

A bord d'une patrouille Frontex, à la recherche de migrants en péril en Méditerranée

PAR CARINE FOUTEAU
ARTICLE PUBLIÉ LE MERCREDI 11 FÉVRIER 2015



Membres de l'équipage du Týr, navire opérant pour Frontex.

Alors qu'au moins 300 migrants sont portés disparus au large de Lampedusa, Mediapart a pu monter à bord d'un navire patrouillant en Méditerranée dans le cadre de l'opération Triton, coordonnée par l'Agence européenne de surveillance des frontières extérieures. En moins de trois mois, l'équipage du Týr a sauvé 2 000 exilés cherchant à rejoindre l'Italie. Cette fois-ci, un cargo suspect – une vieille bătăillère – a été repéré en haute mer. Mais, en l'absence d'appel au secours, les gardes-côtes ne sont pas intervenus.

Pozzallo (Italie), de notre envoyée spéciale. Le cargo suspect apparaît soudain sur les écrans radars du Týr, navire des gardes-côtes islandais en mission en Méditerranée pour Frontex, l'Agence européenne de surveillance des frontières extérieures de l'Union européenne. « *Not under control* », indique sa feuille de route. Vers 22 heures, ce jeudi 5 février, le temps est mauvais : vents puissants et forte houle. Dans la pénombre, une masse noire se détache à l'horizon. Les moteurs du Zein, navire battant pavillon panaméen, sont à l'arrêt, mais quelques spots puissants illuminent le pont. Les appels radio restent sans réponse. Personne en vue. L'embarcation de 170 mètres de long tangue au gré des vagues démontées.

Elle ressemble à s'y méprendre aux cargos fantômes récemment abandonnés en Méditerranée avec des centaines d'exilés syriens à bord.



Dans la passerelle de navigation panoramique du Týr, le 5 février 2015. (CF)

Comme l'*Ezadeen*, que le Týr est allé secourir début janvier, il s'agit d'une vieille bătăillère rouillée de 37 ans dont la dernière escale a vraisemblablement eu lieu en Turquie ou au nord de Chypre (à Famagouste dans la zone autoproclamée indépendante uniquement reconnue par Ankara). Pour essayer d'en savoir plus, un avion de Frontex l'a survolée quelques heures plus tôt. Aucun migrant n'a été repéré. Mais des doutes subsistent, selon les autorités italiennes, desquelles le Týr prend ses ordres. Sont-ils cachés dans la cale ? Les passeurs attendent-ils d'arriver dans la zone de Recherche et sauvetage (Search and rescue – SAR) italienne pour se sauver et laisser les passagers appeler à l'aide ? Ce bateau est-il un de ces navires de *boat people* en détresse ou n'est-il qu'une de ces carcasses errant plus ou moins clandestinement en haute mer pour échapper à la tutelle des États ?

Parti du port de Pozzallo, au sud de la Sicile, le matin même, le patrouilleur islandais a dû naviguer une dizaine d'heures, malgré sa rapidité, pour se rendre sur place. En pleine mer Ionienne, à plus de 100 milles nautiques (185 kilomètres) à l'est des côtes siciliennes, ces eaux internationales, situées entre l'Italie, Malte et

la Grèce, sont une route maritime fréquentée par toutes sortes d'embarcations commerciales, militaires et de tourisme.



Sur les écrans s'affiche la feuille de route du cargo spécialisé dans le transport d'animaux.

En raison du signalement du bateau suspect, la marine italienne a aussi fait le déplacement, ainsi que les gardes-côtes italiens. Mais le *Zein* est encore dans la SAR maltaise, c'est-à-dire sous la responsabilité des autorités de ce pays en cas de péril. Comme aucun SOS n'a été émis, disent-elles, il n'est pas possible d'intervenir. Passé minuit, La Valette informe le Centre de coordination du sauvetage italien à Rome (Maritime rescue coordination centre Rome – MRCC) qu'un contact a été établi. Que l'équipage est en train de réparer les machines et qu'une fois celles-ci en état de marche, il reprendra sa course vers Las Palmas aux Canaries en Espagne.

Fin de l'opération. Le *Týr* rebrousse chemin, malgré les indices concordants. Et un précédent récent : le *Blue Sky M*, autre cargo transportant illégalement des migrants, que la Grèce a inspecté, à la suite d'un appel au secours. « *Aucun problème (mécanique)* » et « *rien de suspect* », avait conclu la police portuaire de Corfou...



