher l'embarcation. Un à un, les occupants sont tirés de part et d'autre à bord des zodiacs (une manœuvre « en sandwich » pour éviter de déstabiliser le bateau de pêche). Pour l'équipe de sauvetage, c'est une situation de stress.

Pas pour Yacouba. « Nous, à ce moment-là, on est dans la joie. »

* Prénom d'emprunt

Making-of

Le 30 juillet, *Le Soir* embarquait à bord du Geo Barents, un cargo affrété par Médecins sans frontières pour mener des opérations de recherche et de sauvetage en Méditerranée. Le navire navigue, aujourd'hui encore, dans les eaux internationales avec 25 rescapés à son bord secourus le 5 août. Un port de débarquement a été demandé aux autorités italiennes et maltaises. Dans l'attente d'une réponse, le Geo Barents poursuit ses patrouilles. Ce reportage – et ceux qui suivront – est réalisé avec le soutien du Fonds pour le journalisme en Fédération Wallonie-Bruxelles.

contexte
Un sauvetage, comment ça marche ?

L.K.

Les eaux internationales sont quadrillées en de vastes zones de recherches et de sauvetage (souvent abrégées « SAR » pour « search and rescue ») dont un pays, généralement côtier, a la charge. Il s'agit bien d'une responsabilité et non d'une quelconque souveraineté puisqu'on parle des eaux internationales. En cas de détresse, donc, un centre de coordination de sauvetage maritime (MRCC) réceptionne les alertes et va désigner un bateau pour procéder aux secours – des garde-côtes ou les bateaux aux alentours –, puis désigner un port de débarquement pour les rescapés. Etant donné la déliquescence de la Libye, Rome a assuré pendant des années la coordination des sauvetages dans la zone qui aurait théoriquement dû être assurée par Tripoli.

Problème : la Méditerranée présente une situation inédite pour laquelle le système n'a pas été pensé puisque les naufrages et détresses en mer ne relèvent pas de cas exceptionnels mais sont continus depuis plusieurs années. A peu près tous les bateaux envoyés par les passeurs depuis la Libye sont inaptes à la navigation en haute mer et destinés au naufrage : sans matériel de navigation autre qu'un GPS et un téléphone satellite, surchargés, de mauvaise qualité… Tout l'enjeu étant de s'adapter à cette situation tout en respectant le droit international humanitaire et maritime impliquant : l'urgence et le caractère prioritaire des sauvetages (qui ne peuvent pas être retardés), un débarquement dans le port sûr le plus proche. En théorie.

Opération Mare Nostrum

En 2013, dans la foulée de deux naufrages monstres qui ont tué plus de 630 personnes, l'Italie lance l'opération Mare Nostrum. Envoyant des navires militaires mener des opérations de recherches et sauvetage qui porteront secours à quelque 150.000 personnes. L'opération est suspendue un an plus tard, trop coûteuse, faute de soutien européen. C'est que, dans le même temps, en Europe, des pays commencent à faire pression pour que l'Italie cesse cet « appel d'air » (à une époque où la directive Dublin est appliquée avec un certain laxisme, faisant de l'Italie une porte d'entrée vers Schengen, ce qui emballe modérément les pays de destination). Les opérations qui se succéderont dans les années suivantes, sous l'égide européenne, n'auront de cesse de réduire les moyens à disposition et de s'orienter vers des objectifs plus sécuritaires qu'humanitaires. De sorte qu'aujourd'hui, Frontex, l'agence de protection des frontières européennes, n'est présente que via des avions de surveillance coopérant directement… avec la Libye.

Dans la foulée des importantes arrivées de 2015-2016, l'Italie, soutenue par l'UE, a travaillé avec les autorités de Tripoli pour construire un corps de gardes-côtes capable de revendiquer la gestion de la SAR au large de la Libye. Façon de soulager les gardes-côtes italiens… et d'éviter de voir débarquer les migrants en Europe. Une pratique assimilée à des refoulements par procuration (*push back by proxi*) aussi appelée *pull back*. En clair : l'Italie contourne l'interdiction de renvoyer les migrants en Libye en finançant la Libye pour que celle-ci retienne les migrants. Les ONG, mais aussi le HCR et l'OIM, interrogent les capacités réelles des gardes-côtes à couvrir une zone aussi vaste et les liens douteux entretenus avec les passeurs et le business des centres de détentions arbitraires où les personnes interceptées sont systématiquement envoyées.

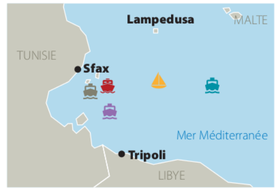
Chronologie du sauvetage

- le bateau des migrants
- le tanker Hope A
- le Maridive 521
- le voilier Nadir
- le Geo Barents (bateau MSF à bord duquel est Le Soir)

4 août, 23:15

Le bateau de migrants passe un premier appel de détresse à Alarm Phone. Son moteur finira par redémarrer.

5 août, 05:45

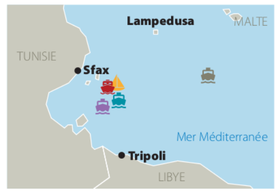


Deuxième appel à Alarm Phone. Cette fois, le moteur est à l'arrêt, pour de bon. Le bateau commence à dériver. Le cargo Hope A passe à proximité, sans s'arrêter.

5 août, 11:50

Les migrants signalent apercevoir un navire au loin, vraisemblablement le Maridive 521 stationné un peu plus au sud, au niveau d'une plateforme pétrolière. Il ne viendra pas non plus à la rescousse.

5 août, 16:50



Le voilier Nadir trouve le bateau à la dérive. Une heure plus tard, le Geo Barents le rejoint et lance l'opération de sauvetage, après avoir parcouru plus de 300 kilomètres.

Les cartes ci-dessus représentent schématiquement la position des bateaux. Vous retrouverez leur parcours précis en vidéo sur notre site plus.lesoir.be

20008605
Épargnez chez Spar
Épargnez encore plus vite avec ces « super épargneurs ! » Recevez un cachet supplémentaire par tranche d'achat de € 15
Coca-Cola, Pepsi, Valvert, Gordon's, Tangueray, Cointreau, 43, Villa Massa, Nestlé, Nesquik, Nestlé Baby cereals, Nestlé Yogurtes, Nestlé Edite Fruit, Starbucks, BN, Milka, Galak, Smarties, Lion, KitKat, mentos, Canderel, Entremont, Herta, Balade, Compotes, Impériale, alpro, Sultana, M&Vities, Scottex, finish, Gourmet, SPAR, Livert
Notre savoir-faire se déguste avec vagueur.
monspar.be