Les zones de Recherche et sauvetage (Search and rescue – SAR) en Méditerranée.

[[lire_aussi]]

En cette nuit d'hiver, la scène apparaît surréaliste : une armada de policiers, militaires et gardes-côtes européens à proximité d'un bateau au comportement inhabituel dans l'incapacité de vérifier leurs suspicions. « *Nous tenons nos ordres de Rome*

», explique le capitaine Einar Valsson. « *Si un appel au secours avait été lancé, nous pourrions intervenir. Ce n'est pas le cas. Nous sommes dans les eaux internationales, monter à bord sans autorisation serait une effraction* », précise cet Islandais de 49 ans, garde-côte depuis ses 15 ans. Et si des migrants étaient malgré tout en danger ? Seuls à bord, sauraient-ils déclencher l'alerte ? Si des corps sans vie étaient retrouvés au fond de la cale dans quelques jours ? Y aurait-il non-assistance à personne en danger ? « *Nous suivons les instructions* », répète-t-il, inébranlable. Dans la matinée, le jour d'après, nouvelle alarme : le *Týr* est renvoyé surveiller le cargo. Un signe suspect encore : une trajectoire ne correspondant pas à celle prévue vers les îles Canaries. Plusieurs heures plus tard, contrordre, RAS, assure le capitaine. Fin « *définitive* » de l'opération. Jusqu'au prochain déroutage, dans le respect de la chaîne de commandement.



Einar Valsson est le capitaine du *Týr*, navire des garde-côtes islandais en mission pour Frontex.

Peu d'émotions transparaissent sur le visage d'Einar Valsson, prêt à endurer le pire. Sauf lorsqu'il évoque les vies sauvées en mer. Sa fierté. Depuis le début de l'opération Triton, le 1^{er} novembre 2014, coordonnée par Frontex, 17 999 personnes ont été secourues, parmi lesquelles 2 000 par le *Týr*. Les autres l'ont été par des gardes-côtes italiens ou des navires marchands, le droit de la mer prévoyant qu'en cas de difficulté, le bateau le plus proche vienne porter secours, sous peine de poursuites graves. En vingt ans, les passages clandestins de migrants en Méditerranée n'ont cessé d'augmenter, jusqu'à dépasser les 200 000 l'année dernière, causant la mort de plus de 25 000 personnes sur toute la période dont au moins 3 400 en 2014, selon l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) et le Haut-Commissariat des

Nations unies pour les réfugiés (UNHCR). Dans la nuit de dimanche 8 à lundi 9 février 2015, **une trentaine de migrants** ont été retrouvés morts de froid par les gardes-côtes italiens au large de Lampedusa dans des conditions encore non éclaircies. Mercredi 11 février, le bilan s'alourdit: **300 Subsahariens** partis des côtes libyennes sont désormais portés disparus.



Le «Tyrrhus» à quai avant l'opération en mer Ionienne.

Ces dernières semaines, les bateaux de Frontex (prêtés comme tout l'équipement par les États membres) sont en première ligne pour observer une réorientation des départs de la Libye vers la Turquie, en raison de l'arrivée massive de Syriens fuyant les combats meurtriers dans leur pays. Profitant de la tragédie, des trafiquants organisent des traversées hors de prix (4 500 à 6 000 euros par personne) à bord de vieux cargos sans perspectives commerciales légales (**lire notre enquête sur le sujet**). Une quinzaine d'incidents de ce type ont été recensés depuis l'automne.

«Ce qu'on a vu est inimaginable, jamais je n'aurais pu concevoir une chose pareille»



Des matelots du «Tyrrhus» au moment du départ du port de Pozzallo en Sicile

Mis à disposition par l'Islande, le *Tyrrhus*, navire de 71 mètres de long reconnaissable à sa coque gris métallique, est équipé de radars, de caméras infrarouges et d'un Zodiac d'intervention rapide. Ces cargos sont sa nouvelle cible. Intervenant dans une large zone maritime autour de l'Italie et de Malte en direction de la Grèce, il était en patrouille quand

l'*Ezadeen* a été repéré dans la nuit du 1^{er} janvier 2015 à environ 80 milles nautiques (148 kilomètres) des côtes de Crotona en Calabre. Immatriculé au Sierra Leone, ce cargo venait d'être abandonné par son équipage après qu'une panne de moteur l'eut rendu ingouvernable. Les autorités ont contacté le navire, qui n'a pas répondu, jusqu'à ce qu'une femme réussisse à expliquer la situation par radio. « *Nous sommes seuls, il n'y a personne, aidez-nous* », avait-elle lancé. Andri Johnsen, 26 ans, matelot sur le *Tyrrhus* depuis l'âge de 18 ans, fait partie du petit groupe d'hommes envoyés en reconnaissance. Il conduisait le bateau d'intervention rapide parti à l'abordage. « *Il faisait nuit. Les conditions météorologiques étaient particulièrement dures* », se souvient-il. Les équipiers approchent tant bien que mal. Le navire, à court de fuel, n'avance plus. Pas de bruit de machines. Le silence est assourdissant.



Andri Johnsen est un des premiers marins à être entrés à bord de «Ezadeen». © Reuters

Quand les rescapés s'aperçoivent de la présence des gardes-côtes, ils se précipitent à leur rencontre, se mettent à crier, à tendre les mains, à supplier. « *Ils n'avaient qu'une peur, qu'on reparte. Ils étaient anxieux, ils demandaient de l'eau, de la nourriture, ils essayaient d'attirer notre attention. Il a fallu les rassurer, leur dire qu'on allait rester, qu'on était là pour les aider. Ça les a réconfortés, ils sont retournés*

à leur place, le calme est revenu, ils ont compris qu'ils étaient en sécurité, qu'on allait les amener en Italie », indique-t-il.



L'Eszadeen a été remorqué par le Tyr © Reuters

Le bateau est plongé dans l'obscurité. La suite, l'horreur, ils la découvrent à la lumière de leur lampe-torche frontale. « *Ce qu'on a vu est inimaginable, tous ces gens entassés, jamais je n'aurais pu concevoir une chose pareille, 360 personnes, des familles, des femmes, des enfants, des bébés, des personnes âgées, des femmes enceintes. Nous avons vu des bébés si petits qu'ils ne pouvaient pas porter leur tête, des vieilles dames qui ne pouvaient pas se déplacer seules. Ils étaient épuisés. Ils avaient l'air d'avoir traversé de telles épreuves... Ils nous ont dit avoir voyagé six à dix jours dans la cale, sans pouvoir bouger, dans le froid.* » Ce soir-là, il faisait à peine 10 degrés. À bout de forces, ils croupissaient dans l'humidité.

« *Ils nous ont dit avoir faim et soif. Ce qui m'a frappé, raconte-t-il, c'est qu'ils avaient leurs valises, comme s'ils y avaient mis toute leur vie. Certains étaient protégés d'une couverture, d'autres avaient mis double épaisseur de vêtements. J'en ai vu quelques-uns qui avaient confectionné leur propre gilet de survie. D'autres encore n'avaient presque rien sur eux. Ils avaient été installés dans les boxes habituellement réservés aux animaux. Ils sont restés*

ainsi dans le noir pendant des heures, avec la houle, le mal de mer. Beaucoup ont vomis, ils ont fait leurs besoins où ils ont pu, l'air était irrespirable. »



À l'intérieur du Blue Sky M en perdition quelques jours avant l'Ezadeen.

Après les avoir rassurés, les marins islandais cherchent un passager susceptible d'assurer la traduction en anglais. Ils apportent des bouteilles d'eau. Aux petits, ils distribuent des paquets de nourriture concentrée. Les malades sont identifiés. Pas de traces de violences physiques, indique le matelot. Mais un état de stress et de fatigue avancé.

La mer est alors trop mouvementée pour les transférer dans le Tyr, qui, escorté par la marine italienne, remorque l'Ezadeen jusqu'au port calabrais de Corigliano, où les familles syriennes sont débarquées. Ce souvenir n'est pas près de s'effacer de sa mémoire. Des migrants, il en avait déjà sauvé, mais sur des cargos de cette taille, c'était la première fois. « *C'est difficile de mettre des mots, mais je peux dire que je n'avais jamais vu quelque chose comme ça* », répète-t-il. « *Dans leurs yeux, ajoute-t-il, défilait tout ce qu'ils avaient enduré.* » Il a vu aussi le soulagement. La fin du cauchemar sur leur visage. « *J'ai eu du mal à dormir quelque temps, à cause du travail effectué, de la mission accomplie. Car c'était difficile, mais j'étais fier, très fier d'avoir pu être utile.* » Il se remémore les mains tendues. « *Tous ou presque sont venus nous remercier. Les uns après les autres, ils ont tenu à nous serrer la main.* » Pense-t-il que les exilés syriens s'attendaient à un voyage pareil ? « *À mon avis, ils ne s'attendaient pas à une croisière. Ils savaient que ce serait pénible, mais sans doute n'avaient-ils pas prévu que ce serait l'enfer à ce point.* »

« Je suis garde-côte, je sauve des vies, c'est tout »

Bien que membre d'une mission de Frontex, le matelot Johnsen ne se sent pas une âme de policier. « *Pas du tout* », insiste-t-il. « *Je suis garde-côte, je sauve des vies, c'est tout* », estime-t-il. Le capitaine est sur la même longueur d'onde. Lui n'était pas de service sur le *Týr* lors du remorquage de l'*Ezadeen*, mais il a vécu quantité de sauvetages épiques. L'un des plus récents est celui du 9 décembre 2014. Un cargo déjà, avec 408 personnes à bord, sans fuel, à court d'eau et de nourriture depuis deux jours. Les migrants ont pu être accueillis et ravitaillés sur le patrouilleur. « *C'était déchirant de voir le sourire revenir sur leur visage* », se souvient-il. « *Et puis, personne n'est mort cette fois-ci* », ajoute-t-il.

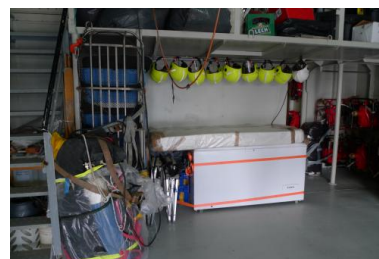


Le capitaine du « Týr » a participé au sauvetage de ce bateau, le 9 décembre

Sa mission, dans le cadre de Triton, se résume à sauver des vies, martèle-t-il, en réponse aux ONG de défense des droits des migrants qui reprochent à Frontex de mélanger surveillance et sauvetage. Une campagne menée par plusieurs associations européennes, nommée **Frontexit (accéder au dernier bilan intitulé « Le mandat de Frontex est incompatible avec les droits humains »)**, accuse l'agence de transformer l'Europe en forteresse et, conséquence de cette surprotection, de pousser les migrants à prendre de plus en plus de risques pour forcer le passage.

« *Si des personnes sont en détresse, nous leur venons en aide. Si nous voyons des bateaux chargés de migrants qui ne demandent pas de secours, nous les escortons vers le port le plus proche* », indique le capitaine du *Týr*. La frontière est floue. Dans la terminologie utilisée par Frontex, repérer ce type d'embarcations et les remettre à terre aux autorités s'appelle une « *interception* », ce qui revient

à reconnaître une forme de contrôle des « *flux* ». Les rescapés sont-ils identifiés à bord ? Leurs empreintes digitales sont-elles prises ? « *Non*, assure Einar Valsson. *Nous n'identifions personne, nous ne prenons pas d'empreintes. La seule chose que nous faisons est de conduire les personnes à quai où elles sont prises en charge.* » La question est de savoir ce que « *prendre en charge* » veut dire.

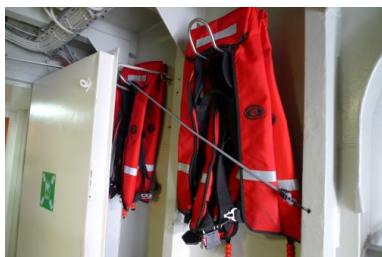


Dans le hall du patrouilleur.

Porte-parole de Frontex, Izabella Cooper, présente sur le bateau lors de la mission au large de Pozzallo, rappelle la législation internationale : toute personne a le droit de quitter son pays pour aller demander l'asile ailleurs. Chaque demande doit être entendue. Est-ce le cas ? « *Ce n'est pas notre responsabilité. Nous ne pouvons pas répondre pour les États membres* », rétorque-t-elle. Refusant de donner la localisation exacte de la zone d'intervention du *Týr* « *pour ne pas donner d'armes aux trafiquants* », elle en expose une version extensive. « *Notre mission est de sauver des vies, si nous recevons un appel au secours au-delà de notre zone d'intervention, bien sûr, nous y allons, nous pourrions nous rendre jusque dans les eaux libyennes en cas de besoin.* »

Avec un budget de 2,9 millions d'euros par mois (à rapporter aux **98 millions dépensés** par Frontex en 2014), Triton a pris le relais de Mare Nostrum, opération militaire assumée entièrement par les Italiens à hauteur de 9 millions d'euros par mois, grâce à laquelle 85 000 migrants ont été conduits à terre sains et saufs entre octobre 2013 (après les naufrages près de Lampedusa au cours desquels des centaines de migrants ont péri) et octobre 2014 (date à laquelle Rome a estimé ne plus pouvoir faire face sans une coopération européenne). Moins doté, Triton opère sur une zone moins étendue avec une flotte réduite composée de bateaux de plus petite taille, ce

qui suscite les critiques notamment de la maire de Lampedusa, Giusi Nicolini, qui estime que le drame de ce week-end au large de l'île aurait pu être évité si Mare Nostrum avait été maintenu.



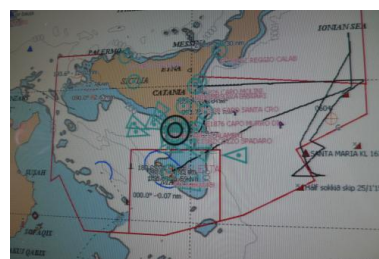
Des équipements de survie.

Autre différence : s'il arrive que Frontex sauve des vies, sa fonction originelle est de surveiller les frontières. « *Nous devons détecter d'une manière ou d'une autre toutes les personnes entrant dans l'UE* », comme l'admet Izabella Cooper, attablée dans la salle qui fait office de réfectoire. Dans le cadre de Triton, ce repérage n'est pas dévolu aux patrouilles navales, mais aux avions, explique-t-elle. À terre, des équipes d'enquêteurs vont à la rencontre des rescapés pour réunir des informations sur les passeurs. Depuis novembre 2014, 75 trafiquants auraient été arrêtés. Et les retours forcés organisés par l'agence ? « *Cela n'a rien à voir avec Triton*, dit-elle. *Nous remettons les personnes aux autorités d'un pays. Ce sont elles qui décident des retours. Frontex en organise parfois, à la demande des États, mais cela ne représente que 2 % du nombre total des rapatriements.* »

[[lire_aussi]]

Contrôle, sauvetage : le sujet est sensible car Frontex, au cours de ses dix années d'existence, n'a pas toujours cherché à minimiser sa fonction policière de garde-barrière de l'UE. Les rapports d'ONG comme **Human Rights Watch**, **Migreurop**, **FIDH** ou **Amnesty International** font état de nombreux témoignages de « *push-back* », technique illégale qui consiste à renvoyer des personnes sans qu'elles aient pu déposer une demande d'asile. Ces cas sont répertoriés surtout aux frontières terrestres, entre la Turquie, la Grèce et la Bulgarie. En mer, l'agence a aussi pu être associée à des situations limites. En juin 2009, par exemple, dans le cadre de l'opération Nautilus IV, un

hélicoptère allemand opérant pour Frontex a repéré une embarcation transportant 75 migrants en direction de Lampedusa. À l'aide de ce signalement, les gardes-côtes italiens ont conduit les passagers à une patrouille navale libyenne, qui les a ramenés en Libye, selon le *Malta Today*. Ces pratiques de refoulement sont contraires au droit international, y compris lorsqu'elles ont lieu en haute mer, comme l'a confirmé en février 2012 la Cour européenne des droits de l'homme qui, dans un arrêt « *Hirsi Jamaa et autres* », a condamné l'Italie pour avoir repoussé des migrants.



En rouge, la zone d'intervention de l'opération Triton. En noir, les patrouilles du «Tír».

« *Les push-back, c'est interdit. Nous n'en faisons pas* », tranche Fabrice Leggeri, le nouveau directeur exécutif de l'agence, venu saluer à Pozzallo l'équipe du Tír avant son départ. « *Nous coordonnons des moyens mis à disposition par les États membres. Nous détectons les entrées illégales et nous identifions les personnes pour aider à démanteler les organisations criminelles qui massent sur des bateaux des centaines de personnes au péril de leur vie* », précise-t-il.

De son côté, le capitaine du Tír s'en tient à sa propre expérience. « *J'ai gravi tous les échelons et occupé presque tous les postes des gardes-côtes islandais* », indique-t-il. Ses déplacements pour Frontex, à partir de 2010, retracent la chronologie récente des parcours migratoires. Le Sénégal, d'abord, d'où partent des centaines de milliers de migrants subsahariens dans l'espoir d'atteindre les Canaries, territoire espagnol, sur des barcasses. Puis la route par Gibraltar, empruntée sur des canoës pneumatiques. À chaque fois, le Tír est mis à contribution. Il intervient plus tard autour de la Crète en Grèce à la recherche de yachts et de bateaux de pêche. Et, désormais, au large de l'Italie, il est confronté au nouveau mode opératoire

des passeurs qui achètent à bas prix de vieux cargos poubelles pour transporter davantage de personnes en quête de protection internationale.



Le Zein (en vert au large de la Tunisie) a poursuivi son chemin sans que tous les doutes ne soient levés.

Les routes se substituent les unes aux autres. En raison, notamment, de la présence de Frontex qui, d'une certaine manière, incite les migrants – et les trafiquants – à changer de parcours. Les voies légales d'accès à l'UE étant limitées, les personnes fuyant leur pays encourent des dangers de plus en plus grands. En mer sur le *Tyr* depuis près de cinq ans, le matelot Ragnvaldur Kristinn Ulfansson, âgé de 28 ans, observe que le nombre de migrants sur les mers ne cesse de grandir. Le Sénégal, l'Espagne, il ne veut pas en parler, trop de mauvais souvenirs. Comme ses compagnons, il préfère évoquer les histoires heureuses, celles qui finissent bien. Sans morts.

Deux jours plus tard, sur le site **MarineTraffic.com** qui permet de suivre la navigation des bateaux en temps réel, la trajectoire du *Zein* est visible. Il vogue

au large de la Tunisie, après être passé à proximité de l'île italienne de Lampedusa. Il semble poursuivre sa route vers Las Palmas. Fausse alerte ? À suivre. Dans son dernier numéro d'**À la casse**, l'association Robin des Bois, spécialisée dans le suivi des navires en fin de vie, l'a classé (avec ses 93 déficiences observées entre 2010 et 2014) parmi les cargos à risque susceptibles de connaître le même destin que l'*Ezadeen*.

Boite noire

Mediapart a été autorisé à monter à bord d'une patrouille de Frontex en Méditerranée au départ de Pozzallo en Sicile dans le cadre de l'opération Triton. La mission a duré près de 30 heures, de jeudi 5 à vendredi 6 février 2015. Le navire a navigué en mer Ionienne au large de l'Italie et de Malte en direction de la Grèce. L'ensemble de l'équipage, constitué de dix-sept gardes-côtes (civils) islandais, d'un policier islandais, d'un représentant italien de la Guardia di Finanza et d'une porte-parole de Frontex, était à disposition pour des entretiens.

Cet article a été remis à jour à deux reprises pour tenir compte du macabre décompte de migrants disparus en Méditerranée.

Directeur de la publication : Edwy Plenel

Directeur éditorial : François Bonnet

Le journal MEDIAPART est édité par la Société Editrice de Mediapart (SAS).

Durée de la société : quatre-vingt-dix-neuf ans à compter du 24 octobre 2007.

Capital social : 32 137,60€.

Immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS. Numéro de Commission paritaire des publications et agences de presse : 1214Y90071.

Conseil d'administration : François Bonnet, Michel Broué, Gérard Cicurel, Laurent Mauduit, Edwy Plenel (Président), Marie-Hélène Smiéjan, Thierry Wilhelm. Actionnaires directs et indirects : Godefroy Beauvallet, François Bonnet, Gérard Desportes, Laurent Mauduit, Edwy Plenel, Marie-Hélène Smiéjan ; Laurent Chemla, F. Vitrani ; Société Ecofinance, Société Doxa, Société des Amis de Mediapart.

Rédaction et administration : 8 passage Brulon 75012 Paris

Courriel : contact@mediapart.fr

Téléphone : + 33 (0) 1 44 68 99 08

Télécopie : + 33 (0) 1 44 68 01 90

Propriétaire, éditeur, imprimeur et prestataire des services proposés : la Société Editrice de Mediapart, Société par actions simplifiée au capital de 32 137,60€, immatriculée sous le numéro 500 631 932 RCS PARIS, dont le siège social est situé au 8 passage Brulon, 75012 Paris.

Abonnement : pour toute information, question ou conseil, le service abonné de Mediapart peut être contacté par courriel à l'adresse : serviceabonnement@mediapart.fr. Vous pouvez également adresser vos courriers à Société Editrice de Mediapart, 8 passage Brulon, 75012 Paris.